



Rapport de consultation publique

Dans le cadre du projet *Activités de sensibilisation et de promotion du transport collectif à Cantley*

N/Réf. : 20230502-012



Ce projet est réalisé grâce au soutien financier du gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions

Février 2026

AVANT-PROPOS

MOBI-O, VOTRE CENTRE D'EXPERTISE EN MOBILITÉ

Notre mission

MOBI-O, le Centre d'expertise en mobilité de l'Outaouais et de l'Abitibi-Témiscamingue, est un organisme sans but lucratif (OSBL) qui a pour mission de stimuler la mobilité durable en Outaouais et en Abitibi-Témiscamingue.

Pour réaliser sa mission, MOBI-O propose deux gammes de services complémentaires aux clientèles d'affaires, institutionnelles et citoyennes, ainsi qu'à tous les autres générateurs de déplacements de son territoire :

- 1. Service d'expertise-conseil et d'accompagnement en gestion des déplacements** qui a pour but de faciliter la mobilité durable des employé.e.s, des bénéficiaires et des clientèles aux différents pôles d'activité.
- 2. Initiatives de mobilisation et de sensibilisation** en mobilité durable visant à réduire l'utilisation de l'auto solo par la promotion des solutions de mobilité durable telles que la marche, le vélo, le transport collectif, le covoiturage et l'autopartage.

CRÉDITS

Coordination

Noélie Bretum, responsable stratégique en mobilisation

Rédaction

Noélie Bretum, responsable stratégique en mobilisation

Herman Zanguim, chargé de projet Mobilité durable

Supervision et révision

Pascale Angleviel, Gestionnaire de l'équipe mobilisation

Patrick Robert-Meunier, Codirecteur général

NOTES AU LECTEUR

L'équipe de MOBI-O fait le choix d'inclure toute personne dans ses productions écrites. Dans ce but, les règles édictées par le Guide de rédaction épïcène de l'Union des Municipalités du Québec ont été suivies pour la rédaction du présent document.



TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE	3
Définitions des termes	4
1 Sommaire des résultats	6
2 Méthodologie des activités de consultation	8
2.1 Sondage en ligne	8
2.2 Ateliers de consultation	8
2.3 Campagne de sensibilisation	9
3 Résultats et analyse de la phase de consultations	11
3.1 Sondage en ligne	11
3.1.1 Données sociodémographiques	11
3.1.2 Habitudes actuelles de mobilité	14
3.1.3 Satisfaction	16
3.1.4 Obstacles et enjeux à l'adoption du transport collectif	18
3.1.5 Modes de transport idéaux	25
3.1.6 Préférences de communication	26
3.1.7 Décision de maintien de l'offre	27
3.2 Résultats des ateliers de consultation	28
3.2.1 Activité 1 – « Comment vous déplacez-vous ? »	28
3.2.2 Activité 2 – « Votre vision pour Transcollines »	29
3.2.3 Activité 3 – « Qu'est-ce que vous (ou une personne de votre entourage) feriez essayer Transcollines ? »	30
3.2.4 Activité 4 – « Carte participative » – Sensibilisation au transport collectif	31
Conclusion	32
Références	33
Annexe – Données démographiques	34



Table des figures et des tableaux

Figure 1 : Diagramme représentant le sexe des personnes répondantes.	11
Figure 2 : Histogramme représentant les groupes d'âge des personnes répondantes.....	12
Figure 3 : Histogramme représentant le nombre de personnes vivant par ménage d'après les personnes répondantes.....	12
Figure 4 : Histogramme représentant le revenu total des foyers des personnes répondantes.	13
Figure 5 : Histogramme représentant le niveau de scolarité des personnes répondantes.	14
Figure 6 : Diagramme représentant les modes de déplacements des personnes répondantes.	15
Figure 7 : Histogramme représentant les familles ou proches qui utilisent Transcollines à Cantley. ...	15
Figure 8 : Histogramme représentant les services de Transcollines utilisés.	16
Figure 9 : Histogramme représentant les niveaux de satisfaction par rapport aux services de transport régulier et adapté de Transcollines à Cantley.	17
Figure 10 : Histogramme représentant les niveaux de satisfaction par rapport aux services de transport à la demande de Transcollines à Cantley.....	17
Figure 11 : Histogramme représentant les enjeux qui limitent votre utilisation des services réguliers de transport de Transcollines à Cantley.....	20
Figure 12 : Histogramme représentant les enjeux qui limitent votre utilisation des services de transport à la demande de Transcollines à Cantley.....	20
Figure 13 : Histogramme représentant les modifications à prioriser pour améliorer les déplacements en transport en commun régulier à Cantley.	22
Figure 14 : Histogramme représentant les modifications à prioriser pour améliorer les déplacements en transport en commun à la demande à Cantley.....	24
Figure 15 : Histogramme représentant les modes de transport idéaux à Cantley.	25
Figure 16 : Histogramme représentant les canaux de communications privilégier.....	26
Figure 17 : Diagramme représentant la décision du maintien de l'offre de service.	27
Figure 18 : Histogramme sur les canaux de communication préférés selon l'information souhaitée.....	30
Figure 19 : Histogramme représentant les informations souhaitées selon le niveau de connaissance	30



MISE EN CONTEXTE

Le présent rapport de consultation publique a été préparé dans le cadre du projet **Activités de sensibilisation et de promotion du transport collectif à Cantley**.

Un des volets du projet consistait à tenir des activités de consultation pour recueillir différentes données quant aux habitudes de déplacements, ainsi que sur la perception et l'avis des gens relativement au transport collectif sur le territoire de la municipalité de Cantley. Ce rapport est le livrable attendu à la suite des consultations et fait état des résultats de celles-ci.

Les consultations prévoyaient un sondage en ligne et la tenue d'ateliers comprenant des activités participatives en personne. D'une part, le sondage en ligne avait pour objectif de mesurer et d'identifier divers éléments relatifs aux habitudes de déplacement (modes de transport, fréquence d'utilisation du service de transport collectif, types de services utilisés), le niveau de connaissance et de satisfaction à l'égard du service de Transcollines, les obstacles perçus, les canaux d'information privilégiés et les modes de transport jugés idéaux. Quant aux ateliers de consultation, ils visaient à recueillir à la fois des données qualitatives (perceptions, enjeux, suggestions) et quantitatives (usages, fréquence, connaissance du service).

Ce rapport présente la démarche et la méthodologie, ainsi que les résultats du sondage en ligne et des ateliers de consultation. Ceux-ci serviront à planifier les actions de communication et de mobilisation de la phase de sensibilisation du projet.



Définitions des termes

Transcollines est la régie intermunicipale responsable d'offrir du transport collectif en Outaouais rural. Sa mission est d'assurer « un service public de transport collectif et contribuer aux autres formes de mobilité durable sur le territoire de la MRC des Collines-de-l'Outaouais en plus de s'engager à leur développement en Outaouais rural. »

Transport régulier : Service de transport collectif offert selon des trajets, des arrêts et des horaires fixes, permettant des déplacements planifiés à l'avance sur le territoire desservi.

Ligne régulière : Parcours précis emprunté par le transport régulier, comprenant des arrêts et des horaires prédéterminés, reliant différents secteurs du territoire.

Transport adapté : Le transport adapté est un transport collectif de porte-à-porte qui s'adresse aux personnes en situation de handicap, incapables d'utiliser le transport en commun régulier. Ce service est offert sur réservation et conçu pour répondre à des besoins particuliers de mobilité, conformément aux critères d'admissibilité en vigueur.

Transport à la demande (TAD) : Service de transport collectif offert sur réservation, permettant aux personnes utilisatrices de planifier un déplacement selon des horaires et des trajets flexibles.

Trajectoire Québec : un organisme dédié à la représentation de la population et à la défense des intérêts en matière de transport collectif partout au Québec.

Municipalité de Cantley : située dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, au Québec. Elle constitue le territoire visé par le projet de sensibilisation et de consultation sur le transport collectif et agit à titre de partenaire institutionnel dans la démarche.

STO (Société de transport de l'Outaouais) : Société de transport en commun responsable des services d'autobus sur le territoire de la Ville de Gatineau et de certaines liaisons régionales, offrant des correspondances avec les réseaux de transport voisins, tel que Transcollines et OC transpo.

OC Transpo : Société de transport en commun de la Ville d'Ottawa, responsable des services d'autobus et de train léger sur rail sur le territoire d'Ottawa.

Activités de consultation : Activités participatives structurées permettant de recueillir de l'information qualitative ou quantitative auprès des personnes participantes, notamment par le biais de discussions et des exercices structurés ou encore par le biais d'un sondage.

Sondage en ligne : Outil de collecte de données diffusé par voie numérique visant à recueillir de l'information quantitative et qualitative auprès de la population.

Ateliers de consultation : Ensemble des activités réalisées en personne visant à recueillir des données auprès de la population.



Kiosque de sensibilisation : Moyen de communication déployé dans des milieux fréquentés (ex. : milieu de travail ou d'enseignement) visant à informer les personnes en face à face.



1 Sommaire des résultats

Voici le sommaire des résultats des activités de consultations tenues dans le cadre du projet :

- ▶ Un sondage en ligne à l'intention des personnes résidentes de Cantley a recueilli 209 réponses, dont voici quelques faits saillants :
 - 77 % des personnes répondantes souhaitent le maintien de l'offre de transport en commun à Cantley ;
 - 72,1 % des personnes répondantes opteraient pour des solutions de mobilité durable si toutes les mesures nécessaires pour le rendre accessible, pratique et sécuritaire étaient mises en place ;
 - 86,9 % des personnes répondantes se déplacent rarement ou jamais en transport collectif ;
 - 13,1 % l'utilisent au moins une fois par mois et 9 % plusieurs fois par semaine/chaque jour ;
 - 84,2 % des personnes répondantes déclarent qu'un-e proche ou membre de la famille utilise le transport collectif ;
 - Environ 70 % des personnes répondantes ont un ou plusieurs enfants qui utilisent Transcollines.

Plus particulièrement parmi les personnes utilisatrices du service de transport en commun de Transcollines, on note que :

- 46,9 % empruntent les lignes régulières ;
 - 43,8 % utilisent le transport à la demande (TAD) ;
 - 9,4 % optent pour le transport adapté.
- ▶ Trois ateliers de consultation en personne ont été tenus ;
 - 59 personnes participantes sur un total de plus de 100 personnes rejointes.
 - ▶ Trois kiosques de sensibilisation ont été déployés ;
 - 83 personnes sensibilisées.
 - ▶ Les résultats du sondage et des ateliers de consultation indiquent que Transcollines est connu à Cantley, mais les personnes participantes n'ont qu'une compréhension partielle du fonctionnement (notamment le TAD), et une perception non alignée avec la réalité de l'offre.
 - ▶ Les personnes participantes estiment que les leviers pour améliorer le service sont les suivants :
 - Pour le transport régulier : augmentation de la fréquence, flexibilité des horaires et connexions plus optimales avec d'autres réseaux (Société de transport de l'Outaouais à Gatineau et OC Transpo à Ottawa) ;
 - Pour le transport à la demande : la réduction du délai entre la réservation et le trajet (78 % d'insatisfaction) et l'assouplissement des plages de service.



- ▶ Selon l'avis des personnes répondantes, ainsi que leur perception du réseau, des efforts supplémentaires doivent être consentis pour mettre en place des outils afin de rendre l'information plus claire, plus visible et mieux localisée ;
 - *Informations prioritaires : couverture/desserte, horaires, modalités d'usage, réservation TAD, conditions, titres et paiement.*
- ▶ Selon les préférences déclarées par les personnes répondantes au sondage, la sensibilisation doit d'abord s'appuyer sur les sites web (municipalité de Cantley et Transcollines) complétés par une infolettre/courriel, les réseaux sociaux (tutoriels courts) et des supports imprimés (guide local, encarts publicitaires) pour joindre les publics hors ligne.



