

Enquête Mobilité

Enquête réalisée dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de communes du Guillestrois et du Queyras.

Enquête en ligne ouverte du 20 décembre 2024 au 1^{er} février 2025.

**Un cadre de vie
Source d'envies**

Table des matières

Méthodologie d'enquête	3
Enquête en ligne	3
Résultats	3
Analyse.....	3
Profil des répondants.....	4
Habitants et visiteurs	4
Lieux de résidence et d'activité	4
Sexe.....	7
Age	7
Catégories Socioprofessionnelles	8
Composition des ménages.....	9
Motorisation des ménages	10
Transports collectifs	11
Pratique	11
Offre.....	12
Développement	13
Autostop.....	15
Pratique	15
RezoPouce	17
Développement	19
Covoiturage	20
Pratique	20
Mobicoop.....	22
Développement	23
Vélo	24
Pratique	24
Développement	25
Autopartage	27
Pratique	27
Développement	28
Visiteurs	29
Profil	29
Transports collectifs.....	30
Autostop	33
Covoiturage.....	35
Vélo.....	40

Méthodologie d'enquête

Enquête en ligne

Questionnaire en ligne

L'enquête a été réalisée en ligne par un questionnaire Microsoft Forms. Le questionnaire a été réalisé par le service Aménagement du Territoire de la CCGQ avec avis du bureau d'étude INDDIGO qui l'accompagne pour la réalisation de son Plan de Mobilité Simplifié.

Le questionnaire contient des questions à réponses obligatoires, des questions à choix multiples et des questions à réponse libre. Un embranchement au début du questionnaire permet de rediriger les habitants et usagers réguliers vers le questionnaire « habitants » et les visiteurs vers le questionnaire « visiteurs ».

Diffusion et communication

La communication de l'enquête a été réalisée par la Communauté de communes du Guillestrois et du Queyras sur son site Internet par la création d'une actualité et sur sa page Facebook. Un communiqué de presse a également été rédigé. La CCGQ a demandé aux Communes et Offices du Tourisme du territoire de relayer l'information.

Calendrier

L'enquête a été diffusée à partir du 20 décembre 2024 et close le 1^{er} février 2025.

Résultats

Le 1^{er} février, l'enquête a rassemblé les réponses de 261 personnes, dont 216 répondants indiquant avoir une activité régulière sur la CCGQ et 45 venant en tant que visiteurs.

Analyse

L'analyse des résultats a été menée par le services Aménagement du Territoire de la CCGQ. Les résultats sont bruts et aucun redressement des données n'a été effectué. Les données sont parfois filtrées pour sélectionner un échantillon d'étude en particulier.

Profil des répondants

L'échantillon des répondants au questionnaire est constitué de 261 personnes. 216 personnes ont déclaré être usager régulier du territoire et 45 visiteurs. L'échantillon des usagers réguliers (habitants) est constitué majoritairement de femmes et de personnes d'une tranche d'âge comprise entre 26 et 45 ans. Les catégories de cadres et chefs d'entreprises sont sur-représentées, tandis que les retraités, étudiants, ouvriers et personnes en recherche d'emploi sont sous-représentés.

Habitants et visiteurs

Les répondants sont 83% à déclarer exercer une activité régulière sur la CCGQ. 17% déclarent y venir en tant que visiteurs.

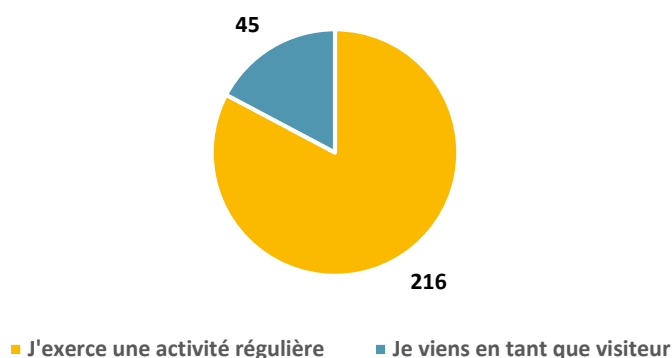


Figure 1 : Habitants et visiteurs

L'ensemble de l'échantillon ayant répondu « j'exerce une activité régulière » sera dénommé « habitants ». L'échantillon ayant répondu « je viens en tant que visiteur » sera dénommé « visiteurs ».

Lieux de résidence et d'activité

Les habitants et personnes déclarant avoir une activité régulière sur le territoire sont principalement des résidents principaux. 11 personnes résident dans les collectivités limitrophes et 5 en dehors des Hautes-Alpes

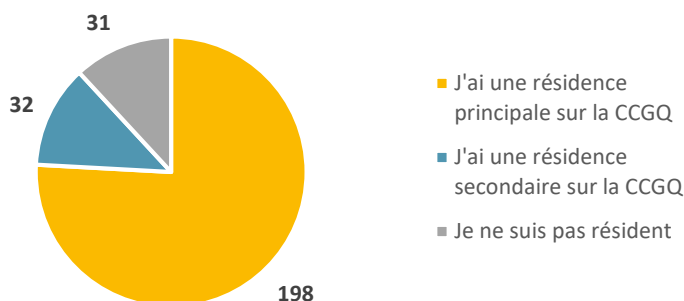


Figure 2 : Habitants du territoire

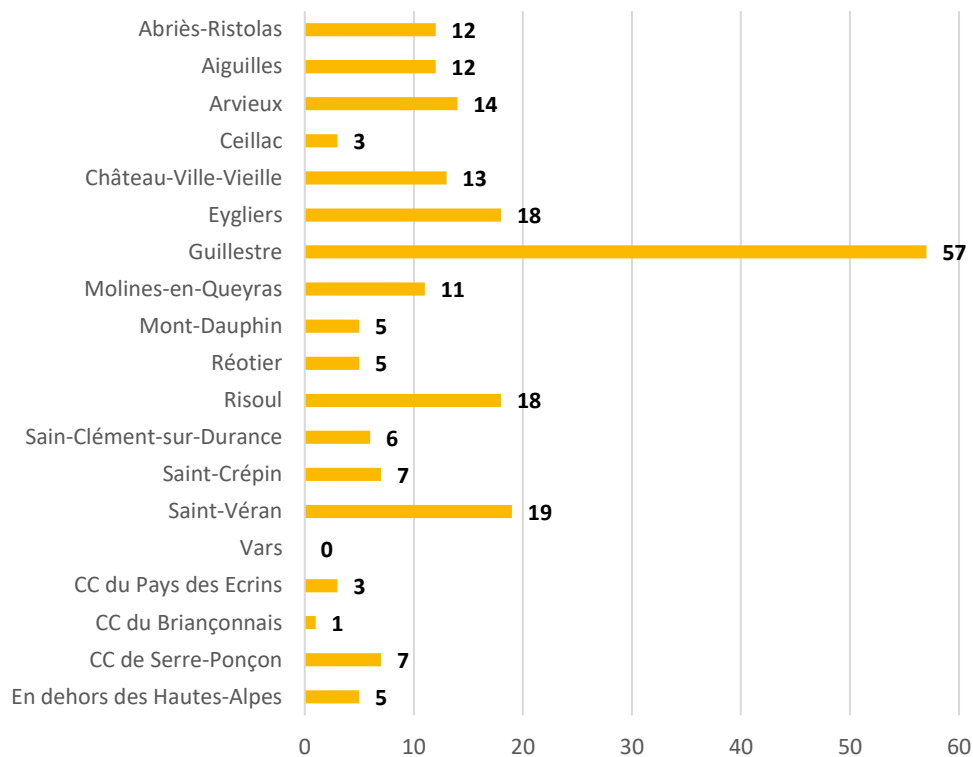


Figure 3 : Communes de résidence (habitants)

En prenant en compte uniquement les habitants résidents sur le territoire comparé au dernier recensement de la population (2022), la représentativité de cet échantillon est proche pour la plupart des communes. En revanche, la commune de Vars n'est pas représentée et les communes de Saint-Crépin et Ceillac sont sous-représentées. A l'inverse les communes de Saint-Véran, Château – Ville-Vieille et Arvieux sont sur-représentées.

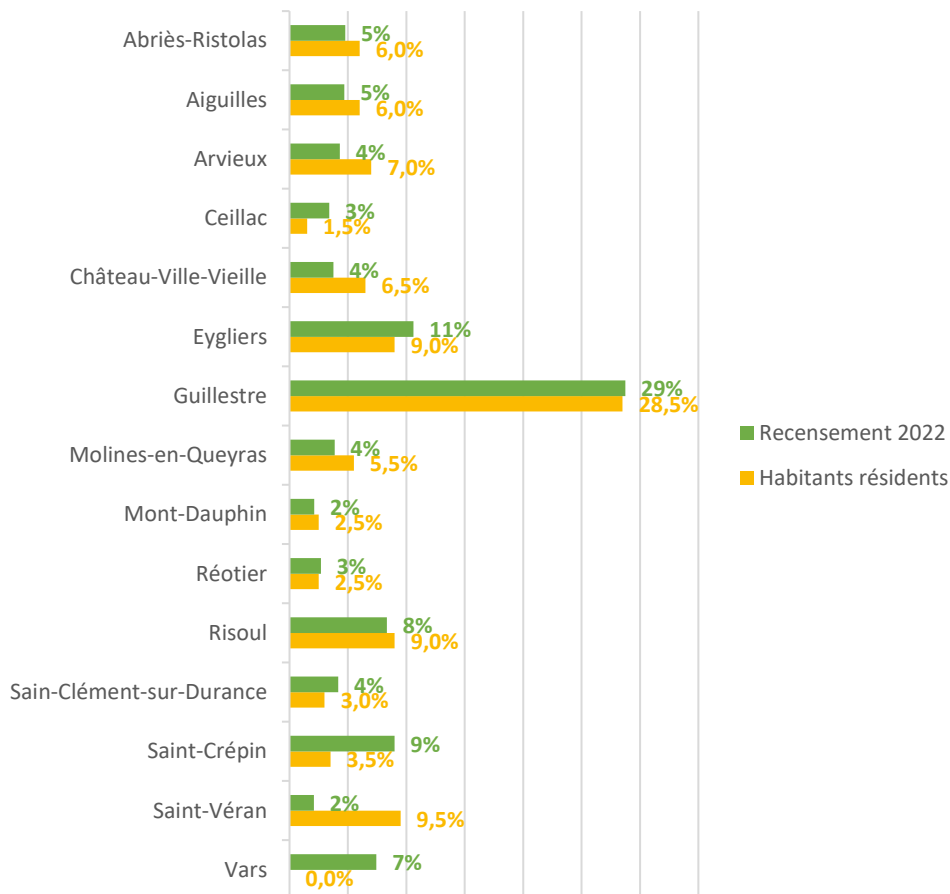


Figure 4 : Représentativité des communes de résidence sur le territoire

Les répondants exercent principalement des activités dans les communes de Guillestre (47), Saint-Véran (18) et Château – Ville-Vieille (15). Ils sont 25 à déclarer exercer une activité en dehors de la CCGQ.

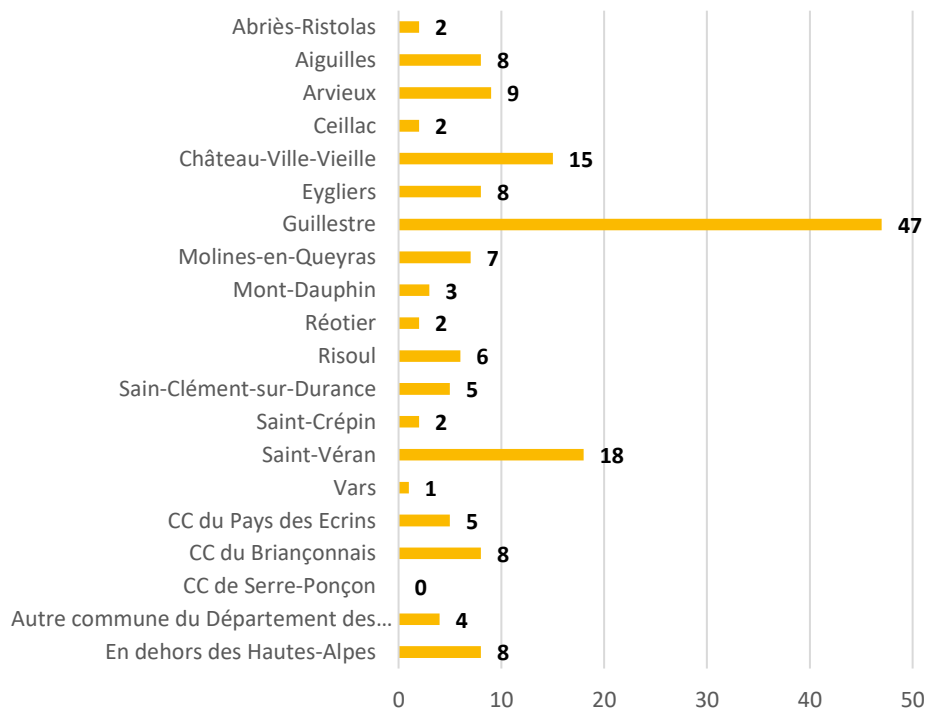


Figure 5 : Communes d'exercice d'une activité (habitants)

Sexe

La majorité des répondants sont des femmes qui représentent 64% de l'échantillon.

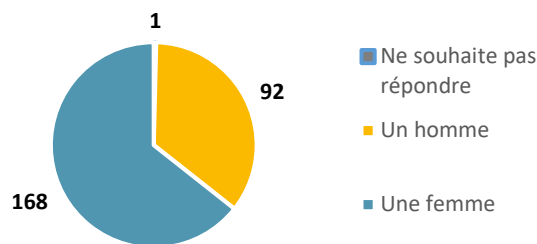


Figure 6 : Sexe des répondants

La disparité hommes / femmes est marquée chez les habitants puisque les femmes représentent 69% de l'échantillon.

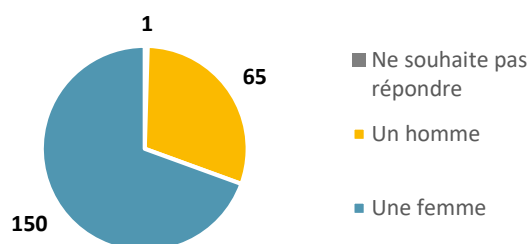


Figure 7 : Sexe des répondants (habitants)

Chez les visiteurs, une majorité de répondants (60%) sont des hommes.

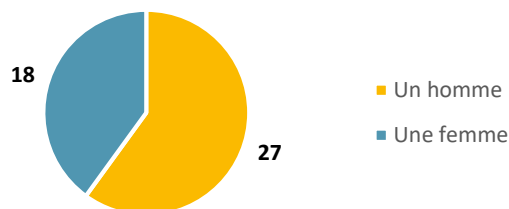


Figure 8 : Sexe des répondants (visiteurs)

Age

Les tranches d'âge les plus représentées sont les 26 – 45 ans et 46 – 65 ans. En revanche les moins de 18 ans ne sont pas représentés et les plus de 75 ans sont peu représentés.

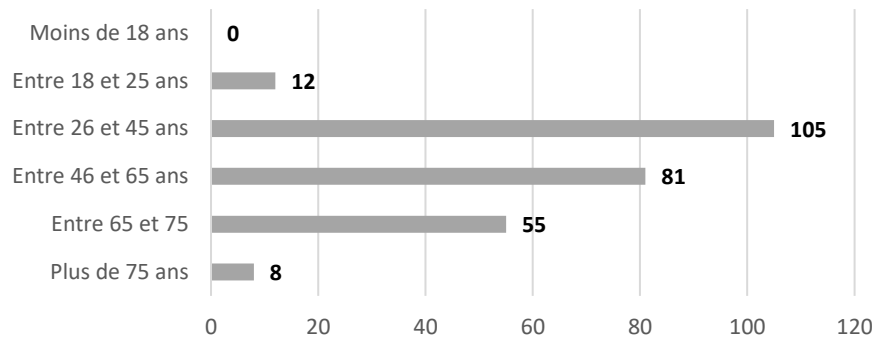


Figure 9 : Age des répondants (tous)

Les tranches d'âge les plus représentées chez les habitants sont les 26 – 45 ans et les 46 – 65 ans.

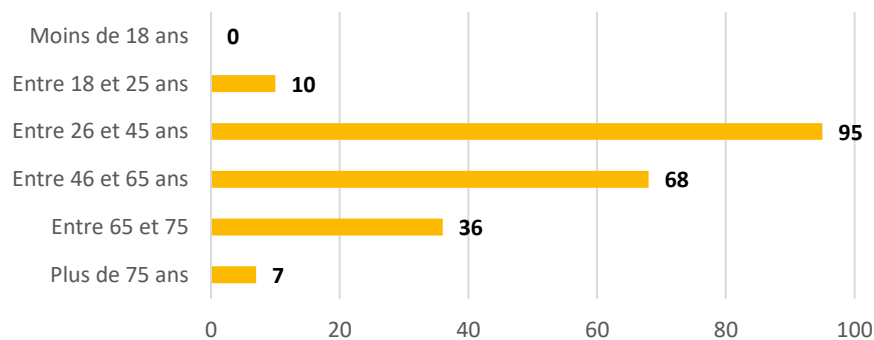


Figure 10 : Age des répondants (habitants)

Le profil des visiteurs est plus âgé, la tranche d'âge la plus représentée est la tranche 65 – 75 ans.

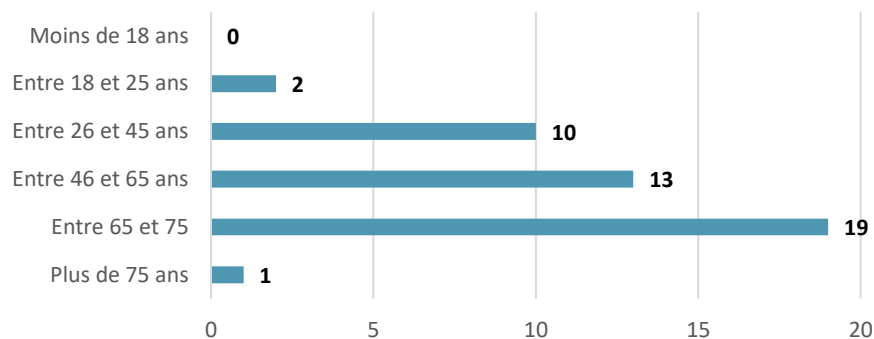


Figure 11 : Age des répondants (visiteurs)

Catégories Socioprofessionnelles

Les catégories socioprofessionnelles des répondants sont comparées aux données INSEE du territoire, récoltées en 2021. Cette comparaison est indicative car les échantillons ne sont pas constitués uniquement d'habitants du territoire. L'échantillon « visiteurs » n'en contient pas.

Chez les habitants, les catégories socioprofessionnelles surreprésentées sont les cadres et professions intellectuelles supérieures (22%) et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise (16%). Les retraités sont sous représentés malgré une part importante de répondants (21%). Les personnes en recherche d'emploi et ouvriers sont largement sous représentés.

Pour les visiteurs et en corrélation avec les tranches d'âges, l'échantillon est constitué d'une part importante de retraités (47%). Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont également beaucoup représentées (27%).

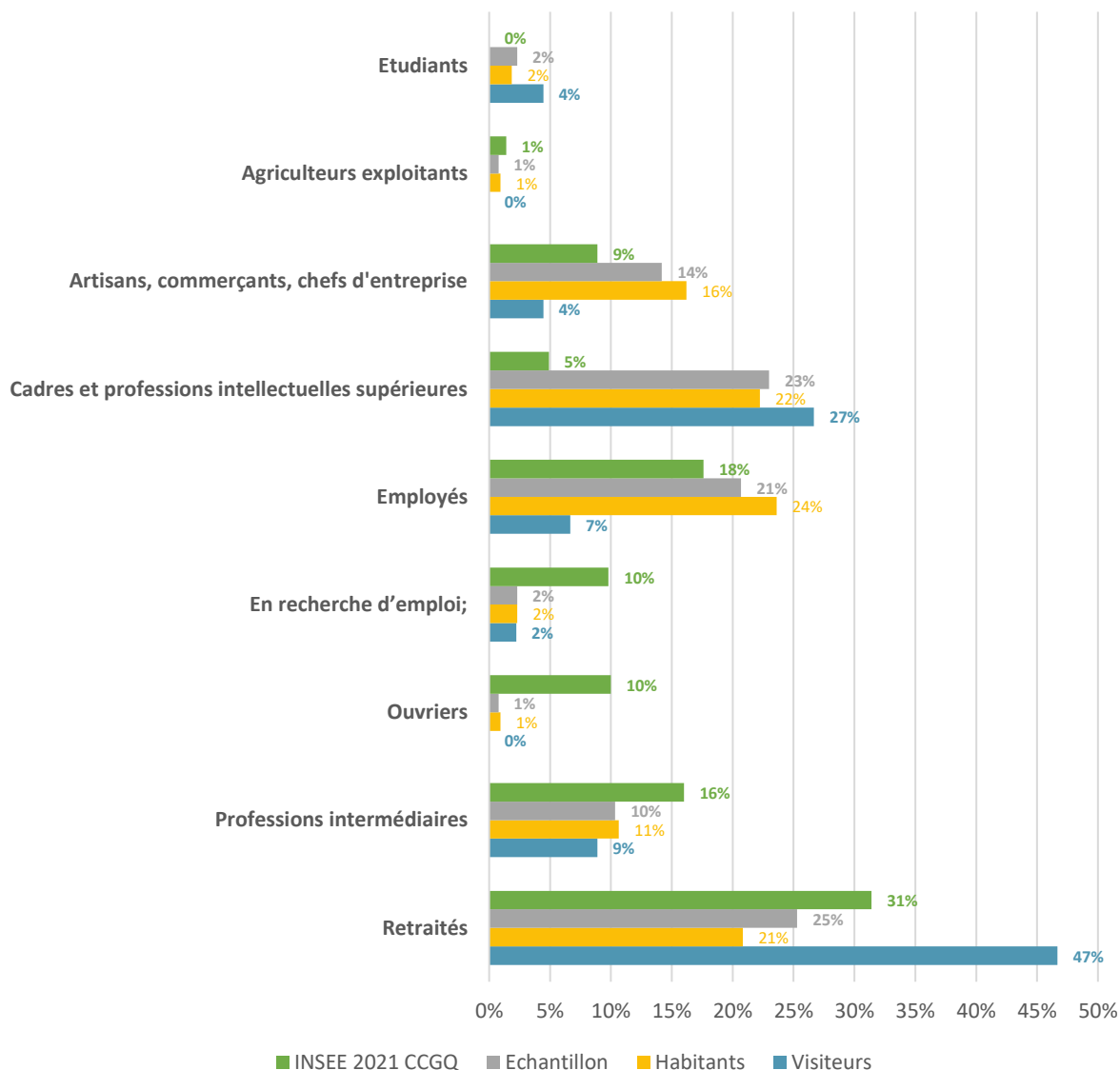


Figure 12 : Catégories socioprofessionnelles

Composition des ménages

Les répondants à l'enquête sont en moyenne 2,55 par ménage, avec une majorité de ménages composés de 2 individus.

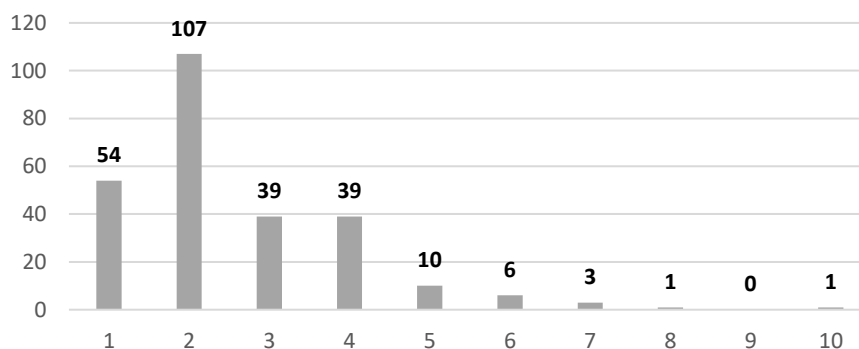


Figure 13 : Nombre d'individus par ménage

Les habitants sont en moyenne 2,51 par ménage avec une part importante de répondants étant 2 par ménages

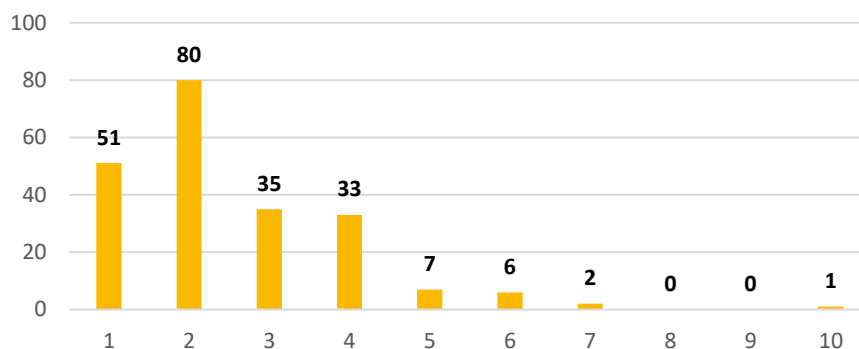


Figure 14 : Nombre d'individus par ménage (habitants)

Les visiteurs sont en moyenne 2,7 par ménage avec une majorité de répondants étant 2 par ménage.