2 Méthodologie des activités de consultation

2.1 Sondage en ligne

MOBI-O, en partenariat avec Trajectoire Québec, a conçu et diffusé un sondage bilingue français et anglais. L'objectif était de recueillir des données afin de concevoir une campagne de sensibilisation adaptée aux enjeux et aux besoins des personnes résidentes de Cantley,

Plus spécifiquement, le sondage avait pour objectif de mesurer, de documenter et d'identifier les éléments suivants :

- ▶ Les usages : les modes de transport, la fréquence d'utilisation, les services utilisés ;
- ▶ Le niveau de connaissance et la satisfaction ;
- ▶ Les obstacles perçus (par exemple : l'information, les horaires, la tarification, la fiabilité ou le confort) ;
- ▶ Les canaux d'information préférés ;
- ▶ Les modes de transport idéaux si toutes les conditions d'accessibilité, de praticité et de sécurité étaient réunies.

2.2 Ateliers de consultation

Les ateliers de consultation en personne avaient pour objectif de compléter les données recueillies avec le sondage en ligne, en plus de faire la promotion de ce dernier. L'objectif était de recueillir à la fois des données qualitatives (perceptions, enjeux, suggestions) et quantitatives (usages, fréquence, connaissance du service).

Cette approche permettait de donner la parole à des personnes moins rejointes par les sondages en ligne, tout en favorisant un climat propice à l'expression des enjeux vécus. Le format « atelier » a été privilégié afin d'offrir une flexibilité dans la durée et la profondeur des échanges, permettant aux personnes de s'impliquer selon leur disponibilité et leur niveau d'intérêt. Ainsi, les personnes pouvaient se présenter à tout moment de la journée et consacrer un minimum de 10 minutes à la participation. Les personnes étaient invitées à indiquer leurs réponses grâce à différents outils (pastilles de couleurs dans des bocal pour identifier leur mode de transport principal et leur niveau de connaissance de Transcollines, papillons adhésifs pour proposer des idées pour améliorer le transport collectif à Cantley, etc.).

Les ateliers ont été déployés dans des lieux et des événements de forte fréquentation à Cantley, choisis stratégiquement afin de maximiser la diversité et la représentativité des profils rejoins. Ce déploiement a permis de réduire les biais de participation et d'élargir le bassin de personnes répondantes.

Les ateliers ont également été l'occasion de faire la promotion du sondage avec des outils de communication indiquant un code QR pour y accéder.



Les ateliers de consultation ont été structurés autour de quatre activités :

Activité 1 – « Comment vous déplacez-vous ? »

Objectif : sonder les habitudes de déplacement des résidents et résidentes (modes utilisés) et leur niveau de connaissance du service Transcolline.

Activité 2 – « Votre vision pour Transcollines »

Objectif : recueillir des idées d'amélioration du service à court, à moyen et à long terme, ainsi que dégager les priorités pour la population.

Activité 3 – « Qu'est-ce qui vous (ou une personne de votre entourage) ferait essayer Transcollines ? »

Objectif : identifier les informations essentielles pour qu'une personne envisage l'usage du service et définir les canaux de communication préférés.

Activité 4 – « Carte participative » – Sensibilisation au transport collectif

Objectif : visualiser sur une carte les trajets de Transcollines, situer les points d'intérêt et recueillir des commentaires géolocalisés sur l'offre.

Ces activités ont été mises en place, lors de trois événements :

- 7 juin 2025 – Centre communautaire multifonctionnel de Cantley (Marché printanier)
Notre atelier de consultation s'est intégré au marché printanier, un rendez-vous qui réunit artistes, artisans et artisans locaux, ainsi qu'un espace de marché dédié aux jeunes créateurs et créatrices de 8 à 17 ans. L'affluence familiale et intergénérationnelle a favorisé des échanges sur les habitudes de déplacement et les attentes envers le service. Le public rejoint était composé principalement de familles, de jeunes adultes et de personnes âgées résidant à Cantley.

- 14 juin 2025 – 1694, Montée de la Source (Journée festive du CJE-CEC)
Intégré dans le cadre d'une journée célébrant la communauté Afro-Québécoise (animations culturelles, activités familiales, dégustations), l'atelier a permis de joindre des personnes issues de l'immigration et des familles moins touchées par les canaux municipaux habituels.

- 17 juin 2025 – Centre communautaire multifonctionnel de Cantley
Cet atelier de consultation a été organisé en dehors d'un événement grand public, mais dans un lieu de passage fréquenté pour les activités sportives et culturelles (tennis léger, danse, soccer). Cette présence en soirée a permis de rejoindre des personnes qui fréquentent ces installations en semaine et en fin de journée, ainsi que des familles actives, élargissant la représentativité des personnes répondantes.

2.3 Campagne de sensibilisation

En plus des activités de consultation, du travail de sensibilisation a été fait en parallèle grâce à des kiosques de sensibilisation en personne, ainsi qu'avec la création et la diffusion d'outils de communications et de sensibilisation. Cette phase avait deux objectifs : joindre la population de Cantley pour les inciter à participer aux activités de consultation (sondage en ligne et ateliers) et les sensibiliser aux services de transport collectif offerts sur leur territoire.



▶ Kiosques de sensibilisation

À la lumière d'une analyse intermédiaire du sondage, il a été identifié qu'il y avait une sous-représentation de certains groupes. Par conséquent, nous avons déployé à la fin de l'été des kiosques ciblés. Ces kiosques de sensibilisation avaient pour objectif d'encourager ces groupes sous-représentés à répondre au sondage en ligne, ainsi qu'à sensibiliser ces publics cibles au sujet des services de Transcollines.

Le 19 août, au Cégep de l'Outaouais, nous avons sensibilisé la communauté étudiante à la tarification et aux modalités d'utilisation du service, tout en encourageant la participation au sondage en ligne.

Les 26 août et 4 septembre, dans deux hôpitaux du Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de l'Outaouais, nous avons tenu un kiosque auprès de membres du personnel et de personnes usagères résidant à Cantley afin de discuter sur la façon dont les services de Transcollines pouvaient répondre à leurs besoins, et les inviter à remplir le sondage en ligne.

▶ Outils de promotion et de sensibilisation

Plusieurs outils de communication ont été utilisés pour promouvoir et diffuser le sondage, ainsi que sensibiliser la population aux services de transport collectif sur leur territoire :

- *Carte postale envoyée à 3 485 adresses (ciblées selon les lignes régulières et le transport à la demande de Transcollines) avec un code QR menant au sondage et les informations sur les consultations ;*
- *La publication d'encarts sur ¼ de page couleur dans L'Écho de Cantley pour la période de juin à août, avec 4 800 distributions par mois ;*
- *Des publications numériques sur les réseaux sociaux ont été diffusées puis relayées par nos partenaires : la Table de développement social des Collines, la Municipalité de Cantley, Trajectoire Québec et Transcollines, ce qui a généré une visibilité de plus de 3 000 personnes ;*
- *Envoi de deux vagues de courriels, accompagnées d'une trousse de diffusion, auprès des partenaires et des organisations œuvrant à Cantley.*



3 Résultats et analyse de la phase de consultations

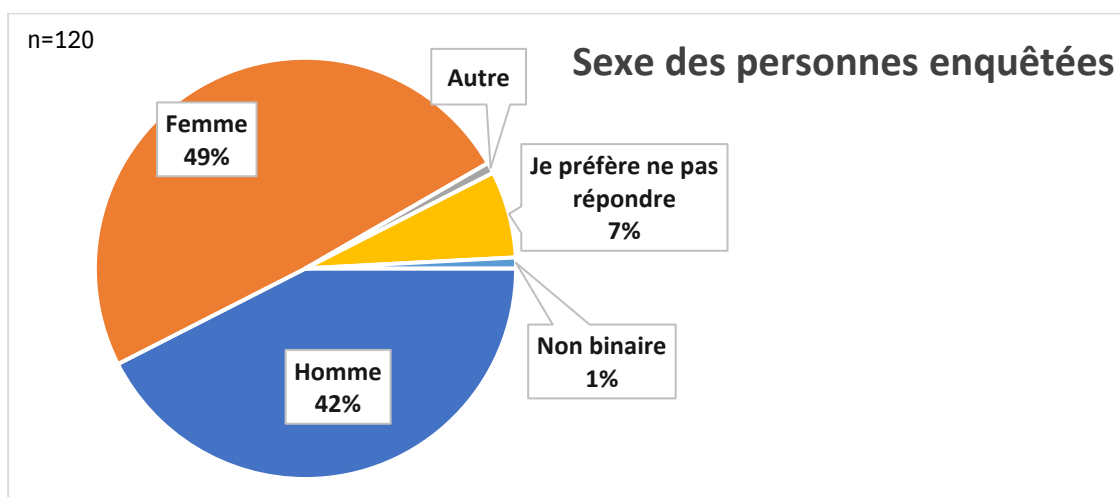
3.1 Sondage en ligne

Ce chapitre présente les données détaillées du sondage en ligne réalisé dans le cadre du projet. Le sondage en ligne a été conduit du 23 mai au 31 août 2025. Comme mentionné précédemment, le sondage a été diffusé grâce à des efforts soutenus de communication et de promotion, déployés sur plusieurs semaines, à l'aide de moyens diversifiés. Il a permis de recueillir un total de 209 réponses.

3.1.1 Données sociodémographiques

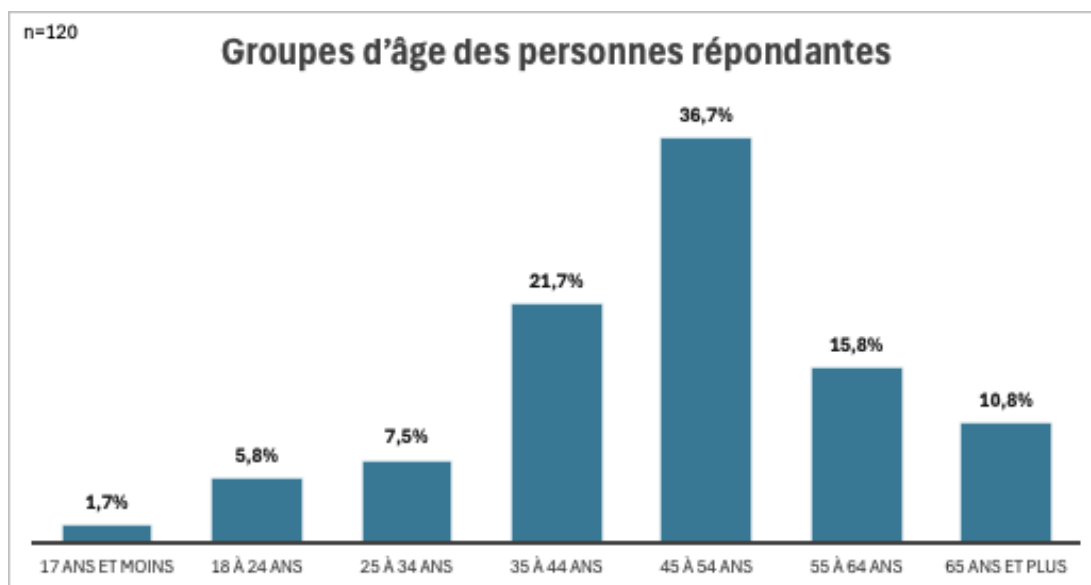
Les variables sociodémographiques analysées sont : le genre, l'âge, la taille du ménage, le niveau de scolarité et le revenu des personnes répondantes. Ces données ont été comparées aux données de recensement de 2021 de Statistique Canada (voir détails en annexe) afin de s'assurer d'une bonne représentativité de la population de Cantley par l'échantillon du sondage.

Figure 1 : Diagramme représentant le sexe des personnes répondantes.



Concernant l'âge, la démographie demeure représentative de la réalité, car selon les données du recensement, la population de Cantley présente un équilibre entre la proportion de femmes et d'hommes (environ 50-50). Ce qui signifie qu'il y a un écart relatif entre les données du recensement et la démographie des personnes répondantes.

Figure 2 : Histogramme représentant les groupes d'âge des personnes répondantes.