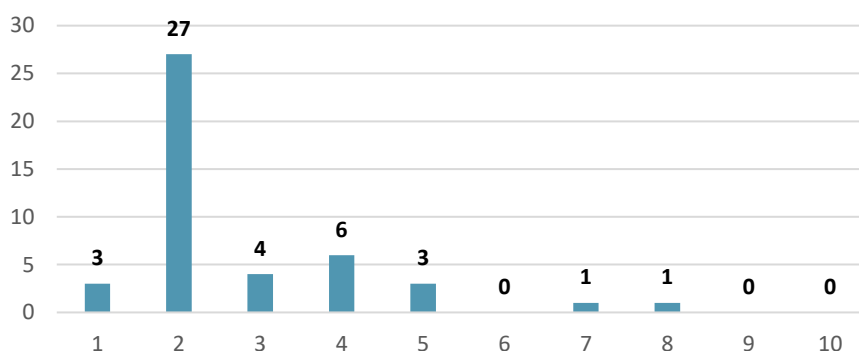


Figure 15 : Nombre d'individus par ménage (visiteurs)

Motorisation des ménages

Les ménages des répondants à l'enquête sont principalement équipés d'un véhicule (37%) ou de deux véhicules ou plus (59%). En moyenne, les répondants à l'enquête possèdent 1,8 véhicules par ménage.

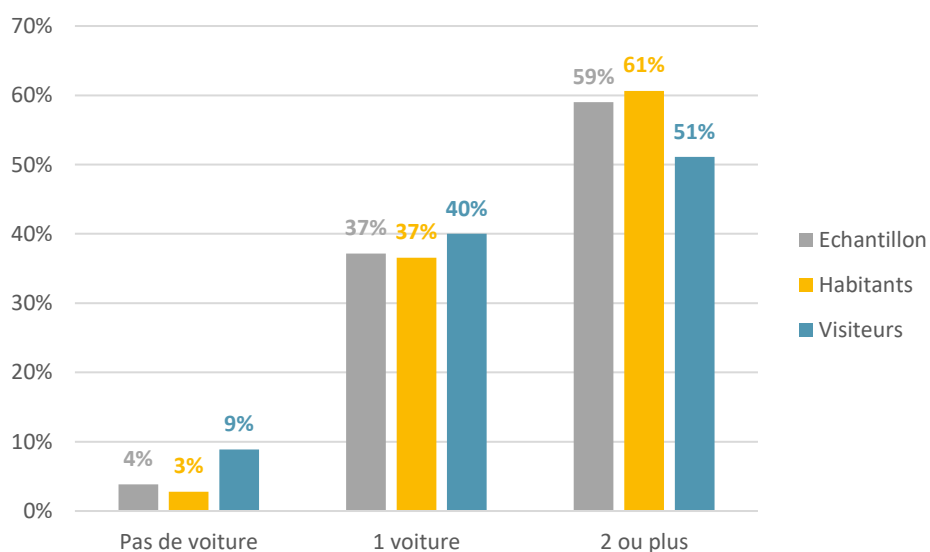


Figure 16 : Motorisation des ménages

Transports collectifs

Les transports collectifs (TC) sont utilisés par les habitants de manière peu fréquente et pour des motifs principalement liés aux loisirs, trajets de longue distance et travail. Les répondants déplorent la faiblesse de l'offre et jugent prioritaire son développement, notamment hors saison et à destination des habitants et travailleurs.

Pratique

Les habitants sont 38% à utiliser les transports collectifs en saison.

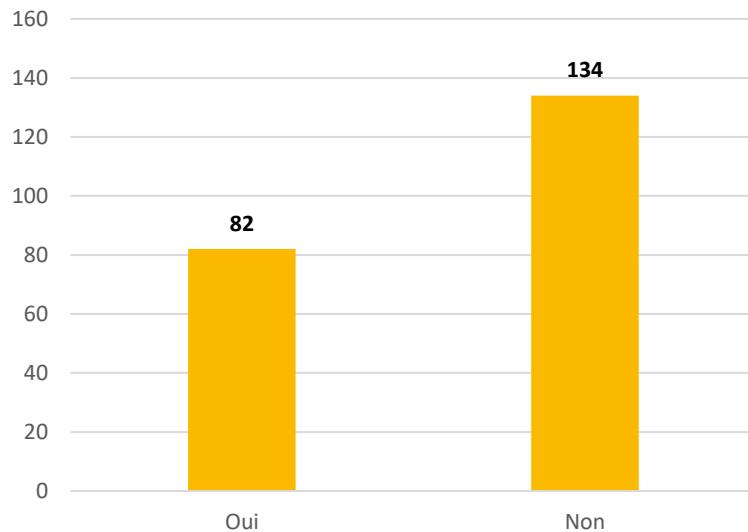


Figure 17 : Usage des transports collectifs en saison par les habitants

Peu d'habitants utilisent les transports collectifs régulièrement (2% les utilisent tous les jours et 7% plusieurs fois par semaine). L'usage est avant tout occasionnel.

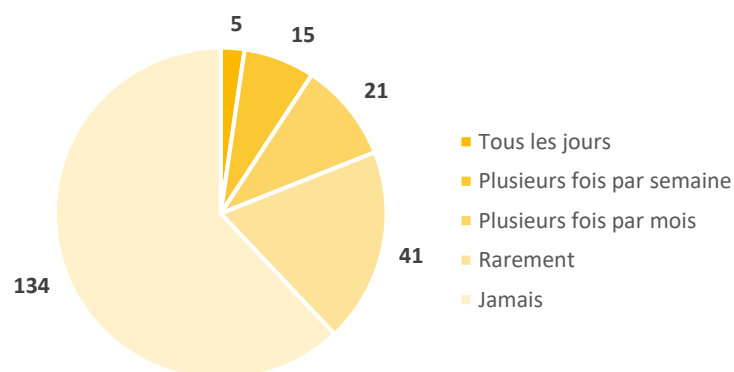


Figure 18 : Fréquence d'utilisation des transports collectifs par les habitants

Les motifs de déplacement en transports collectifs des habitants sont majoritairement les loisirs et les trajets de longue distance (19% des répondants). 13% des répondants utilisent les transports collectifs pour un motif lié au travail.

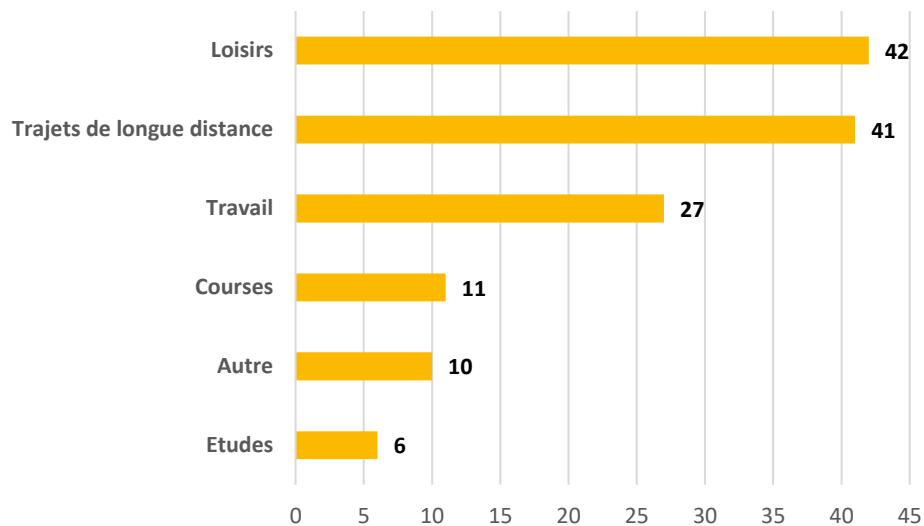


Figure 19 : Motifs de déplacement en TC de habitants

Offre

17% des répondants jugent que l'offre de transports collectifs est adaptée à leur besoin. Pour 45% des répondants les horaires de sont pas adaptés tandis que 21% trouvent que les lieux desservis ne sont pas adaptés à leur besoin.

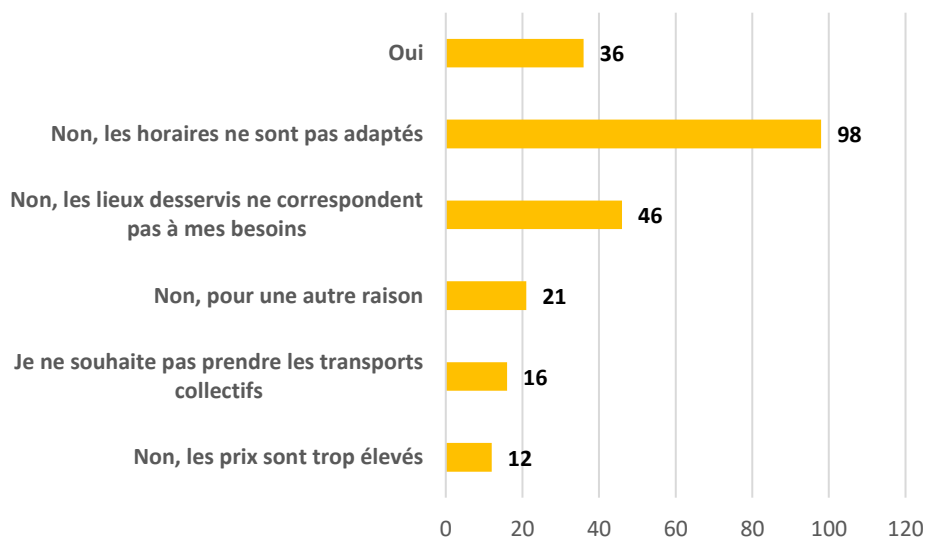


Figure 20 : Adéquation des transports collectifs aux besoins des habitants

Les lignes de transports scolaires ne sont pas adaptées aux besoins de 31% des répondants. 23% n'était pas informé de la possibilité d'utilisation de ce service. A l'inverse 3% des répondants les empruntent régulièrement et 13% de temps en temps.

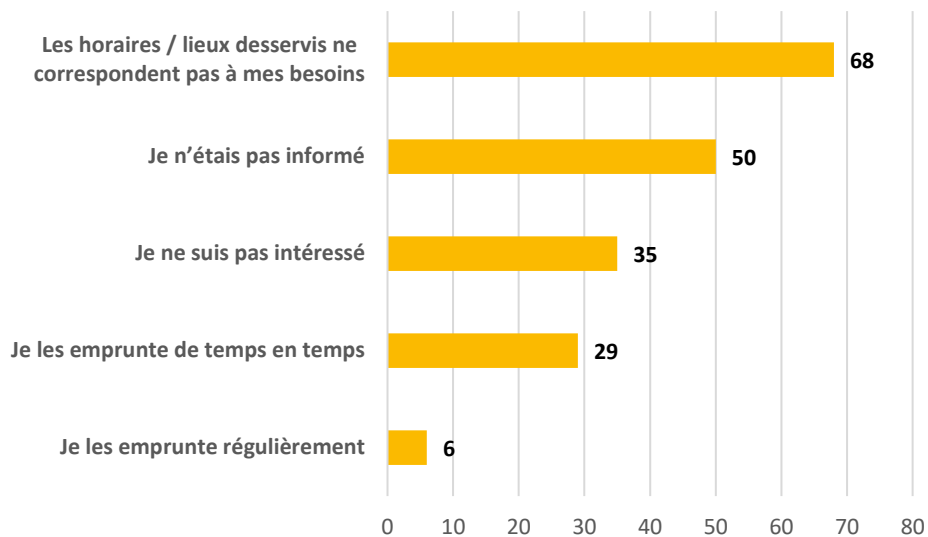


Figure 21 : Utilisation des lignes scolaires par les habitants

Développement

92% des habitants jugent prioritaire (54%) ou important (38%) le développement d'une offre de transports collectifs hors saison qui leur est destinée.

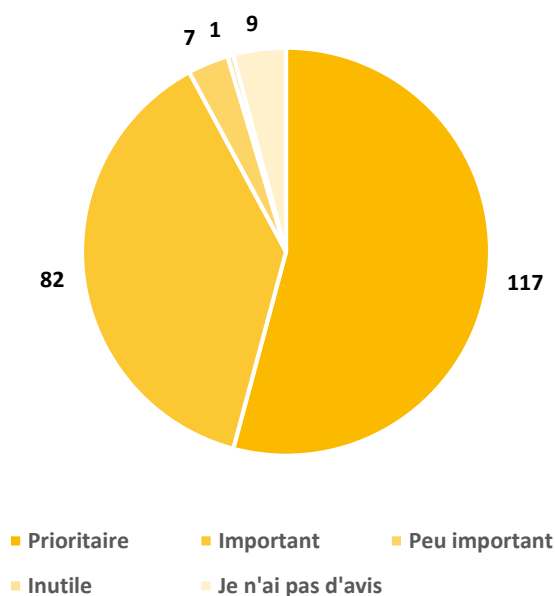


Figure 22 : Importance de développement des transports collectifs hors saison à destination des habitants

73% des habitants jugent prioritaire (25%) ou important (48%) le développement des transports collectifs hors saison à destination des visiteurs.