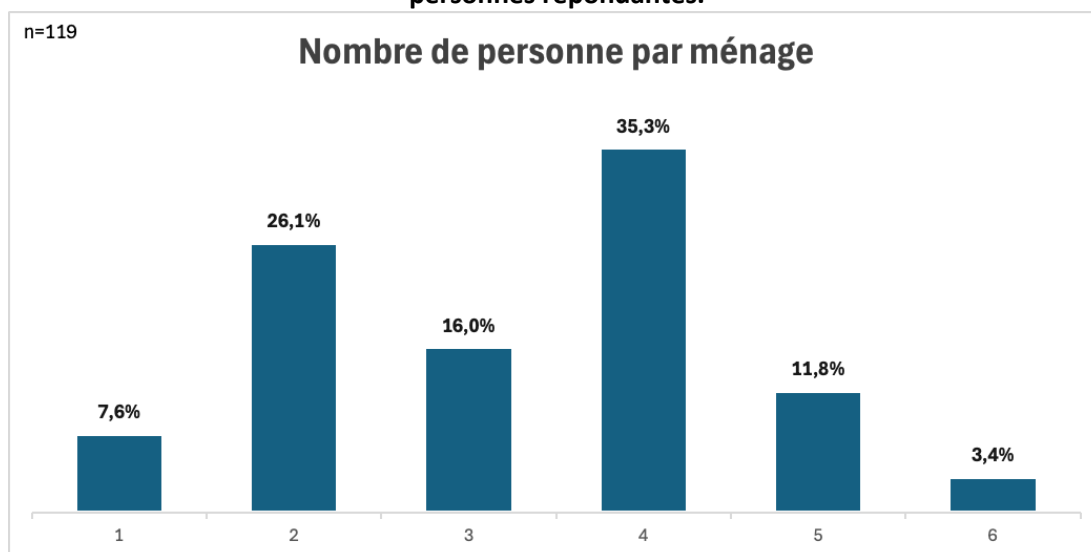


On observe que la majorité des personnes répondantes (58,4 %) ont entre 35 et 54 ans. Comparativement à la structure d'âge de la population de Cantley, ce groupe est surreprésenté dans le sondage, puisqu'il représente 32 % de la population.

À l'inverse, les jeunes de 17 ans et moins sont sous-représentés. Selon le recensement de 2021, les personnes de moins de 19 ans représentent 28 % de la population de Cantley.

Enfin, les 18 à 34 ans sont représentés de manière relativement proportionnelle dans le sondage, avec 13,3 % des personnes répondantes, comparativement à 14,8 % de la population selon les données de Statistique Canada.

Figure 3 : Histogramme représentant le nombre de personnes vivant par ménage d'après les personnes répondantes.



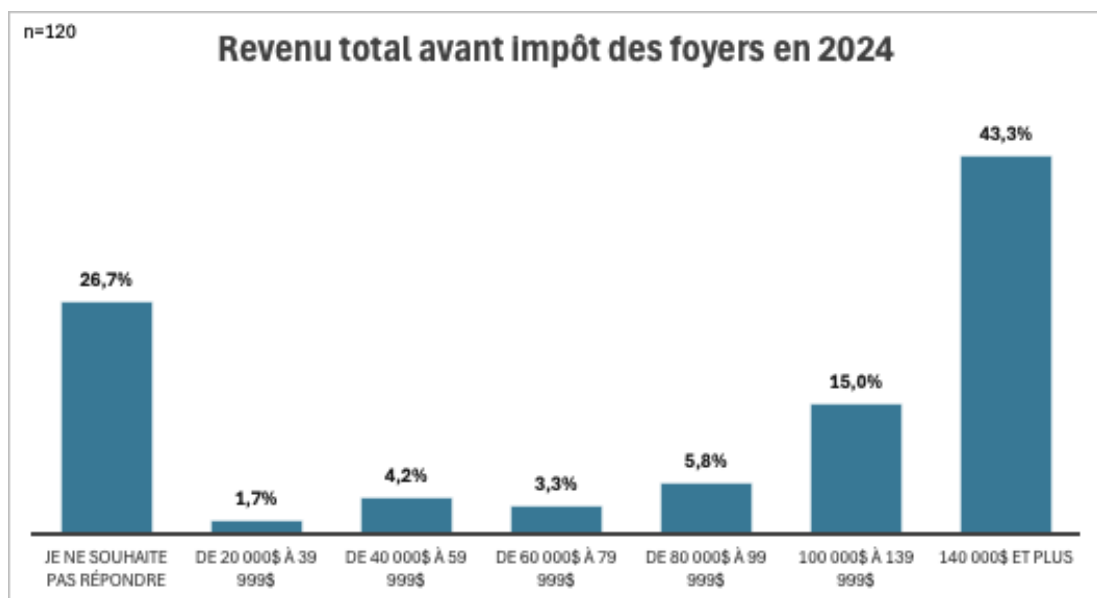
Selon les résultats du sondage, les ménages de quatre personnes constituent la catégorie la plus représentée (35,3 %), alors que 63,1 % des personnes répondantes vivent dans des ménages de trois à cinq personnes, ce qui indique une forte présence de ménages familiaux au sein de l'échantillon.

En comparaison, les données du recensement montrent une structure différente des ménages à Cantley. Les ménages de trois à cinq personnes représentent seulement 41,2 %.

Ces données indiquent que, par rapport à la population municipale, les ménages de trois à cinq personnes sont surreprésentés dans le sondage, en particulier les ménages de quatre personnes, tandis que les ménages d'une ou deux personnes sont sous-représentés. Cette surreprésentation suggère que les résultats reflètent davantage les réalités et les besoins de ménages avec enfants ou de familles actives, dont les enjeux de mobilité sont souvent liés à la coordination de multiples déplacements quotidiens.

Cette différence doit être prise en compte dans l'interprétation des résultats, notamment en ce qui concerne les attentes envers le transport collectif et le transport à la demande. Cette surreprésentation sera prise en compte dans l'élaboration des orientations de la phase 3. La forte présence de ménages familiaux dans les données recueillies influencera les résultats en mettant davantage l'accent sur les enjeux pour les familles.

Figure 4 : Histogramme représentant le revenu total des foyers des personnes répondantes.

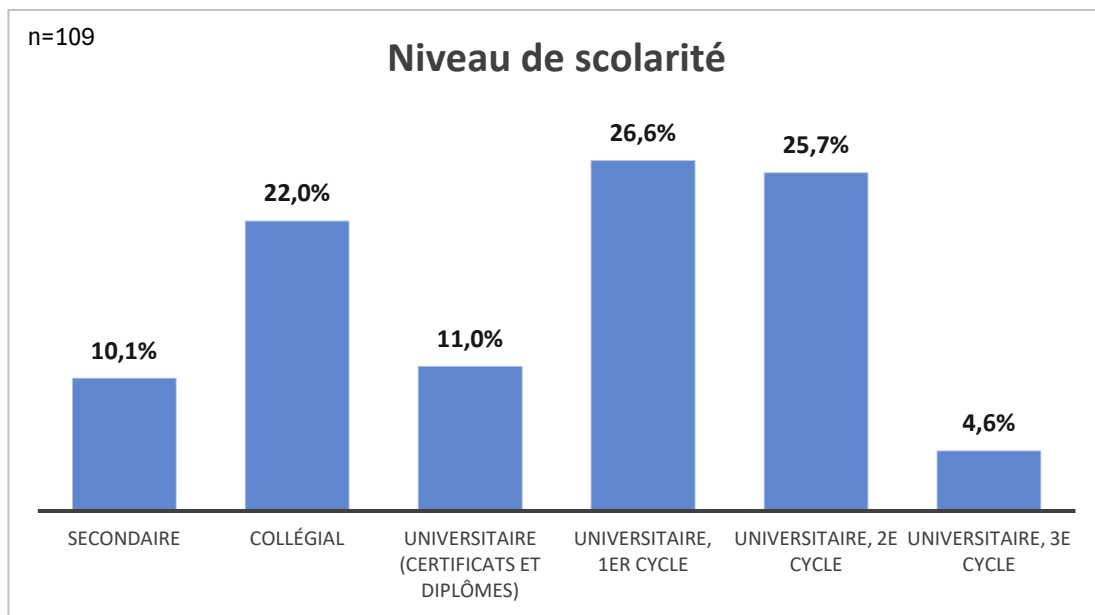


Les résultats montrent une proportion importante des personnes répondantes déclarant un revenu annuel du ménage égal ou supérieur à 100 000 \$ (58,3 %). Selon les données de Statistique Canada, cette proportion s'établissait à 53,7 % pour l'ensemble des ménages de Cantley.

Notons toutefois la proportion notable de personnes répondantes n'ayant pas souhaité déclarer leur revenu (26,7 %), ce qui limite la possibilité de comparer de façon précise les distributions.

Dans l'ensemble, les résultats suggèrent que le profil de revenu des personnes répondantes est somme toute relativement cohérent avec la structure socioéconomique de Cantley, tout en tenant compte des évolutions possibles quant au revenu depuis 2021.

Figure 5 : Histogramme représentant le niveau de scolarité des personnes répondantes.



Comparativement aux données de Statistique Canada, les personnes détenant un diplôme universitaire sont fortement surreprésentées dans le sondage, tandis que les niveaux de scolarité secondaire, collégial et professionnel le sont moins. Les résultats reflètent ainsi principalement les perceptions de personnes plus scolarisées.

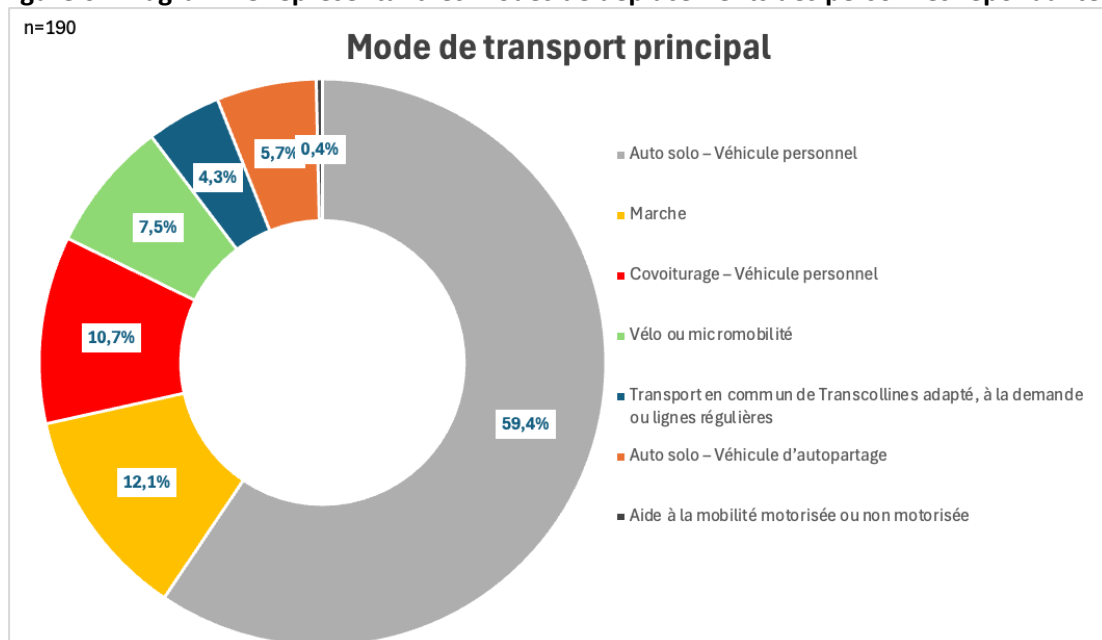
En conclusion, le profil des personnes répondantes est globalement cohérent avec la population de Cantley, bien que les personnes de 35 à 54 ans, les ménages familiaux et les personnes hautement scolarisées soient légèrement surreprésentés.

3.1.2 Habitudes actuelles de mobilité

À partir du sondage, nous obtenions une vision des habitudes de déplacement de la population sondée et de leur famille ou proche.

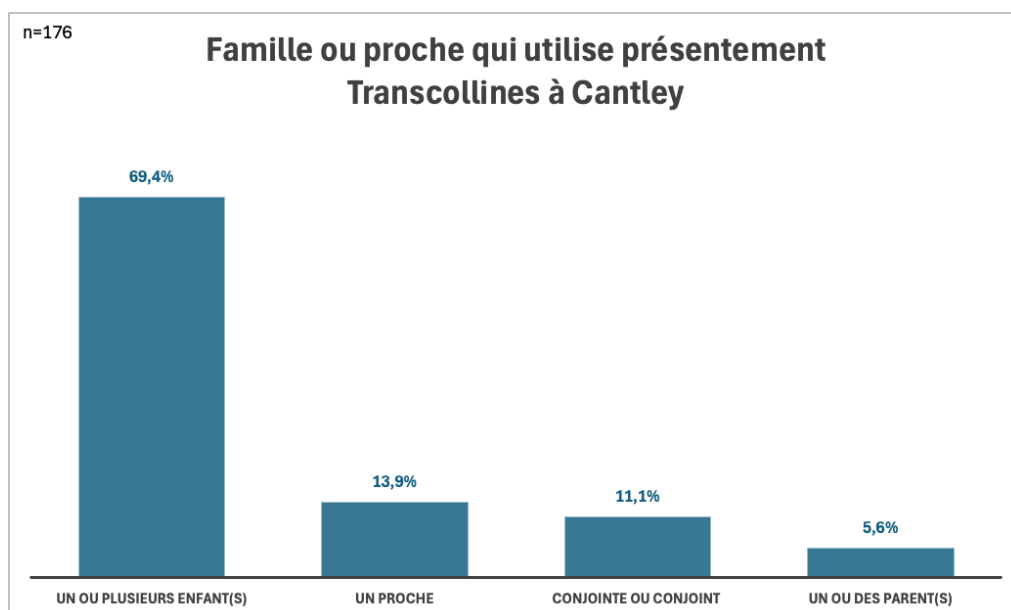
3.1.2.1 Mode de déplacement principal

Figure 6 : Diagramme représentant les modes de déplacements des personnes répondantes.



On note que la voiture en solo demeure prédominante comme mode de transport principal (60 % des personnes répondantes). La marche arrive en deuxième place avec 12,1 % des personnes répondantes, ainsi que le covoiturage avec 10,7 %. Le vélo arrive en quatrième place avec 7,5 % des personnes répondantes, alors que le transport collectif représente 4,3 % des modes de transport principaux. Dans l'ensemble, les modes alternatifs à l'auto solo restent minoritaires.

Figure 7 : Histogramme représentant les familles ou proches qui utilisent Transcollines à Cantley.



L'usage du transport collectif est largement présent dans l'entourage des personnes répondantes, avec 84,2 % des personnes répondantes indiquent qu'un-e proche utilise le transport collectif.

Dans l'ensemble, l'usage déclaré se concentre dans la sphère familiale immédiate, avec une prépondérance des enfants. On peut en déduire que les trajets pour études ou travail structurent une part importante des besoins, que les décisions d'usage se prennent souvent au niveau du foyer (parents/enfants), et que les fenêtres horaires pertinentes se situent autour des heures de pointe et des horaires scolaires. Ces éléments montrent l'intérêt de messages et d'outils d'information centrée ménage pour soutenir l'adhésion.

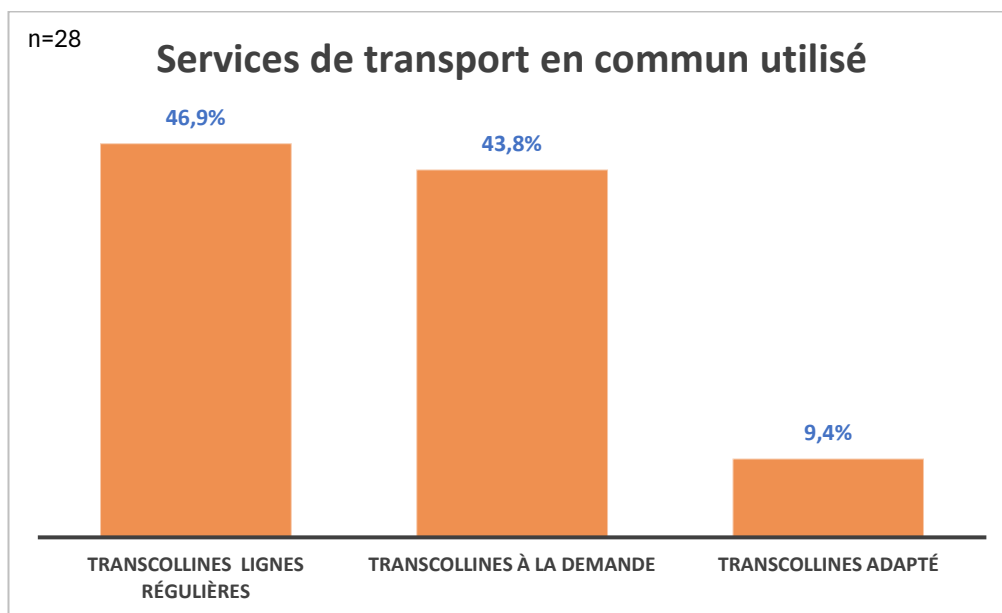
3.1.2.2 Services de transport collectif utilisé

86,9 % des personnes répondantes du sondage ont affirmé se déplacer rarement ou jamais en transport collectif.

13,1 % des personnes répondantes ont déclaré l'utiliser au moins une fois par mois, dont 9 % plusieurs fois par semaine ou chaque jour.

Parmi les personnes utilisatrices, la moitié (50 %) détient un abonnement mensuel et l'autre moitié achète des passages simples.

Figure 8 : Histogramme représentant les services de Transcollines utilisés.



Parmi les 28 personnes répondantes utilisant Transcollines, la répartition entre l'utilisation de la ligne régulière et celle du transport à la demande est presque équivalente.

3.1.3 Satisfaction

La satisfaction des personnes répondantes était obtenue par leurs réponses à des questions concernant leur niveau de satisfaction selon cinq niveaux de *très satisfait.e* à *très insatisfait.e* en passant par la réponse *neutre*.



Figure 9 : Histogramme représentant les niveaux de satisfaction par rapport aux services de transport régulier et adapté de Transcollines à Cantley.

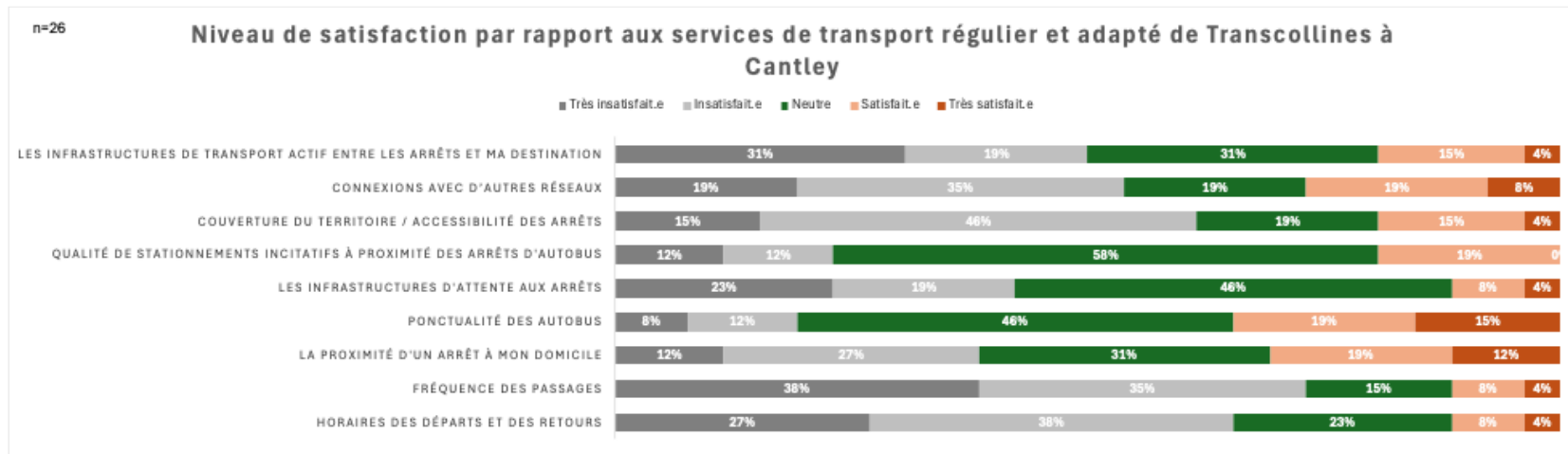
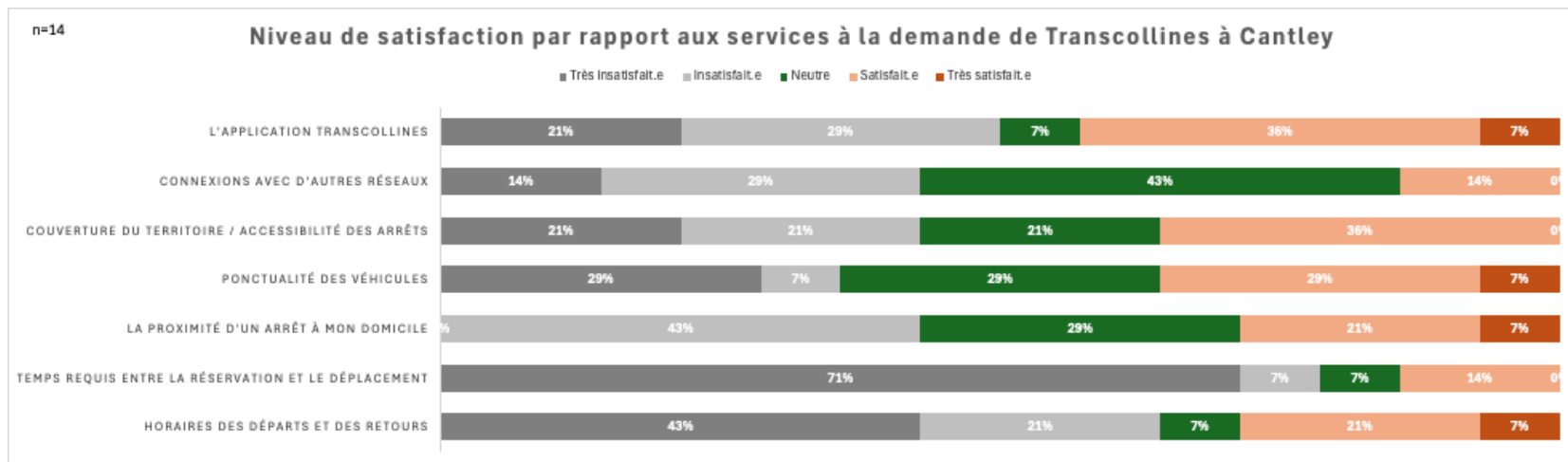


Figure 10 : Histogramme représentant les niveaux de satisfaction par rapport aux services de transport à la demande de Transcollines à Cantley.



Après analyse de la figure 9, plusieurs constats ressortent concernant le transport régulier :

- ▶ Globalement, les personnes répondantes expriment certaines insatisfactions, particulièrement à l'égard de la fréquence des passages (73 %), des horaires de départ et de retour (65 %), de la couverture du territoire et de l'accessibilité des arrêts (62 %), ainsi que des connexions avec d'autres réseaux (54 %) ;
- ▶ Certaines satisfactions émergent : 35 % des personnes répondantes se disent satisfait·es de la ponctualité des autobus, et 27 % expriment une satisfaction à l'égard des connexions avec d'autres réseaux ;
- ▶ On observe également une proportion importante d'avis neutres (sans avis), notamment au sujet de la qualité des stationnements incitatifs (58 %), des infrastructures d'attente aux arrêts (46 %) et la ponctualité (46 %).

Concernant le transport à la demande (figure 10), voici les constats qui émergent :

- ▶ Les résultats mettent en évidence une insatisfaction marquée à l'égard des opérations du transport à la demande, en particulier ceux qui touchent la spontanéité et la flexibilité du service. Les délais entre la réservation et le déplacement, ainsi que les horaires constituent les principaux points de friction. Rappelons que le délai maximal pour réserver un déplacement est de 1 h 30 avant le déplacement ;
- ▶ De façon plus pointue, les éléments liés à l'intégration du service au réseau existant, tels que la connexion avec d'autres réseaux et la couverture du territoire, suscitent des perceptions mitigées, caractérisées par une forte proportion d'avis neutres et un équilibre entre satisfaction et insatisfaction. Cette polarisation des réponses indique que ces dimensions sont moins bien comprises ou varient selon les secteurs et les profils des personnes usagères ;
- ▶ La satisfaction est partagée à l'égard de l'application Transcollines, ce qui révèle un clivage dans l'expérience d'utilisation, suggérant que l'outil est fonctionnel pour certaines personnes, mais constitue un frein pour d'autres ;
- ▶ Bien que ces résultats reposent sur un nombre limité de personnes répondantes (n = 14), ils permettent de dégager des tendances qualitatives utiles pour orienter les réflexions sur l'amélioration du service.