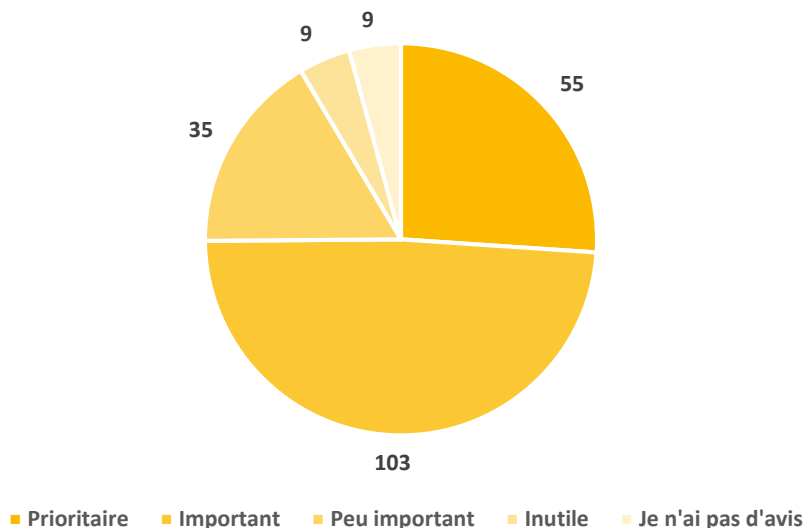


Figure 23 : Importance du développement des transports collectifs hors saison à destination des visiteurs

L'analyse des 97 propositions libres faites par les habitants révèle un souhait de développement des transports collectifs hors saison (mentionné 25 fois) et une amélioration des fréquences (mentionné 19 fois). Les répondants sont 14 à mentionner le besoin de liaisons plus régulières vers Gap et Briançon. Les répondants mentionnent 12 fois la nécessité d'adapter les horaires des bus aux horaires de travail, notamment pour les saisonniers. Un service de Transport à la Demande est mentionné 8 fois tandis que l'amélioration de la coordination des horaires en gare SNCF est mentionnée 6 fois. La tarification est mentionnée 5 fois. Enfin, 4 répondants trouvent que l'offre de transports collectifs manque en lisibilité et communication.

Liaisons régulières vers Gap et Briançon

Horaires de Travail

Transport à la Demande

Transports hors saison

Lisibilité et communication

Coordination des horaires en gare

Amélioration des fréquences

Tarification attractive

Figure 24 : Sujets les plus fréquemment cités dans les réponses libres pour le développement des transports collectifs

Autostop

L'autostop est pratiqué par une part importante des habitants pour des motifs écologiques et économiques. L'expérience de ce moyen de transport est jugée très positivement. Bien que les actions en faveur de l'autostop ne soient pas jugées prioritaires, les habitants souhaitent une clarification de l'offre RezoPouce et une amélioration de la sécurité.

Pratique

1/3 des répondants déclarent faire de l'autostop en tant que passager sur la CCGQ.

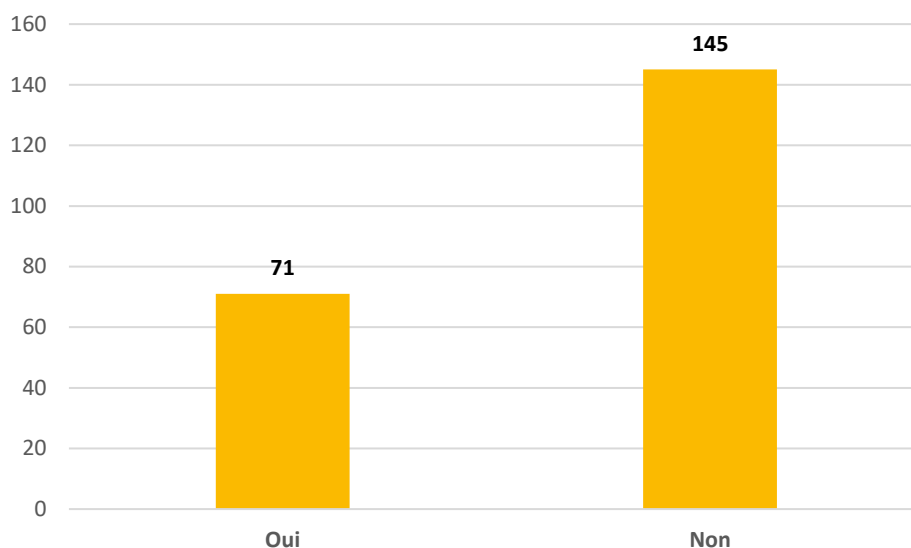


Figure 25 : Pratique de l'autostop par les habitants

19% des répondants déclarent faire de l'autostop pour réduire leur impact environnemental. La deuxième motivation est la réduction du coût des déplacements (17%) puis la convivialité (23%). 7% le font parce qu'ils n'ont pas d'autre moyen de déplacement.

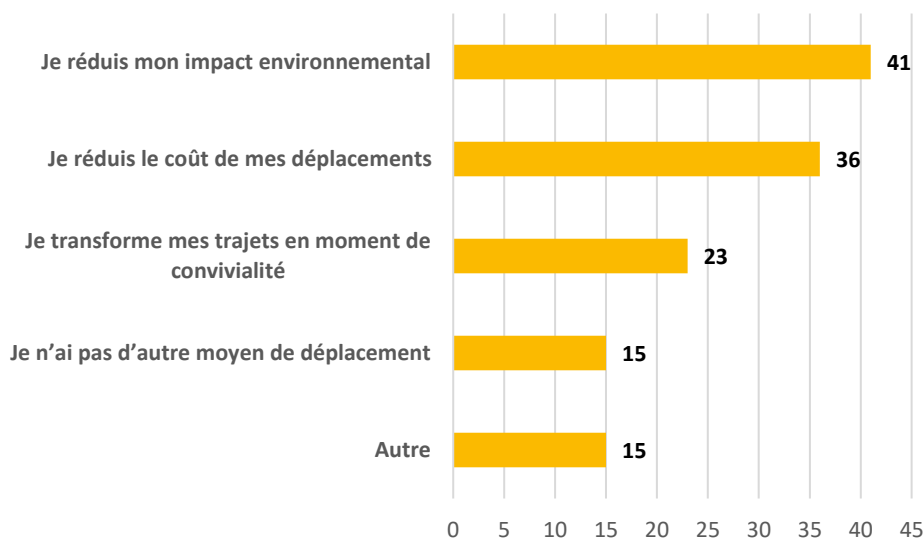


Figure 26 : Motivations pour pratiquer l'autostop en tant que passager

Les principaux motifs de déplacement pour faire de l'autostop sont les loisirs (72% des pratiquants) et le travail (47%).

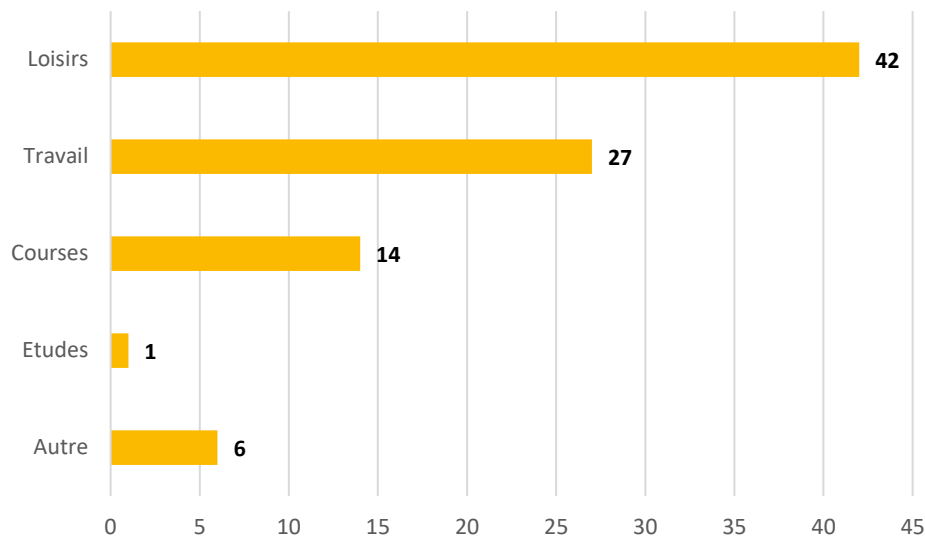


Figure 27 : Motifs de déplacement en autostop

Les répondants ayant pratiqué l'autostop sont 78% à avoir une expérience positive de l'autostop dont 40% très positive. En revanche 6% ont une expérience négative.

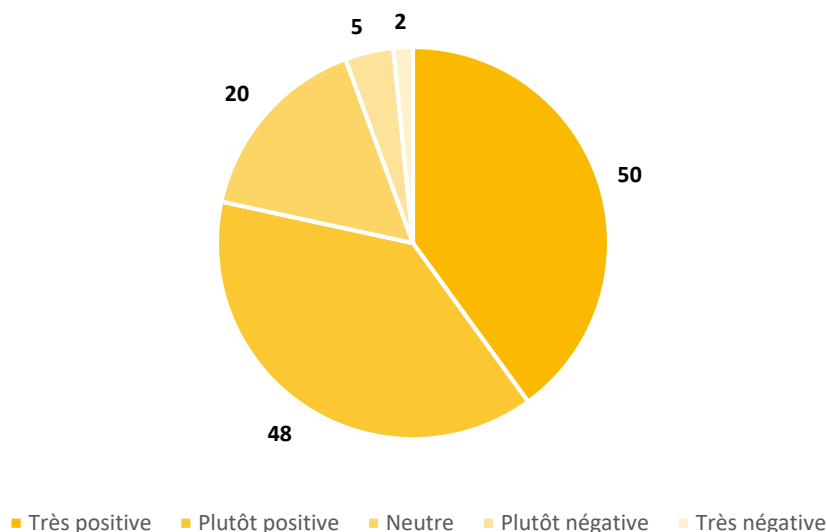


Figure 28 : Expérience de l'autostop

Les répondants ne pratiquent pas l'autostop principalement parce qu'ils n'en ont pas le besoin (52 répondants). Un nombre important manque de confiance ou de sécurité (39) tandis que d'autres trouvent ce moyen de transport pas assez fiable. Les autres raisons invoquées sont les points de départ et de destination trop peu fréquentés, l'âge ou le temps de trajet supplémentaire. D'autres personnes le pratiquent ponctuellement en cas de besoin.

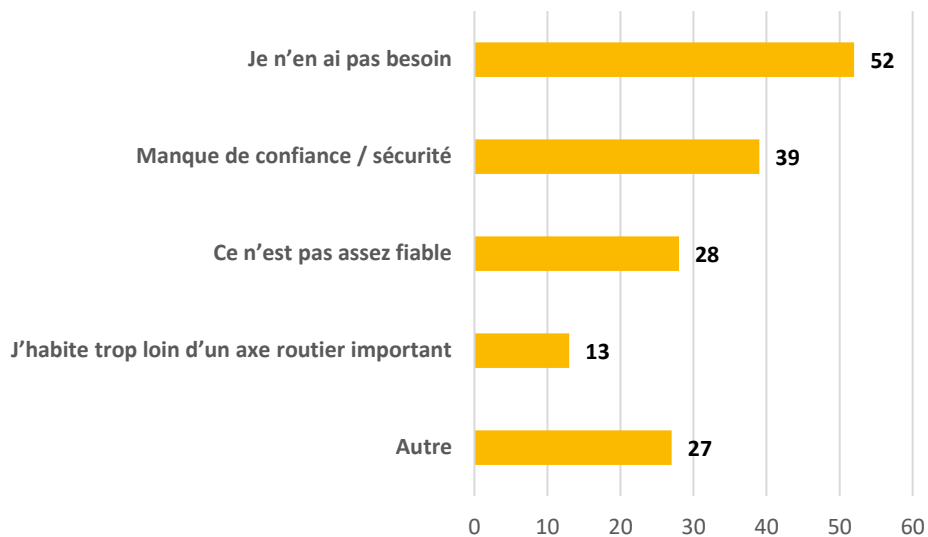


Figure 29 : Raisons de la non pratique de l'autostop

11% des répondants prennent des autostoppeurs une fois par semaine ou plus à bord de leur véhicule. 72% en prennent de manière occasionnelle et 14% n'en prennent jamais.

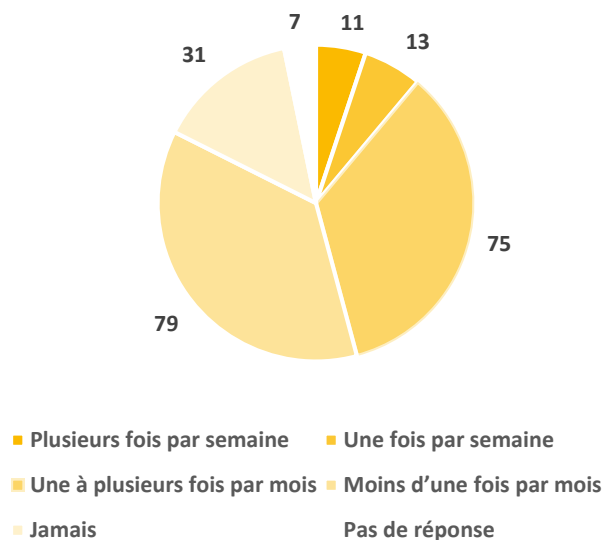


Figure 30 : Fréquence de prise d'autostoppeurs à bord de son véhicule

RezoPouce

RezoPouce est un dispositif de covoiturage organisé comprenant une plateforme en ligne (aujourd'hui mutualisée avec Mobicoop) et l'installation d'un ensemble de panneaux sur des points stratégiques.

Les répondants sont 6% à être inscrits à la plateforme RezoPouce.

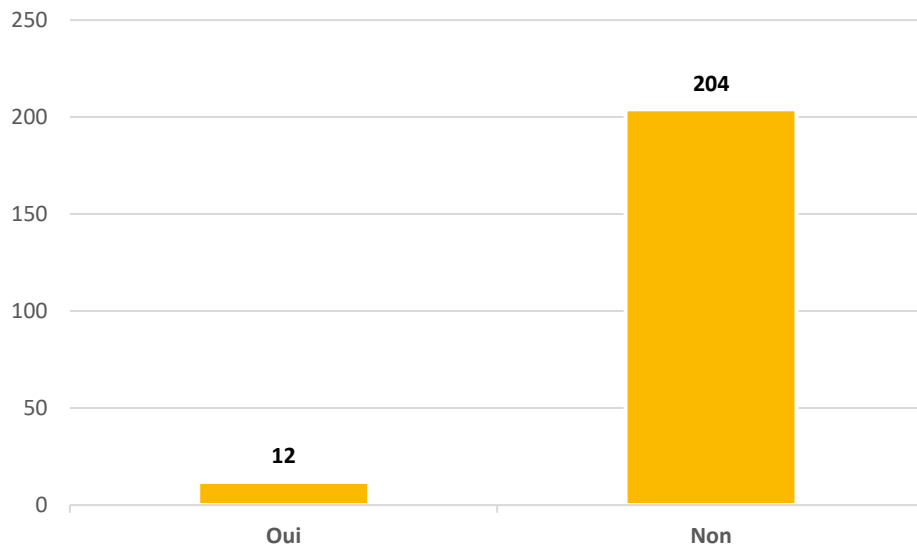


Figure 31 : Inscriptions à la plateforme RezoPouce

Une grande partie des répondants n'a pas remarqué l'installation des panneaux (41%). 21% pensent que les panneaux sont bien installés dans l'ensemble et 19% suggèrent d'améliorer la visibilité de certains panneaux. 8% souhaitent voir de nouveaux panneaux installés. A l'inverse 16% des répondants pensent que ces panneaux sont inutiles et 7% trouvent que certains points sont dangereux.

Sur les 26 réponses libres à cette question, 8 répondants trouvent que la communication sur ce diaporama est manquante pour comprendre le fonctionnement et l'utilité de ces panneaux. 7 personnes confirment leur avis sur l'inutilité de ces panneaux.

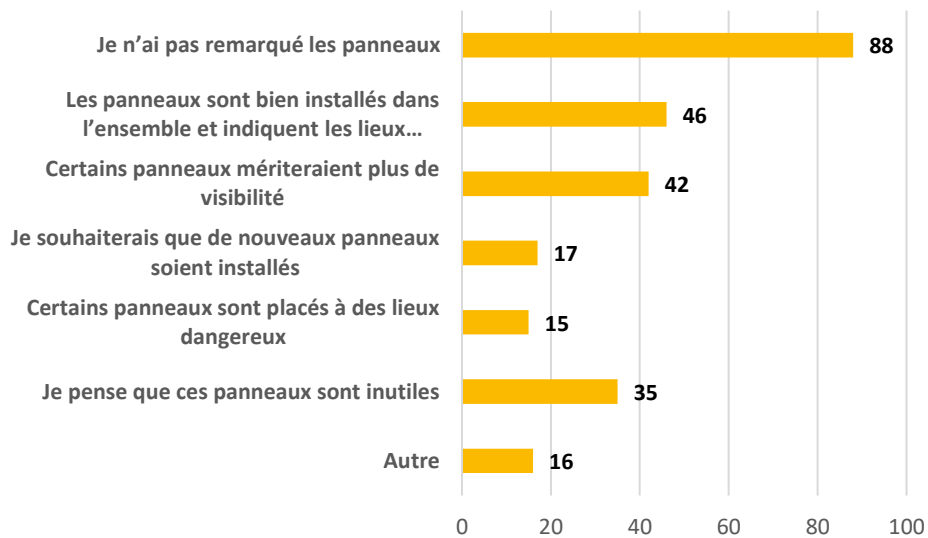


Figure 32 : Avis des répondants sur les panneaux RezoPouce

Développement

Parmi les 45 réponses libres pour développer l'autostop, 15 personnes suggèrent d'améliorer la communication sur le dispositif et sensibiliser à cette pratique. 14 personnes pensent que le développement de l'autostop n'est pas une priorité. 4 personnes suggèrent d'améliorer les points d'arrêts (abri, lumière, stationnement).

Pas une priorité

Communication et sensibilisation

Points d'arrêts confortables et sécurisés

Figure 33 : Sujets les plus fréquemment cités dans les réponses libres pour le développement de l'autostop

Covoiturage

Le covoiturage est pratiqué par une part importante de la population pour des motifs écologiques et économiques. Il est pratiqué pour des motifs loisirs, les trajets de longue distance mais également pour se rendre sur son lieu de travail. Les covoiturages sont organisés par le biais de nombreuses plateformes, réseaux sociaux et autres moyens de communication. La plateforme Mobicoop est peu utilisée, principalement par manque de communication qui est l'axe de développement le plus demandé.

Pratique

56 % des répondants au questionnaire pratiquent le covoiturage.

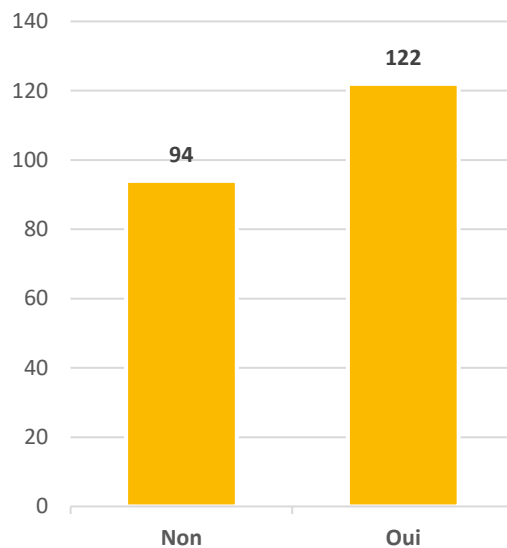


Figure 34 : Pratique du covoiturage

13% des répondants pratiquent le covoiturage plusieurs fois par semaine. 43% le pratiquent de manière occasionnelle une à plusieurs fois par mois.

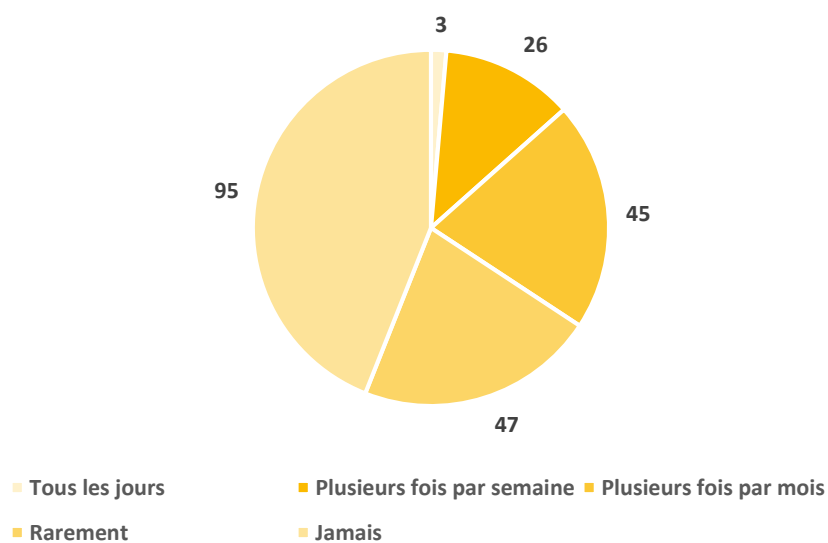


Figure 35 : Fréquence de la pratique du covoiturage

Parmi les pratiquants du covoiturage, 69% indiquent le pratiquer pour des motivations environnementales et 66% pour des raisons économiques. 51% le pratiquent pour la convivialité.

Seulement 6% des répondants le pratiquent par manque d'un véhicule personnel ou d'un permis de conduire.

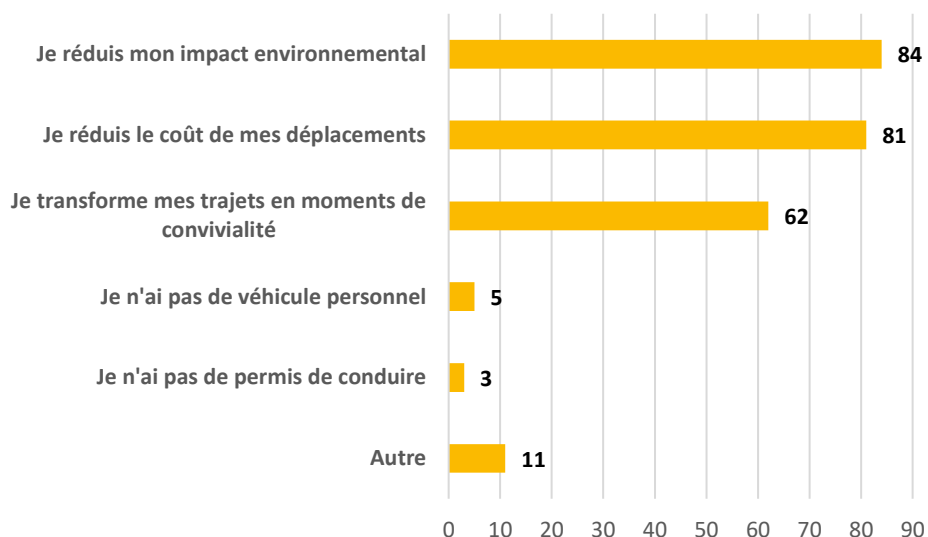


Figure 36 : Motivations à covoiturer

Le principal motif de déplacement pour covoiturer sont les loisirs (57% des pratiquants) et les trajets de longue distance (49%). Le travail est un motif pour 44% des pratiquants.

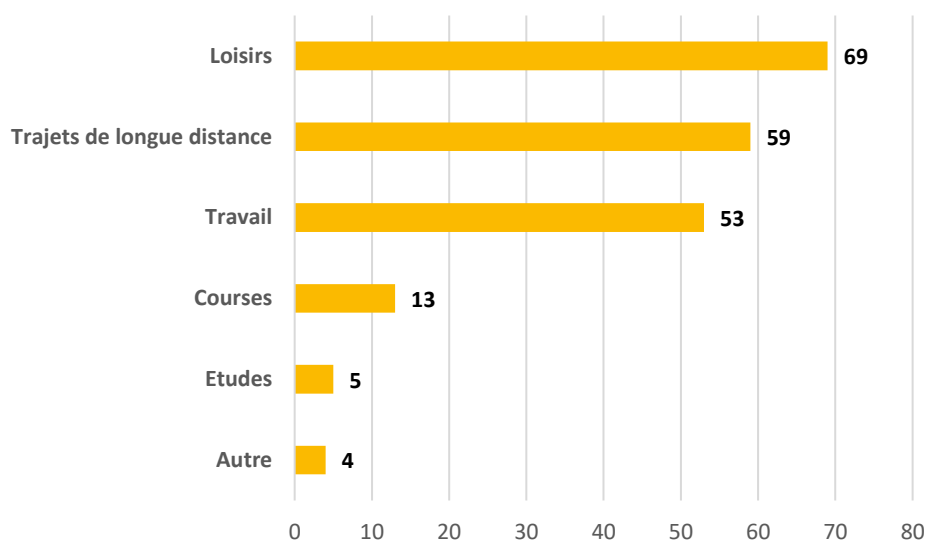


Figure 37 : Motifs de déplacement en covoiturage

Les non pratiquants du covoiturage trouvent que cette pratique ne leur laisserait pas assez de liberté dans leurs horaires (35%). 33% indiquent qu'ils n'en ont pas besoin. 17% n'ont pas connaissance de covoiturages potentiels près de chez eux et 13% ne savent pas à qui s'adresser.