3.1.4 Obstacles et enjeux à l'adoption du transport collectif

Les questions, ouvertes à l'ensemble des personnes répondantes, visaient à documenter la perception (formulée « À votre avis ») entourant le transport à la demande, indépendamment de l'expérience d'utilisation. Dans ce contexte, il est important de rappeler que la majorité des personnes répondantes n'utilisent pas le service, de sorte que les enjeux exprimés reflètent principalement des perceptions plutôt que des usages vécus.

À la question « À votre avis, quels sont les enjeux qui limitent votre utilisation des services de transport régulier de Transcollines ou celle des résident·es de Cantley ? », voici les constats qui ressortent sur les réponses données (figure 11) :

- ▶ Selon les personnes répondantes, la distance entre les lieux de résidence et les arrêts constitue un frein majeur à l'utilisation du transport collectif pour les services de transport régulier ;



- ▶ Le manque de connaissance des services offerts apparaît également comme un facteur limitant, indiquant que certaines perceptions négatives sont liées à une compréhension partielle ou incomplète de l'offre existante. Enfin, les enjeux liés à la rigidité de l'offre et à la durée des trajets traduisent une difficulté perçue à intégrer le transport collectif dans des déplacements complexes ou diversifiés.

À la question « À votre avis, quels sont les enjeux qui limitent votre utilisation des services de transport à la demande de Transcollines ou celle des résident-es de Cantley ? », voici quelques constats sur les réponses données (figure 12) :

- ▶ Les résultats montrent que le manque de connaissance du service constitue le principal frein perçu à l'utilisation du transport à la demande. Cette observation suggère que le service est encore peu compris et insuffisamment visible auprès de la population, ce qui limite son utilisation, même lorsqu'il est disponible ;
- ▶ Les perceptions liées à la rigidité des horaires et à la durée des trajets traduisent également une représentation faussée du transport à la demande comme une solution peu flexible ou peu adaptée à des déplacements complexes ou variables. Enfin, la distance perçue entre les lieux de résidence et les arrêts ressort comme un frein, indiquant que la couverture territoriale est mal connue ;
- ▶ Dans l'ensemble, ces résultats indiquent que les limites associées au transport à la demande relèvent en grande partie d'un déficit d'information et de compréhension du fonctionnement du service, plutôt que d'une évaluation fondée sur l'expérience directe, renforçant la pertinence des actions de sensibilisation et de vulgarisation à déployer dans le cadre du projet.



Figure 11 : Histogramme représentant les enjeux qui limitent votre utilisation des services réguliers de transport de Transcollines à Cantley.

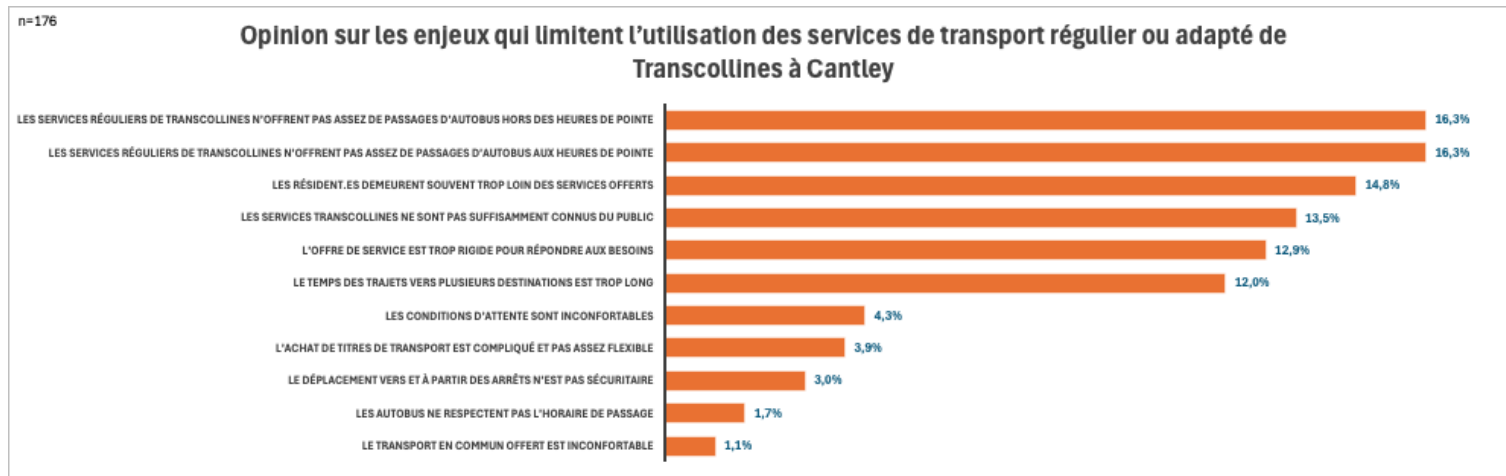
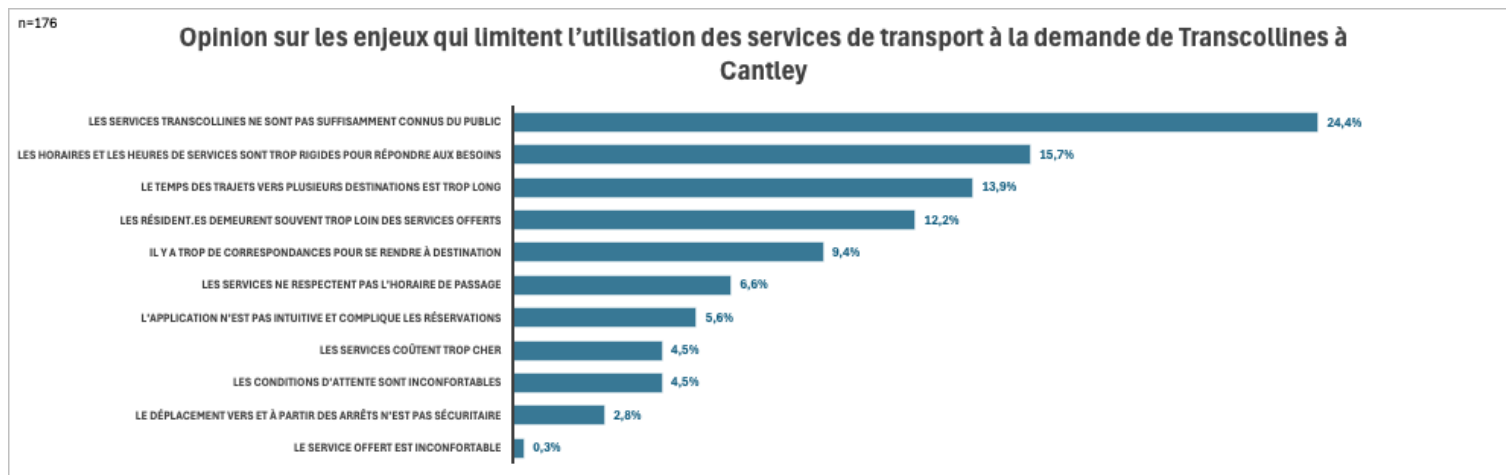


Figure 12 : Histogramme représentant les enjeux qui limitent votre utilisation des services de transport à la demande de Transcollines à Cantley.

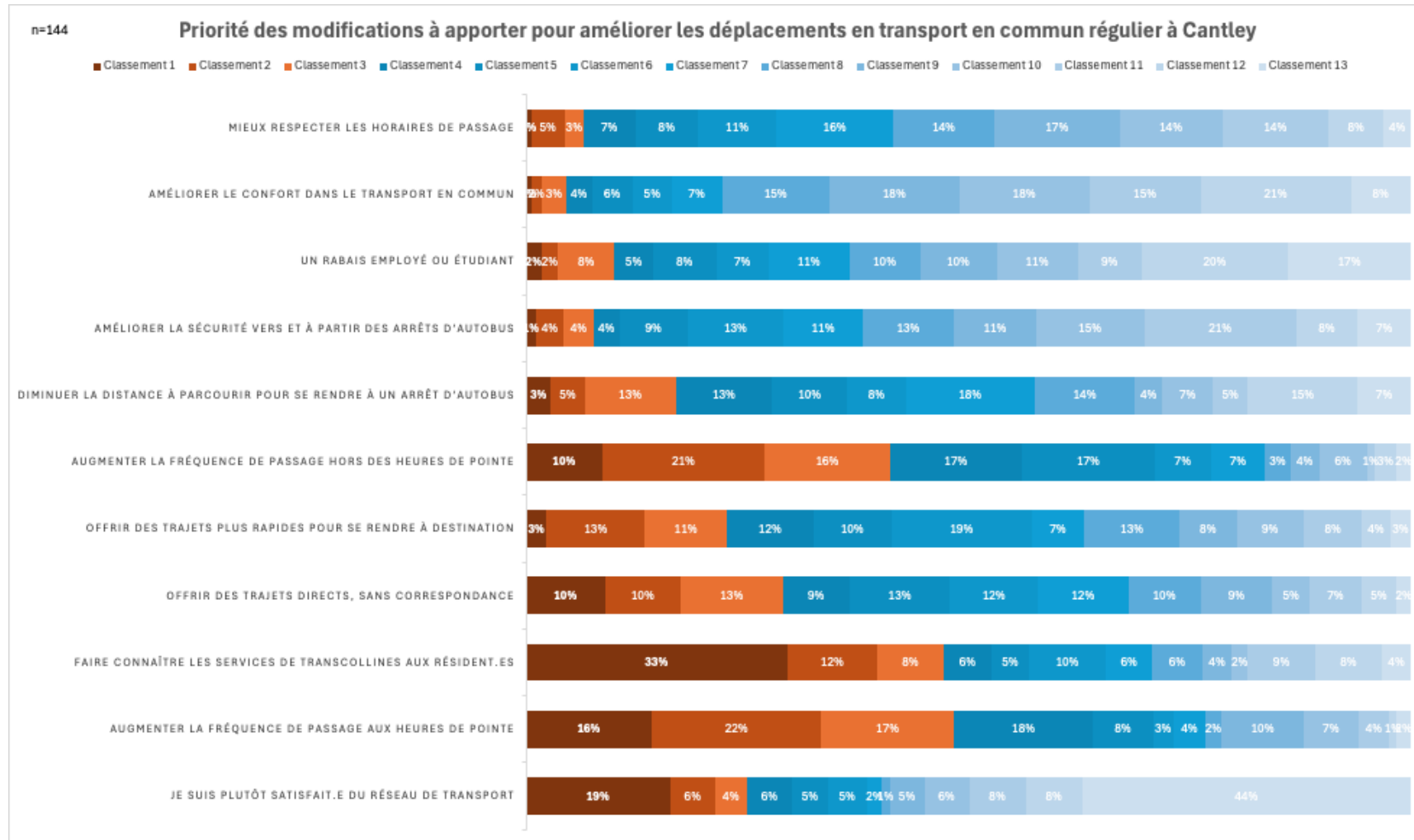


À la question « À votre avis, quelles modifications devraient être apportées en priorité pour améliorer les déplacements en transport en commun régulier à Cantley ? » (Classement de 1 à 13 – figure 13), voici les constats qui ressortent sur les réponses données :

- ▶ Cette question demandait aux personnes répondantes de classer les modifications à apporter pour améliorer le transport en commun régulier à Cantley et visait à dégager les leviers d'intervention jugés les plus importants selon leur perception. Les résultats montrent clairement que la diffusion et la connaissance des services existants constituent la priorité perçue comme étant la plus structurante, devant même les améliorations opérationnelles de l'offre ;
- ▶ L'augmentation de la fréquence des passages, en particulier aux heures de pointe, ressort comme le principal levier d'amélioration lié à l'offre de service, et ce de façon constante à travers les premiers rangs du classement. Cette récurrence indique que la fréquence est perçue comme un enjeu central, tant pour les déplacements domicile-travail que pour les autres déplacements quotidiens ;
- ▶ À l'inverse, certaines mesures, telles que les incitatifs tarifaires ou l'amélioration du confort, sont reléguées aux derniers rangs, suggérant qu'elles sont moins prioritaires par rapport aux autres considérations entourant l'utilisation du transport collectif. Par ailleurs, le fait qu'une proportion significative de personnes répondantes ait classé l'option « je suis plutôt satisfait-e du réseau » parmi les derniers choix indique que, même si un certain niveau de satisfaction existe, la majorité des personnes interrogées identifient néanmoins des pistes d'amélioration jugées prioritaires ;
- ▶ Dans l'ensemble, ces résultats montrent que les attentes portent avant tout sur une meilleure compréhension de l'offre et une bonification ciblée de la fréquence.