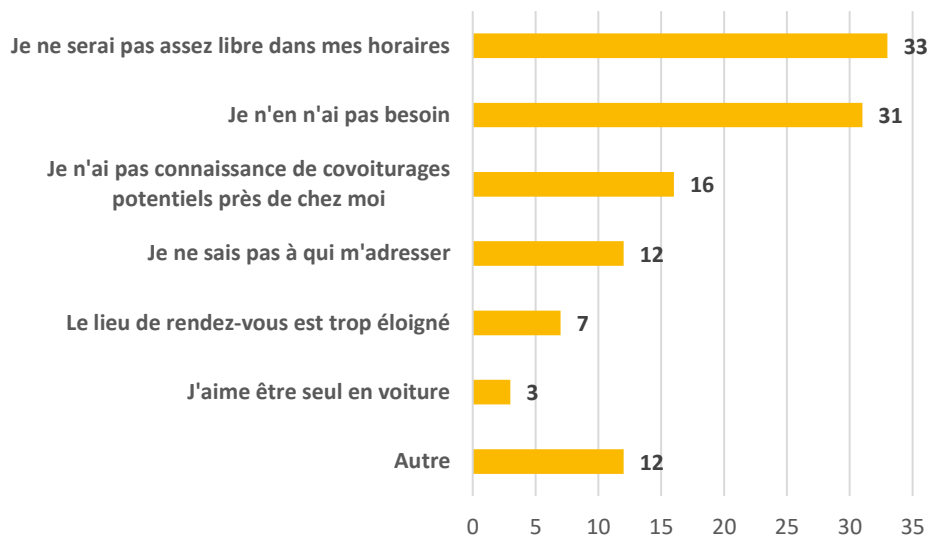


Figure 38 : Raisons de la non pratique du covoiturage

Pour se mettre en relation, les répondant utilisent principalement une communication par Appel ou SMS (51% des répondants à la question). 42% utilisent une plateforme spécialisée et 27% un réseau social type WhatsApp ou Facebook. 6% utilisent la plateforme Mobicoop.

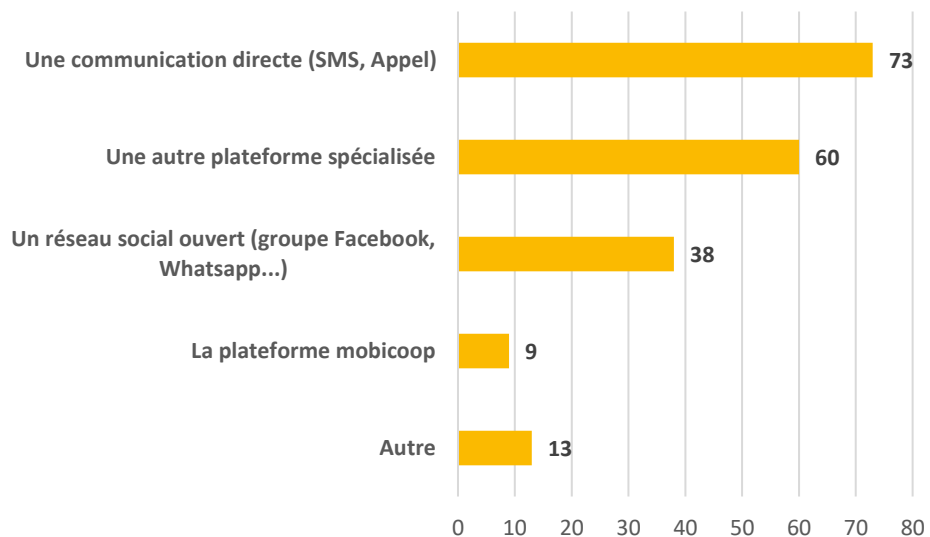


Figure 39 : Outil utilisé pour covoiturer

Mobicoop

La CCCGQ et les autres collectivités des Hautes-Alpes ont un partenariat avec Mobicoop pour développer le covoiturage. Mobicoop fournit une plateforme de covoiturage disponible en ligne et sous la forme d'une application.

11% des répondants indiquent être inscrit sur la plateforme de covoiturage Mobicoop

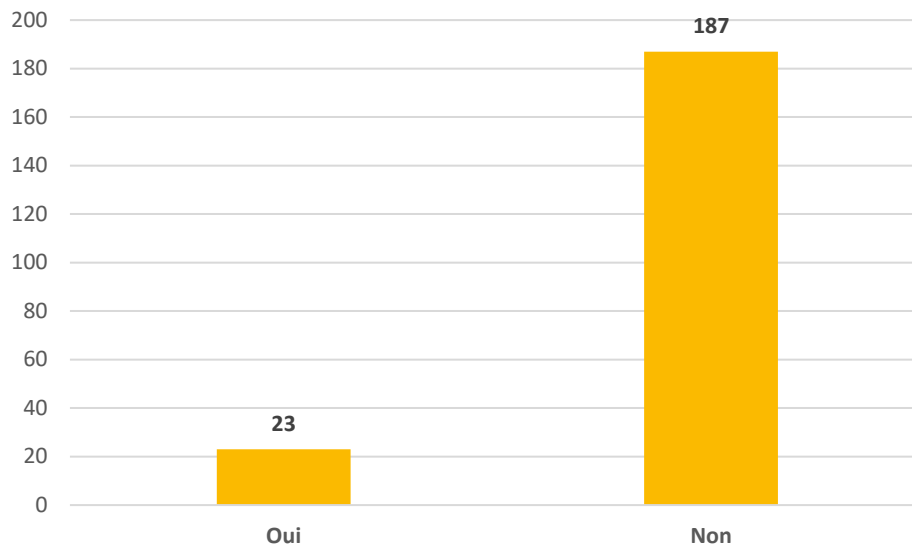


Figure 40 : Inscription sur la plateforme Mobicoop

Les répondants n'utilisent pas la plateforme Mobicoop principalement parce qu'ils n'en ont pas connaissance. Les personnes l'ayant utilisée trouvent qu'il y a trop peu de trajets disponibles ou trop peu d'utilisateurs. Parmi les autres raisons mentionnées, certaines personnes n'utilisent pas de smartphone ou de téléphone.

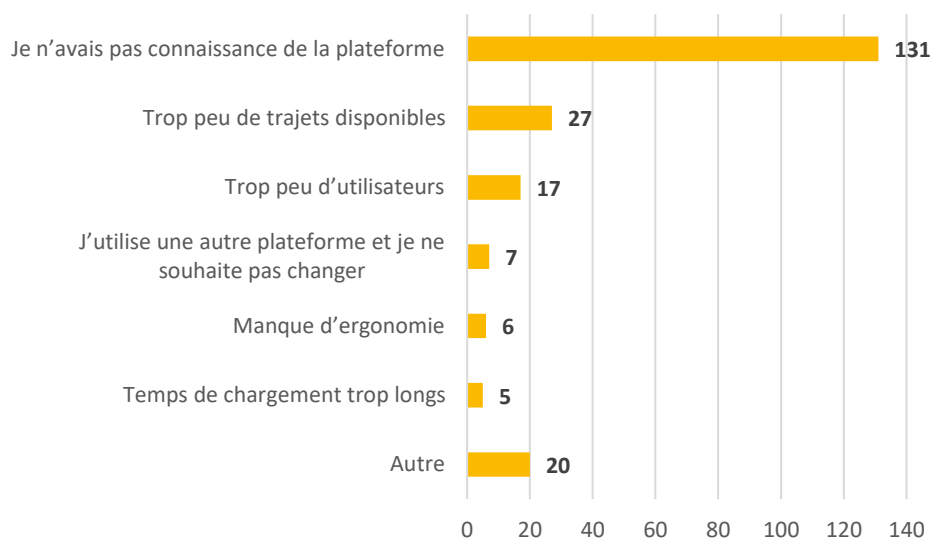


Figure 41 : Raison de la non utilisation de Mobicoop

Développement

Sur les 29 réponses libres, 11 mentionnent le besoin de communication notamment sur la plateforme Mobicoop, 6 mentionnent le besoin de regrouper les covoiturages sur une plateforme unique. 5 réponses jugent plus prioritaire le développement des transports collectifs. Enfin 4 répondants souhaitent voir davantage de parking relais.

Parking relais

Transports collectifs

Communication Mobicoop

Plateforme de mise en relation

Figure 42 : Sujets les plus fréquemment cités dans les réponses libres pour le développement du covoiturage

Vélo

La pratique du vélo et en particulier du vélo à assistance électrique est bien développée sur la CCGQ principalement pour des motifs loisirs. La création d'aménagement sécurisés et confortables est l'axe de développement le plus souhaité.

Pratique

Les répondants sont la moitié à posséder un vélo musculaire et 36% à posséder un vélo électrique soit trois fois plus que la moyenne nationale (Source : Enquête Nationale « Usage du Vélo », Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023). 27% des répondants ne possèdent aucun de ces moyens de transport.

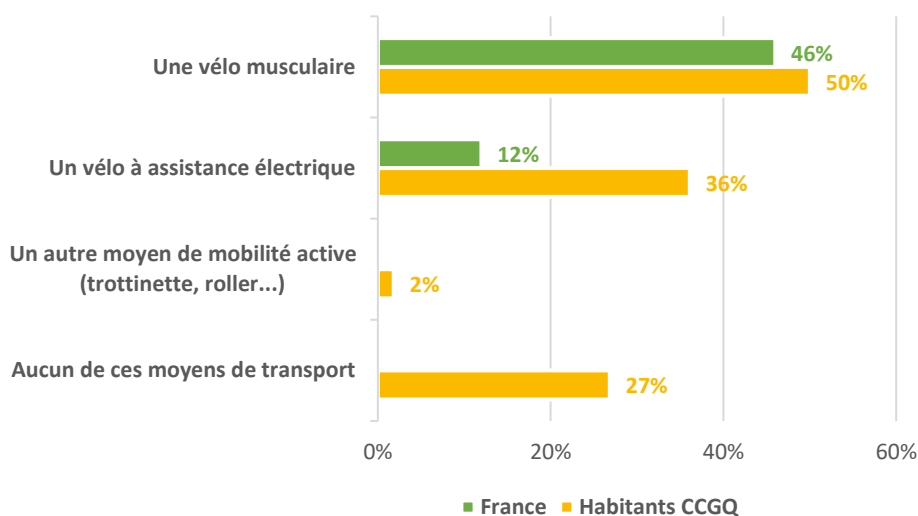


Figure 43 : Equipement en vélo

22% des répondants font du vélo régulièrement (6% quotidiennement et 16% plusieurs fois par semaine). 30% en font plusieurs fois par mois et 25% rarement. 23% ne pratiquent jamais le vélo.

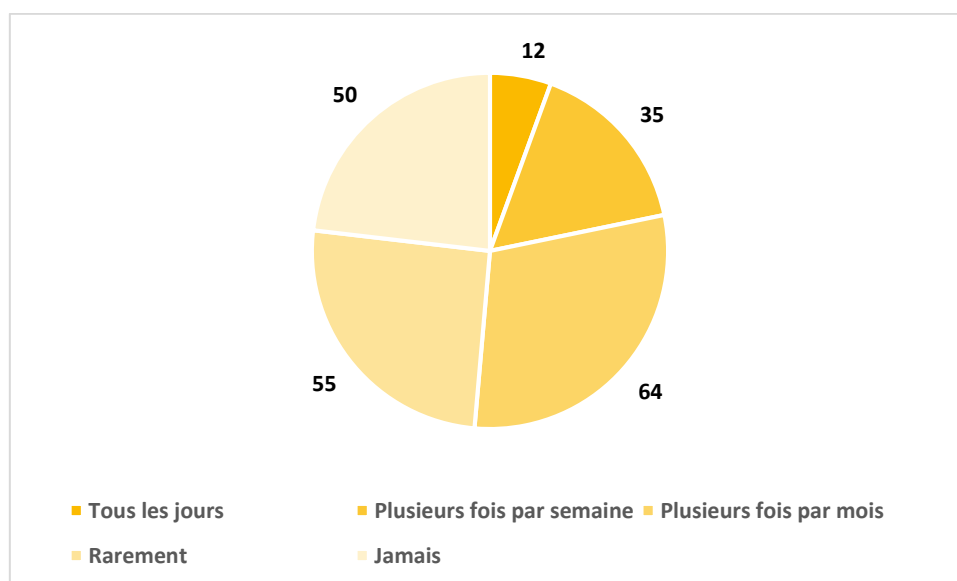


Figure 44 : Fréquence de pratique du vélo

Le principal motif de déplacement à vélo pour les 161 répondants à cette question est le loisir (94% d'entre eux). Les motifs utilitaires (courses et travail) sont indiqués respectivement par 30% et 29% des répondants.

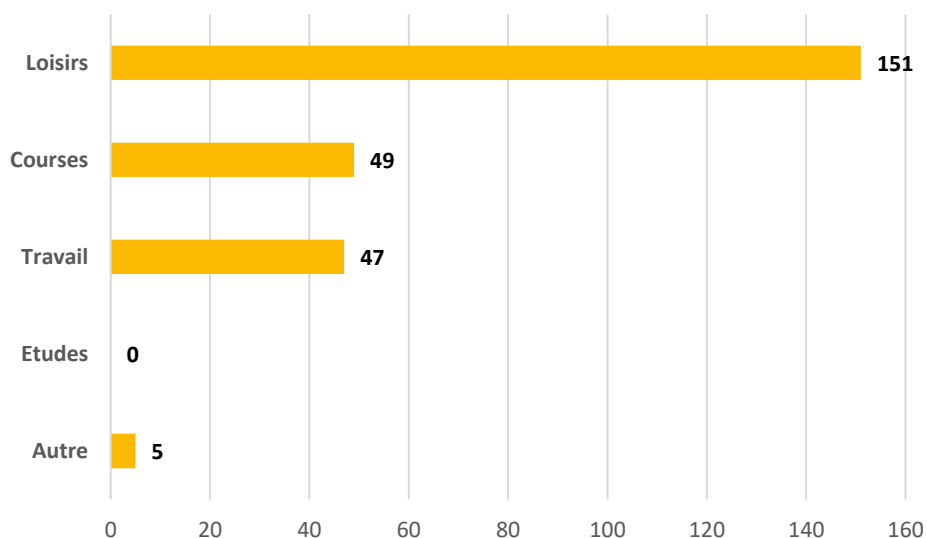


Figure 45 : Motifs de déplacement à vélo

Sur les répondants à cette question, 46% jugent positive leur expérience du vélo sur le territoire (6% la jugent très positive). 23% la jugent plutôt négative et 4% très négative.

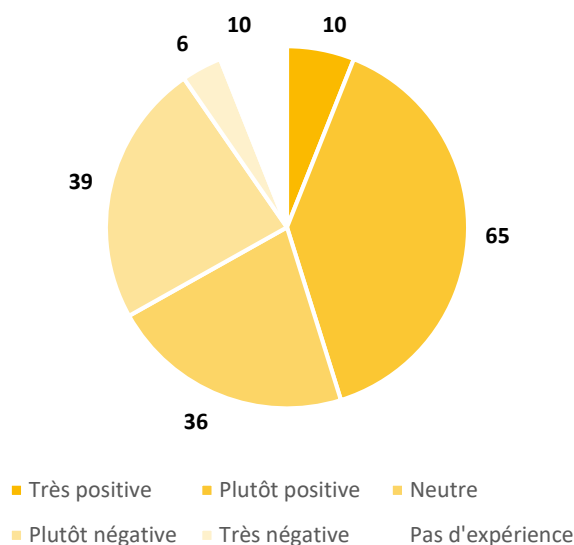


Figure 46 : Expérience du vélo sur le territoire

Développement

Les principaux axes souhaités par les habitants pour développer le vélo sont la réalisation d'aménagements sécurisés (70% des répondants au questionnaire), l'amélioration de l'intermodalité (46%), la proposition d'une prime à l'achat (37%) et l'augmentation du nombre de stationnement sécurisés (25%).

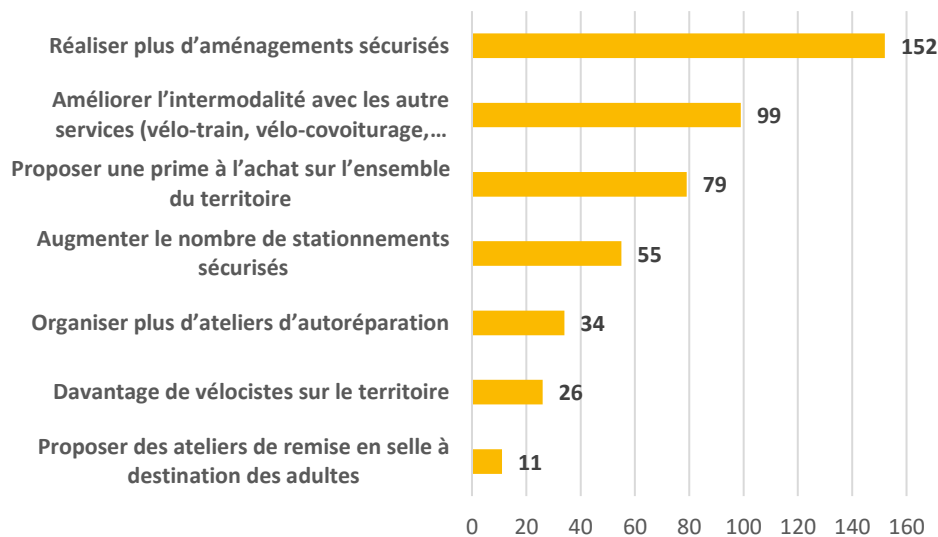


Figure 47 : Axes de développement du vélo

Les répondants à l'enquête sont 33% à connaître le service privé d'atelier de vente et de réparation de vélos. 23% connaissent l'atelier associatif d'auto-réparation. 18% connaissent les bornes d'auto-réparation et le service de location longue durée. 14% connaissent les stationnements sécurisés, 10% la prime à l'achat et 11% les bornes de recharge de VAE.

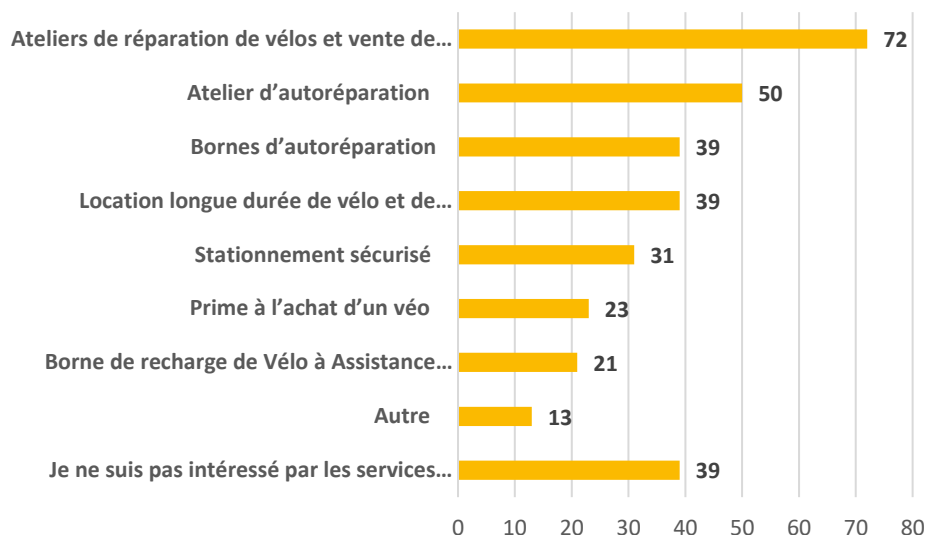


Figure 48 : Connaissance des services vélo existants

L'analyse des 57 propositions libres faites par les habitants révèle un souhait de développement d'infrastructures sécurisées (mentionné 38 fois). 7 répondants mentionnent le revêtement non adapté des aménagements existants. 7 répondants mentionnent la difficulté ou l'impossibilité de développer le vélo dans ce territoire, notamment dans le Queyras. Les autres sujets ayant obtenu 3 mentions chacun sont le stationnement sécurisé, l'intermodalité avec les transports collectifs, la prime à l'achat et la sensibilisation des usagers de la route.



Figure 49 : Sujets les plus fréquemment cités dans les réponses libres pour le développement du vélo

Autopartage

L'autopartage est défini comme le partage d'un véhicule entre plusieurs personnes qui ne font pas partie du même foyer. Il est peu pratiqué sur la CCGQ mais de nombreux habitants seraient intéressés de disposer d'un service d'autopartage organisé par la CCGQ ou de partager un véhicule entre particulier.

Pratique

Les répondants sont 8% à déclarer partager un véhicule.

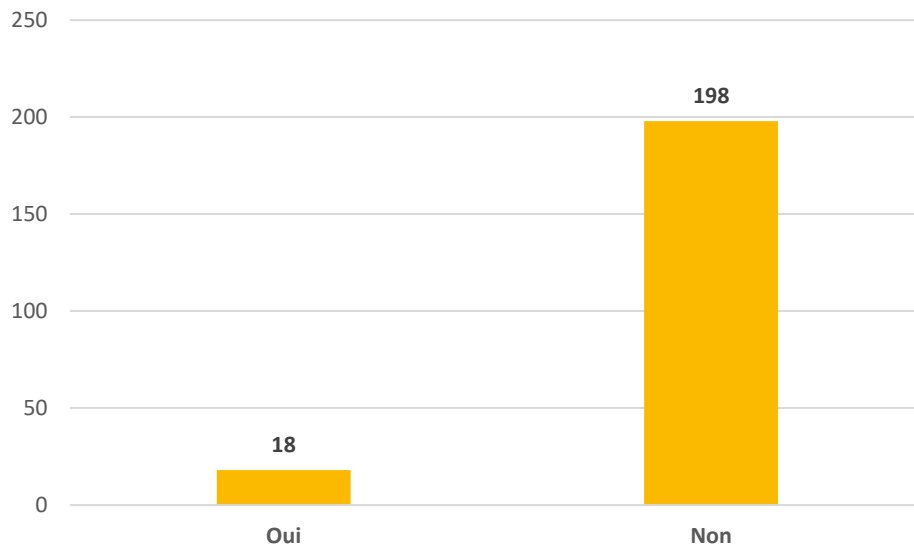


Figure 50 : Pratique de l'autopartage

Parmi les personnes déclarant pratiquer l'autopartage, 75% le font sans contrat spécifique.

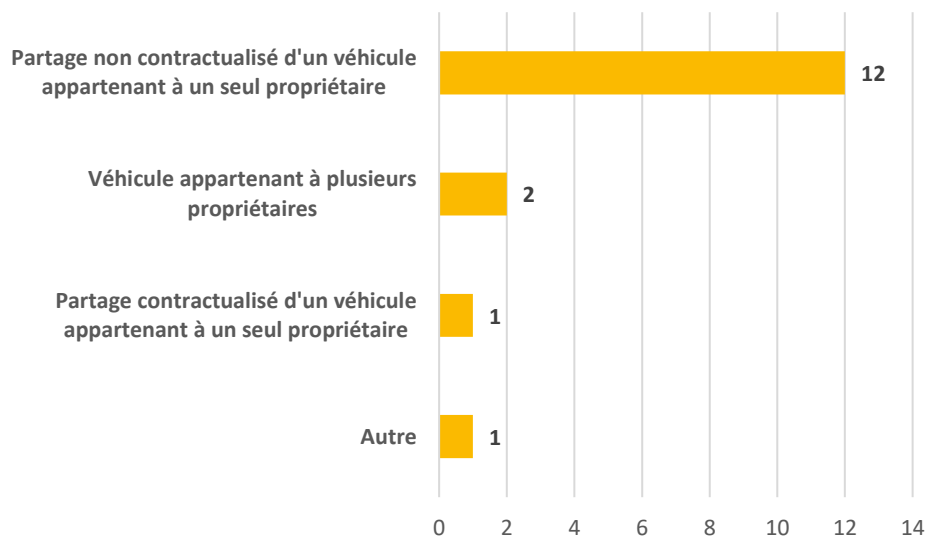


Figure 51 : Forme des autopartages

Les personnes pratiquant l'autopartage le font pour des raisons très différentes. 25% des répondants le font pour réduire leurs coûts et 19% pour réduire leur impact environnemental.

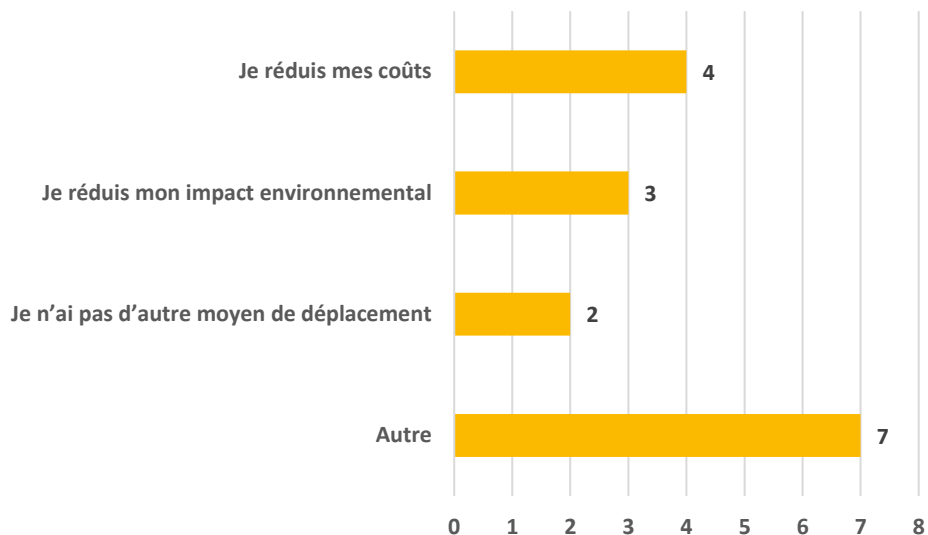


Figure 52 : Motivations à covoiturer

Développement

Les actions les plus souhaitées par les répondants pour développer le covoiturage sont la mise à disposition de véhicules en libre-service (51%) et la mise en relation de particulier souhaitant partager un véhicule (45%). 37% des répondants souhaite qu'une communication soit faite pour les guider dans les démarches pour pratiquer l'autopartage.