Figure 13 : Histogramme représentant les modifications à prioriser pour améliorer les déplacements en transport en commun régulier à Cantley.

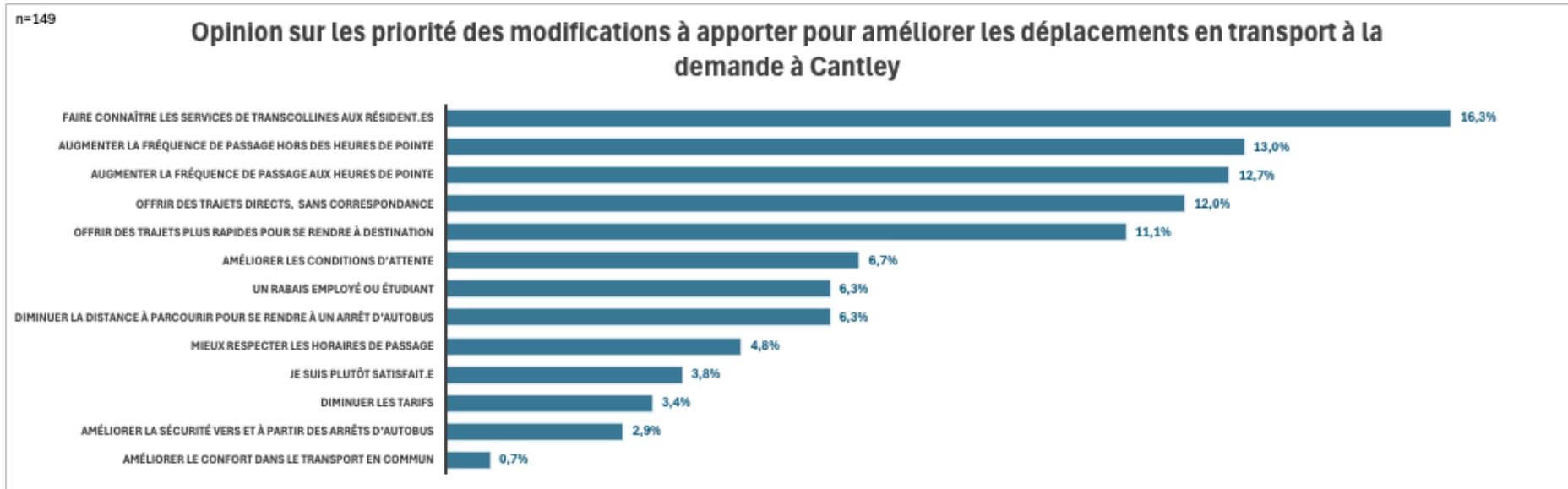


À la question « À votre avis, quelles modifications devraient être apportées en priorité pour améliorer les déplacements en transport à la demande à Cantley ? » (Cocher tout ce qui s'applique), voici les constats qui ressortent par rapport aux réponses données :

- ▶ Formulée de façon à saisir la perception (« À votre avis »), et permettant aux personnes répondantes de cocher l'ensemble des modifications jugées pertinentes, cette question visait à identifier les leviers d'amélioration perçus pour le transport à la demande, indépendamment de l'expérience d'utilisation. Les résultats montrent que la visibilité et la connaissance du service constituent le principal enjeu perçu, confirmant que le transport à la demande demeure insuffisamment compris par une partie importante de la population ;
- ▶ Les priorités exprimées portent également sur la flexibilité de l'offre, tant en ce qui concerne la fréquence des passages, aux heures de pointe comme hors pointe, que la possibilité d'offrir des trajets plus directs sans correspondance. Ces attentes traduisent une perception du transport à la demande comme une solution qui gagnerait à être plus fluide, plus simple et mieux adaptée aux besoins quotidiens. Rappelons toutefois que le transport à la demande offre des horaires et des trajets flexibles, la plupart sans correspondance, ce qui pourrait traduire une mauvaise compréhension du fonctionnement du TAD ;
- ▶ Dans l'ensemble, ces résultats indiquent que l'amélioration perçue du transport à la demande repose moins sur des ajustements tarifaires ou structurels que sur une meilleure compréhension du service et une optimisation de ses modalités d'utilisation, renforçant la pertinence des actions de sensibilisation et de vulgarisation mises en place dans le cadre du projet.



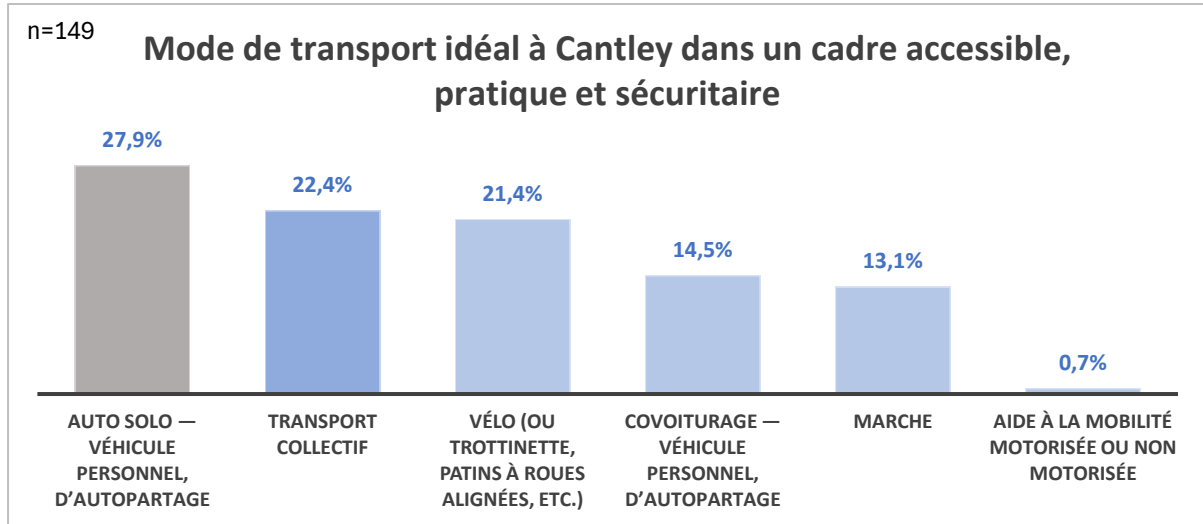
Figure 14 : Histogramme représentant les modifications à prioriser pour améliorer les déplacements en transport en commun à la demande à Cantley.



3.1.5 Modes de transport idéaux

Voici les réponses à la question : « Quel(s) serai(en)t votre/vos mode(s) de transport idéal/idéaux pour vos déplacements à Cantley si toutes les mesures nécessaires pour le rendre accessible, pratiques et sécuritaires étaient mises en place ? »

Figure 15 : Histogramme représentant les modes de transport idéaux à Cantley.



72,1 % des personnes répondantes choisiraient un mode de déplacement durable si toutes les mesures nécessaires pour le rendre accessible, pratique et sécuritaire étaient mises en place. Les résultats montrent un fort potentiel de conversion vers des modes de transport durable.

Ce constat indique que la population n'est pas désintéressée par le transport collectif ou les autres modes durables, mais qu'elle les envisage comme des solutions pertinentes à condition qu'ils puissent s'intégrer de façon réaliste aux déplacements quotidiens.

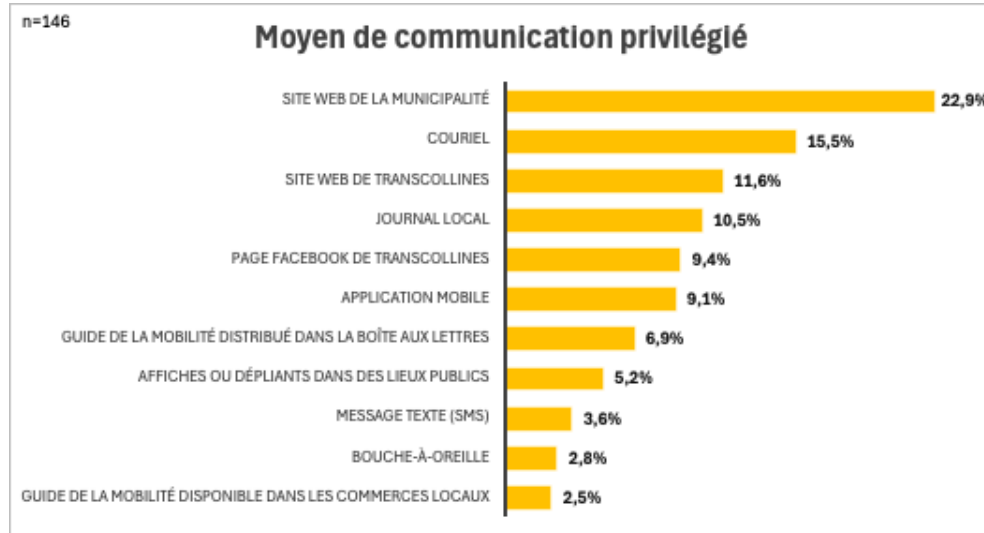
Cette ouverture exprimée s'inscrit majoritairement dans une logique intermodale, où le transport collectif n'est pas nécessairement perçu comme un substitut complet à l'automobile, mais comme un mode complémentaire pouvant être combiné à d'autres options, telles que le transport actif. Les freins identifiés dans le sondage, notamment la distance entre les points de départ/arrivée et les arrêts, suggèrent que le potentiel de conversion repose sur la capacité à faciliter ces combinaisons modales.

Ainsi, le fait qu'une large majorité des personnes répondantes se projettent vers des modes durables comme modes idéaux témoigne d'une possibilité de changement des habitudes des personnes répondantes.

3.1.6 Préférences de communication

Voici les réponses à la question : « Par quel(s) moyen(s) de communication aimeriez-vous recevoir de l'information sur le transport collectif ou les options de mobilité ? »

Figure 16 : Histogramme représentant les canaux de communications privilégiés.

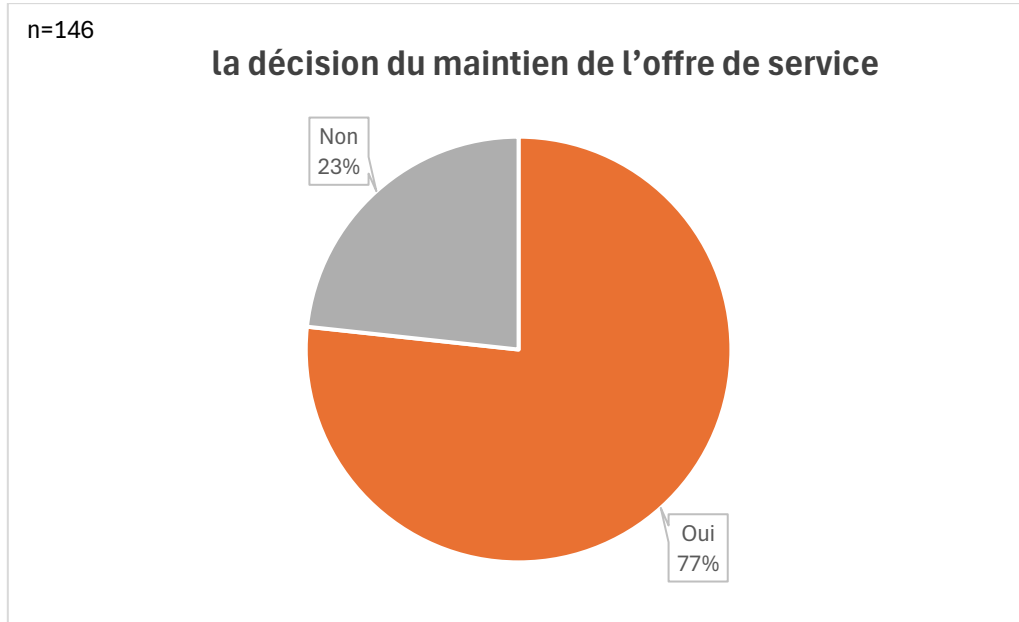


- ▶ Les résultats présentés à la figure 16 montrent que les canaux numériques constituent les moyens privilégiés par les personnes répondantes pour recevoir de l'information sur le transport collectif et les options de mobilité. Le site web de la municipalité arrive en tête (22,9 %), suivi du courriel (15,5 %) et du site web de Transcollines (11,6 %). Le journal local, l'Écho de Cantley (10,5 %) et la page Facebook de Transcollines (9,4 %) demeurent également des canaux de communications significatives. Les outils plus traditionnels ou directs, tels que les affiches, ainsi que le bouche-à-oreille, obtiennent des proportions plus modestes, mais non négligeables ;
- ▶ Ces résultats indiquent une forte attente envers des sources d'information officielles, centralisées et facilement accessibles en ligne, tout en confirmant la pertinence d'une stratégie à plusieurs canaux pour rejoindre l'ensemble des publics, notamment les aîné-es et les ménages ayant moins accès aux outils numériques ;
- ▶ Conformément aux préférences exprimées, la stratégie de sensibilisation s'appuiera en premier lieu sur la mise à jour et la bonification des sites web de la municipalité de Cantley et de Transcollines, qui agiront comme références principales et fiables. Des contenus pédagogiques, incluant des explications pas à pas sur la réservation du transport à la demande, y seront intégrés ;
- ▶ Cette approche sera soutenue par une communication de rappel via l'infolettre municipale et les réseaux sociaux, permettant de diffuser des tutoriels courts, les horaires, les informations tarifaires et des précisions sur la couverture du service ainsi que les correspondances avec la STO et OC Transpo ;
- ▶ En complément, des outils imprimés tels qu'un dépliant explicatif distribué par la poste, et des encarts dans le journal local Écho de Cantley, viendront renforcer la visibilité du service auprès des publics hors ligne.

3.1.7 Décision de maintien de l'offre

Les réponses à la question : « Souhaitez-vous que l'offre en transport collectif pour les résidentes et les résidents soit maintenue ? » sont les suivantes :

Figure 17 : Diagramme représentant la décision du maintien de l'offre de service.



77 % des personnes répondantes ont répondu oui et 23 % ont répondu non, représentant un fort appui au maintien du service de transport collectif à Cantley.

Cette décision s'inscrit dans le contexte ayant motivé le projet, à l'automne 2022, l'hypothèse de fin de service avait été envisagée puis écartée à la suite d'une mobilisation locale. Ce résultat fournit désormais un appui populaire à la consolidation du service. Les données recueillies justifient de prioriser, dans la phase suivante, des actions de connaissance de l'offre, de clarification des horaires et du fonctionnement (notamment du TAD), afin d'aligner la perception du public sur l'offre réelle et de traduire cet appui majoritaire en usage soutenu.

3.2 Résultats des ateliers de consultation

Dans cette section, les résultats des ateliers de consultation sont présentés. Les ateliers étaient structurés en quatre activités différentes offertes aux personnes qui se présentaient. Rappelons que celles-ci pouvaient être réalisées en un minimum de 10 minutes.

3.2.1 Activité 1 – « Comment vous déplacez-vous ? »

Objectif : recueillir des informations sur les modes de déplacement et la connaissance du service, tout en permettant des analyses croisées.

Chaque personne participante recevait un jeton indiquant son niveau de connaissance de Transcollines :

- Bleu = j'utilise Transcollines ;
- Jaune = je connais, mais je n'utilise pas Transcollines ;
- Rouge = je ne connais pas Transcollines.

Le jeton était ensuite déposé dans un bocal représentant le mode de déplacement principal (voiture, vélo, transport en commun, covoiturage, marche, autre). Cette mise en situation permettait de croiser le mode de transport utilisé et la connaissance du service en un geste simple.

Au total, 59 jetons ont été comptabilisés. La connaissance du service se répartit comme suit :

- Bleu 4 (≈ 7 %) de personnes usagères des services de Transcollines ;
- Jaune 46 (≈ 78 %) un large bassin de personnes qui connaissent Transcollines sans l'utiliser ;
- Rouge 9 (≈ 15 %) des personnes qui ne connaissent pas le service.

Concernant les modes de transport principaux, on constate que la voiture domine très nettement 78 % devant le vélo à 7 %, le transport en commun à 3 %, le covoiturage à 2 %, la marche à 3 % et les autres modes à 7 %.

Parmi les personnes ayant choisi la voiture comme mode principal (n = 46) :

- 7 % des personnes répondantes utilisent Transcollines tout en conservant la voiture comme mode principal ;
- 76 % des personnes répondantes connaissent Transcollines, mais ne l'utilisent pas ;
- 17 % des personnes répondantes ne connaissent pas le service.

Rapporté à l'ensemble des jetons :

- Le groupe « voiture + bleu (utilise Transcollines) » égale à environ 5 % ;
- Le groupe « voiture + jaune (connais, mais n'utilise pas Transcollines) » représente environ 59 % des observations ;
- Le groupe « voiture + rouge (ne connais pas) » environ 14 %.



3.2.2 Activité 2 – « Votre vision pour Transcollines »

Objectif : recueillir des idées et des suggestions pour le service de Transcollines en vue d'en assurer l'amélioration.

La méthode utilisée pour l'atelier 2 prévoyait que chaque personne participante choisisse un papillon adhésif de couleur selon sa connaissance du service (selon les mêmes couleurs que celles énoncées dans l'activité 1), puis écrive une idée d'amélioration ou une vision, et le positionne sur un tableau organisé selon différents thèmes : tarification, horaires, arrêts/disponibilité, fiabilité, fonctionnement général, abonnements et avantages écologiques et sociaux.

La majorité des personnes participantes connaissaient Transcollines, mais ne l'utilisaient pas. Les commentaires recueillis se concentraient surtout sur trois thèmes : tarification, horaires et disponibilité (dessertes/arrêts, correspondances).

Voici les commentaires les plus fréquents en fonction des thèmes :

- ▶ 20 % des commentaires demandaient un horaire plus étendu tout au long de la journée. En particulier des départs plus tôt, à des horaires déjà existants (le service commence à 5 h 30) ;
- ▶ Plusieurs demandes portaient sur des arrêts supplémentaires, mais souvent à des emplacements déjà desservis quand on les ramène à la carte de l'activité 4 ;
- ▶ Il y avait une forte attente de réduction des temps de correspondance avec la STO et OC Transpo, ainsi qu'une liaison plus directe vers Ottawa (ex. « ligne directe centre-ville Ottawa ↔ Cantley »).

Chez les personnes qui ne connaissaient pas le service, la perception des coûts élevés revenait fréquemment. En effet, les tarifs de Transcollines s'inscrivent dans les ordres de grandeur observés ailleurs au Québec pour des services de transport collectif en contexte non urbain. Le titre unitaire de Transcollines (entre 4,75 \$ et 7 \$) est comparable à ceux pratiqués par d'autres services régionaux, où les tarifs varient généralement entre 4 \$ et 6 \$. De même, le titre mensuel de Transcollines (125 \$) se situe dans une fourchette similaire à celle observée dans plusieurs MRC au Québec (MRC de Memphrémagog, MRC de Joliette, MRC de Rimouski-Neigette, MRC de La Jacques-Cartier, etc.), où les laissez-passer mensuels ou multi déplacements oscillent entre 105 \$ et 140 \$ selon le nombre de déplacements inclus. Plus particulièrement, voici ce qui ressortait des réponses :

- ▶ Il y avait une demande répétée d'options de paiement/achat plus simples et une information tarifaire plus claire ;
- ▶ Plusieurs personnes notaient un manque d'information centralisée (où trouver les horaires, comment utiliser le service) et il y avait un souhait de pouvoir consulter les horaires sans Internet ;
- ▶ L'application était jugée peu claire (réservation en ligne du Transport à la demande perçue complexe ou indisponible et service à la clientèle décrit comme peu réceptif aux commentaires) ;
- ▶ Les personnes usagères étaient globalement satisfaites, mais souhaitaient plus de fréquence et un transport à la demande moins achalandé.

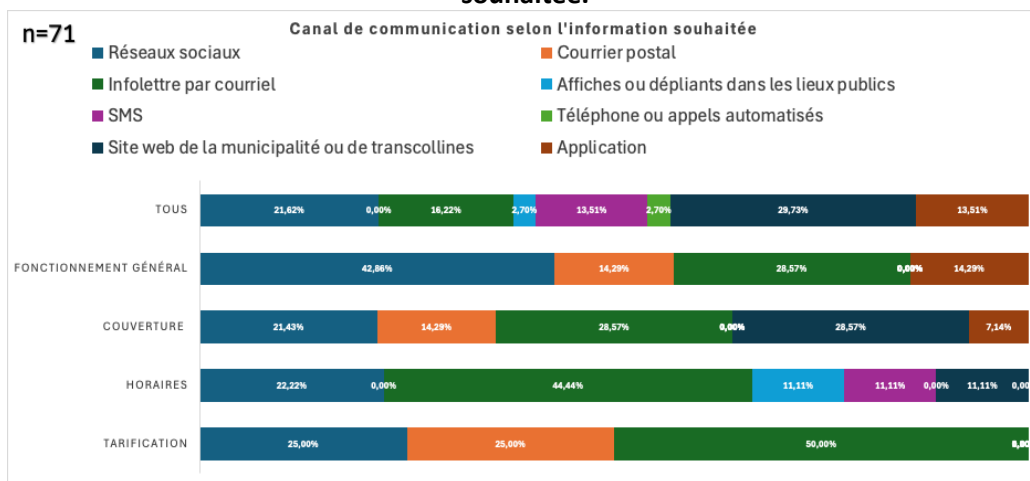


3.2.3 Activité 3 – « Qu’est-ce qui vous (ou une personne de votre entourage) feriez essayer Transcollines ? »

Objectif : recueillir les types d’informations que les personnes résidentes jugeaient nécessaires pour envisager l’utilisation du service et identifier leurs canaux de communication préférés.

Voici les questions posées pendant cette activité : « Qu’est-ce qui vous (ou une personne de votre entourage) ferait essayer Transcollines ? » et « Par quel canal aimeriez-vous recevoir ces informations ? ».

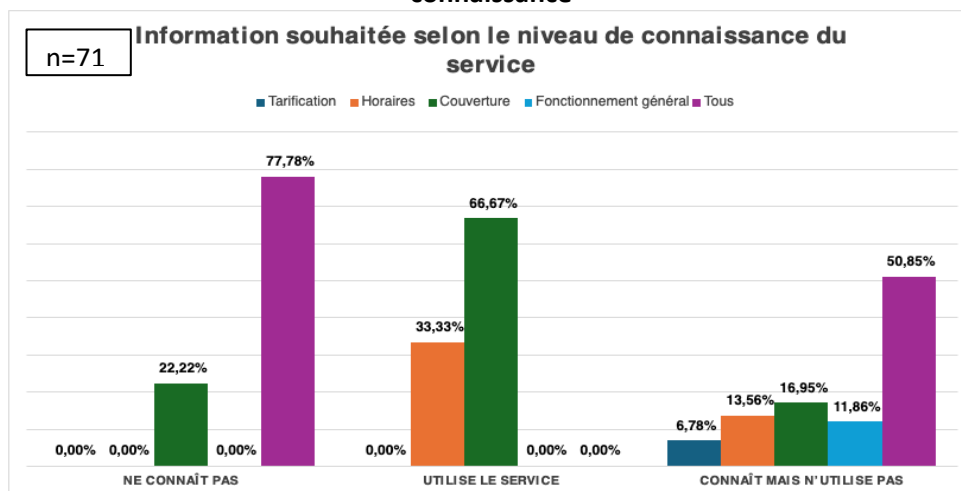
Figure 18 : Histogramme sur les canaux de communication préférés selon l’information souhaitée.



Principaux constats qui ressortent :

- ▶ Le site web constituait le premier point de référence et est perçu comme la source d’information la plus fiable. Les personnes répondantes souhaitaient une information claire, et consultable plus tard pour les annonces de tarifs, horaires et choix de titres ;
- ▶ Pour le fonctionnement général (dont TAD), les réseaux sociaux sont privilégiés et les personnes répondantes veulent des formats courts, démonstratifs et partageables.

Figure 19 : Histogramme représentant les informations souhaitées selon le niveau de connaissance



Voici quelques constats sur la segmentation des besoins d'information :

- ▶ 77,78 % des personnes qui ne connaissent pas le service cherchent avant tout à recevoir toutes les informations, alors que 22,22 % souhaitent prioriser de l'information sur la couverture ;
- ▶ Parmi celles qui connaissent le service et l'utilisent, l'intérêt se concentre sur la couverture/desserte, puis les horaires ;
- ▶ Pour les personnes qui connaissent le service sans l'utiliser, les besoins demeurent grands (toutes les informations), avec un accent sur la couverture et, dans une moindre mesure, sur la tarification et le fonctionnement général.

3.2.4 Activité 4 – « Carte participative » – Sensibilisation au transport collectif

Objectif : permettre aux personnes participantes de visualiser concrètement l'étendue du service Transcollines, de repérer les trajets et les arrêts proches de leurs lieux de vie, et de laisser des commentaires géolocalisés.

Déroulement : une carte grand format des lignes et des arrêts était présentée. Les personnes localisaient leur domicile et leurs destinations fréquentes, puis indiquaient sur la carte leurs trajets potentiels et points de friction (distance à l'arrêt, correspondances, lisibilité des parcours). L'équipe montrait, au besoin, les itinéraires possibles, les temps indicatifs et les correspondances.

La majorité des personnes participantes ont réalisé aux ateliers que le service passe déjà près de chez elles/eux.

Nous n'avons pas identifié d'enjeux dans les données recueillies lors de cette activité. L'exercice de carte participative a donc davantage été un outil de sensibilisation. L'activité a montré concrètement que plusieurs personnes qui jugeaient la disponibilité insuffisante à l'activité 2 ont découvert l'existence d'un arrêt à proximité de leur domicile, surtout pour le transport à la demande. En conséquence, la priorité est de rendre l'information claire afin d'aligner les perceptions sur la réalité de l'offre.



Conclusion

Le projet *Activités de sensibilisation et de promotion du transport collectif à Cantley* a permis de recueillir l'avis des personnes résidentes et de cibler les priorités en matière de sensibilisation. Les résultats montrent que les freins exprimés par la population relèvent moins d'un rejet du transport collectif que d'un décalage persistant entre l'offre existante et la perception qu'en ont les personnes résidentes.

Les analyses mettent en évidence le rôle central de la connaissance du service, distincte de sa notoriété. Si Transcollines est connu, ses services et leur fonctionnement concret (couverture réelle, horaires, transport à la demande, modalités d'utilisation) demeurent partiellement incompris, ce qui limite leur appropriation. Ce constat est confirmé par les écarts observés entre les perceptions exprimées et la réalité de l'offre, notamment en matière de disponibilité et de tarification.

Par ailleurs, le fait que 72 % des personnes répondantes identifient un mode de déplacement durable comme mode idéal, sous certaines conditions d'amélioration, révèle un potentiel de conversion considérable. Ce potentiel s'inscrit toutefois dans une logique intermodale, où le transport collectif est envisagé comme une composante complémentaire d'une chaîne de déplacements flexibles, plutôt que comme un remplacement complet de l'automobile.

Dans ce contexte, le projet démontre que des actions structurées de pédagogie, de sensibilisation et de clarification de l'information constituent des leviers incontournables, en complément d'ajustements ciblés de l'offre. Les outils développés et la méthodologie mise en place offrent une base transférable pour d'autres collectivités présentant des réalités similaires, tant à l'échelle de la MRC des Collines-de-l'Outaouais que d'autres territoires ruraux ailleurs au Québec.

À la suite de cette phase de consultation, une campagne de sensibilisation structurée, appuyée par un plan de communication, sera mise en place afin de répondre directement aux constats issus de l'analyse. Cette campagne visera à transformer les apprentissages de la consultation en actions concrètes de pédagogie et de diffusion de l'information, en clarifiant le fonctionnement des services, en valorisant les options intermodales et en facilitant l'appropriation du transport collectif par la population. Elle s'inscrit dans une logique de continuité entre la compréhension des besoins, la correction des perceptions et l'accompagnement des changements d'habitudes de déplacement.

En somme, ce projet confirme que l'amélioration de la mobilité durable à Cantley repose sur une approche progressive et intégrée, combinant compréhension fine des perceptions, intermodalité et accompagnement des usages, afin de créer des conditions favorables à une utilisation accrue et mieux adaptée du transport collectif.



Références

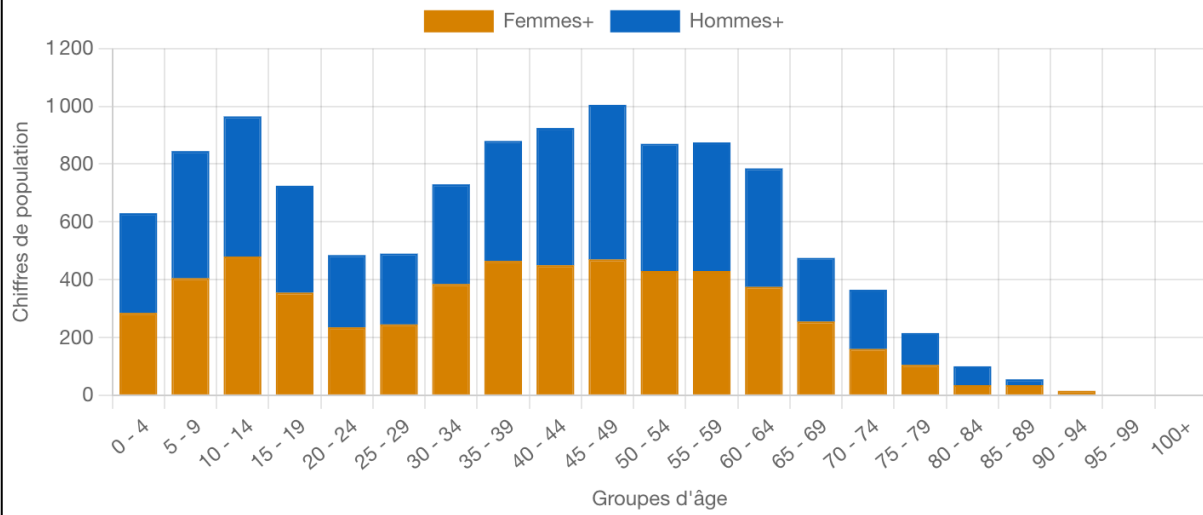
Statistique Canada. (2022). *Caractéristiques du profil, Recensement de la population de 2021 : Cantley, Municipalité [Subdivision de recensement], Québec.* Gouvernement du Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/fogs-spg/page.cfm?lang=F&topic=5&dguid=2021A00052482020#>

Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 : Cantley, Municipalité [Subdivision de recensement], Québec.* Gouvernement du Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/sip/details/page.cfm?Dguid=2021A00052482020&Lang=F&Poild=1>

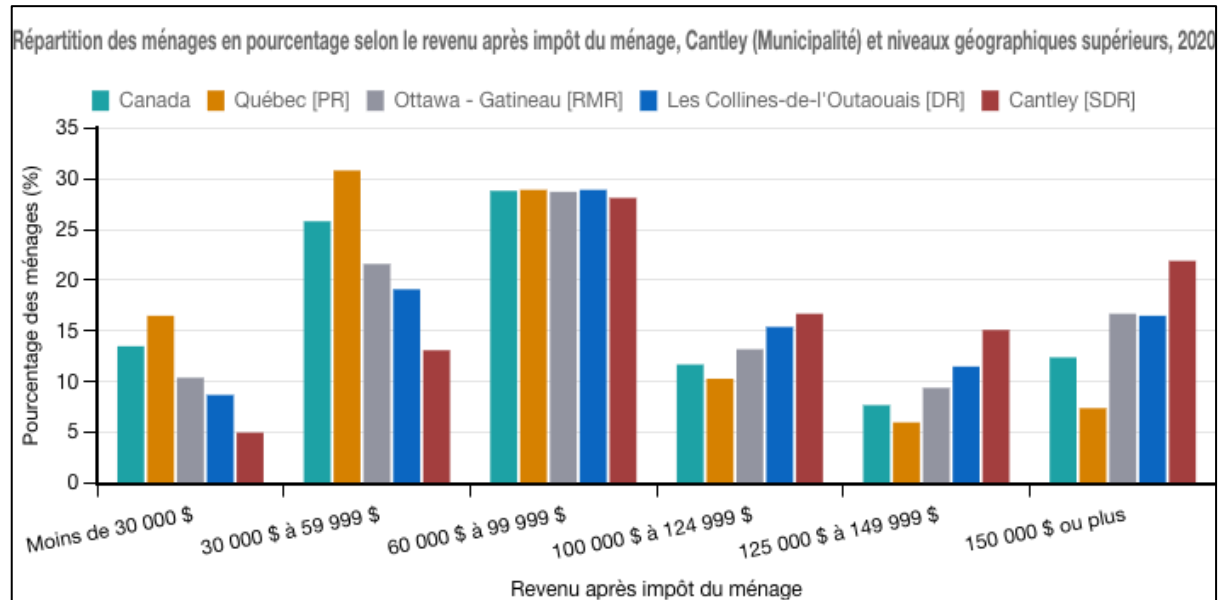


Annexe – Données démographiques

Population par tranches d'âge de cinq ans et le genre, Cantley (Municipalité), 2021



Recensement de 2021 : Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 : Cantley, Municipalité [Subdivision de recensement], Québec*. Gouvernement du Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-sd/sip/details/page.cfm?Dguid=2021A00052482020&Lang=F&Poild=1>



Recensement de 2021 : Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 : Cantley, Municipalité [Subdivision de recensement], Québec*. Gouvernement du Canada.



<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/sip/details/page.cfm?Dguid=2021A00052482020&Lang=F&Poild=1>

Répartition des ménages en pourcentage selon le revenu après impôt du ménage, Cantley (Municipalité) et niveaux géographiques supérieurs, 2020

Géographie	Moins de 30 000 \$	30 000 \$ à 59 999 \$	60 000 \$ à 99 999 \$	100 000 \$ à 124 999 \$	125 000 \$ à 149 999 \$	150 000 \$ ou plus
Canada	13,5	25,8	28,8	11,7	7,7	12,4
Québec [PR]	16,5	30,8	28,9	10,3	6,0	7,4
Ottawa - Gatineau [RMR]	10,4	21,6	28,7	13,2	9,4	16,7
Les Collines-de-l'Outaouais [DR]	8,7	19,1	28,9	15,4	11,5	16,5
Cantley [SDR]	5,0	13,1	28,1	16,7	15,1	21,9

Recensement de 2021 : Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 : Cantley, Municipalité [Subdivision de recensement], Québec*. Gouvernement du Canada.

<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/sip/details/page.cfm?Dguid=2021A00052482020&Lang=F&Poild=1>



Photos des activités des ateliers

Activité 1 – « Comment vous déplacez-vous ? »



Activité 2 – « Votre vision pour Transcollines »



Activité 3 – « Qu'est-ce qui vous (ou une personne de votre entourage) feriez essayer Transcollines ? »



Activité 4 – « Carte participative » – Sensibilisation au transport collectif