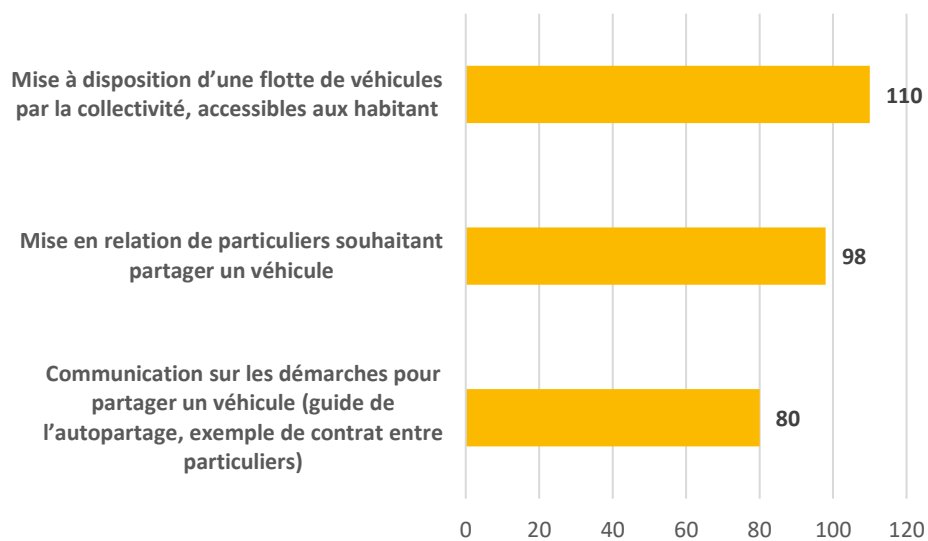


Figure 53 : Actions pour développer l'autopartage

Visiteurs

Les visiteurs qui ont répondu au questionnaire sont des visiteurs réguliers. Sans être majoritaires, ils sont nombreux à emprunter les transports collectifs pour venir sur la CCGQ et une fois sur place. Ils souhaiteraient un développement de l'offre notamment hors saison. L'autostop est relativement pratiqué bien que de nombreuses personnes ne se sentent pas en confiance avec ce moyen de transport. Le covoiturage est à l'inverse peu pratiqué. Les visiteurs sont nombreux à faire du vélo sur le territoire et souhaitent davantage d'aménagements sécurisés.

Profil

Les visiteurs viennent majoritairement de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur (31%), île de France (24%) et Auvergne-Rhône-Alpes (20%).

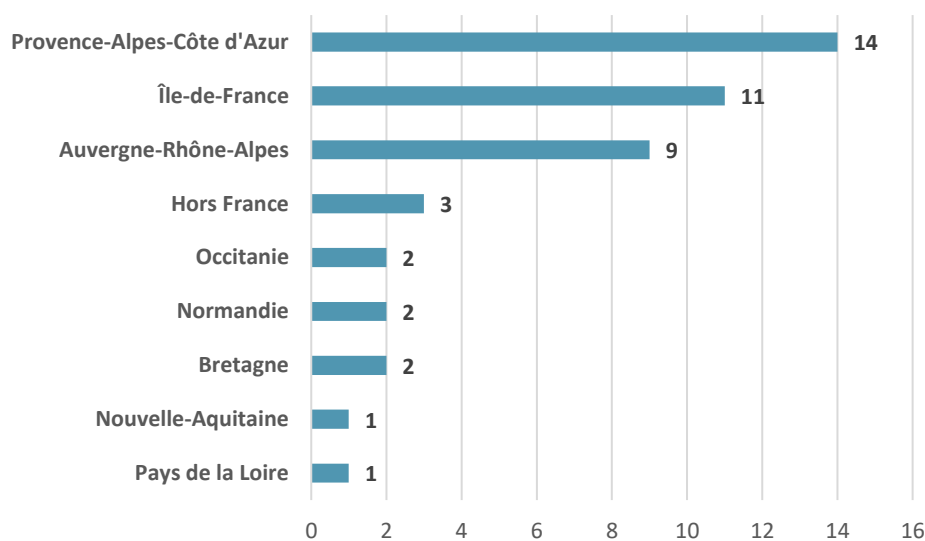


Figure 54 : Origine des visiteurs

Les visiteurs ayant répondu au questionnaire viennent en hiver pour 91% d'entre eux, 89% en été et 76% hors saison.

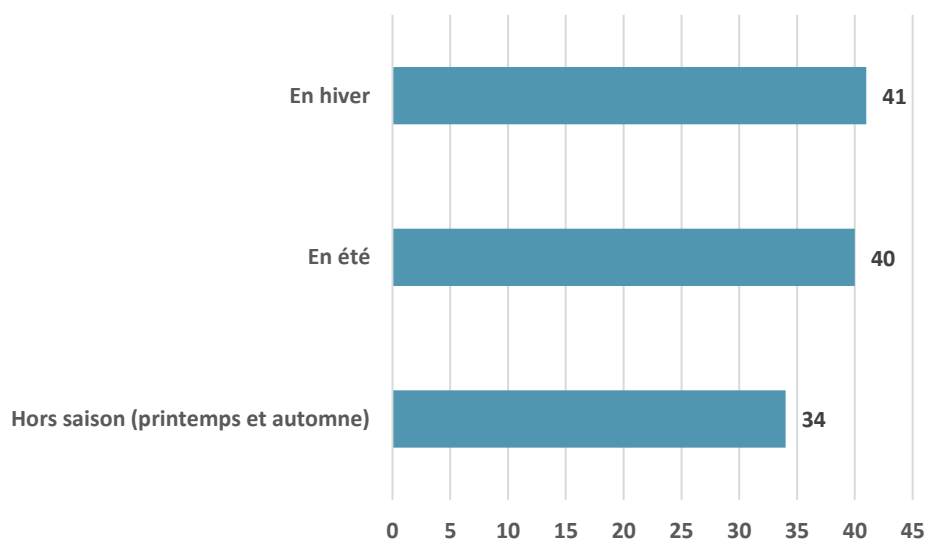


Figure 55 : Périodes de séjour

Les visiteurs sont 89% à venir plusieurs fois par an.

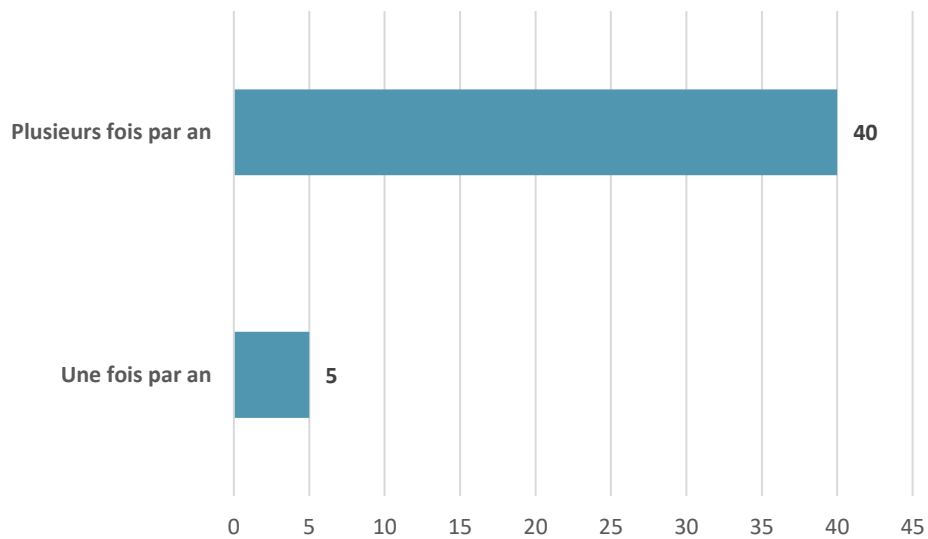


Figure 56 : Fréquence des visites

Transports collectifs

Les visiteurs sont 44% à être venus sur le territoire en transport collectif.

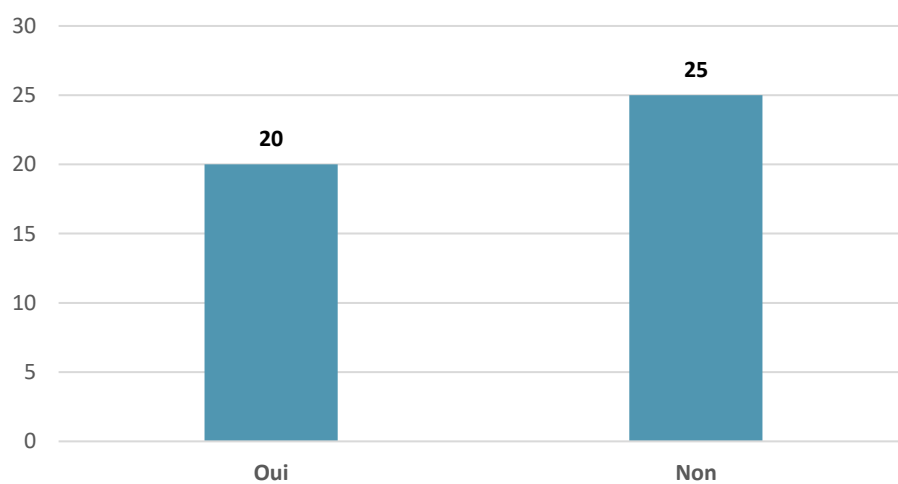


Figure 57 : Utilisation des transports collectifs pour venir sur le territoire

Les visiteurs sont 42% à avoir utilisé les transports collectifs une fois sur place.

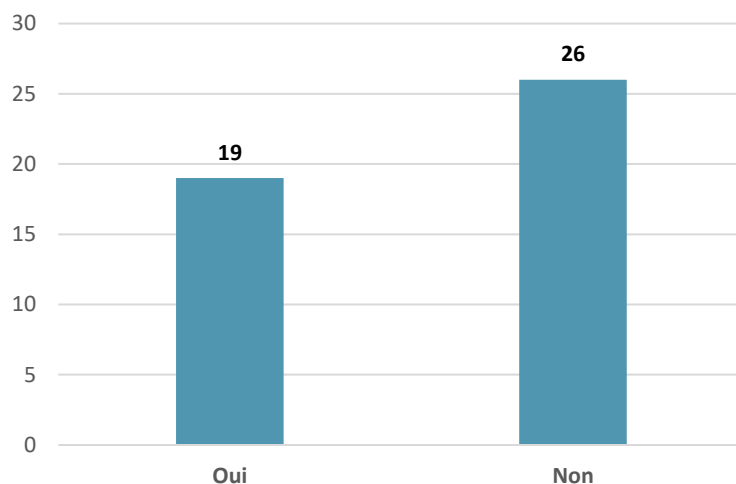


Figure 58 : Utilisation des transports collectifs sur place

Les visiteurs sont 17% à emprunter les transports collectifs régulièrement (tous les jours ou plusieurs fois par semaine). Les utilisateurs occasionnels (une fois par semaine ou moins souvent) sont 44%.

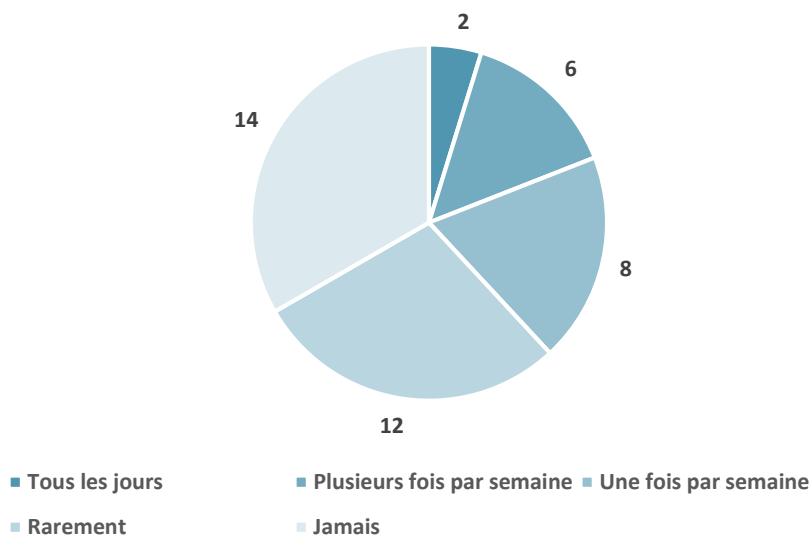


Figure 59 : Fréquence d'utilisation des transports collectifs

42% des visiteurs ont une expérience positive des transports collectifs sur la CCGQ (20% très positive et 22% plutôt positive) et 20% une expérience négative (13% plutôt négative et 7% très négative).

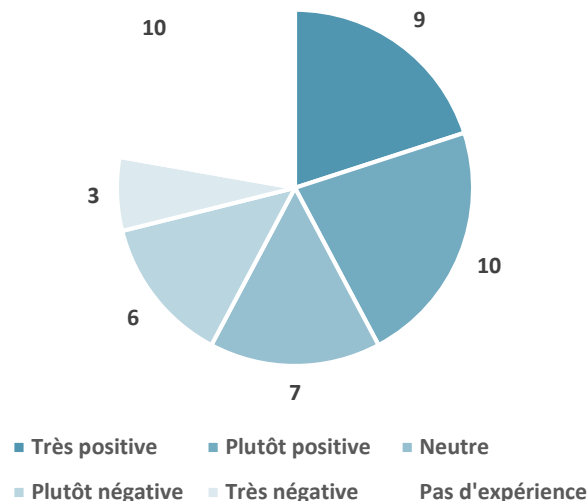


Figure 60 : Expérience des transports collectifs

Les visiteurs sont 82% à souhaiter un développement des transports collectifs (42% le jugent prioritaire et 40% important).

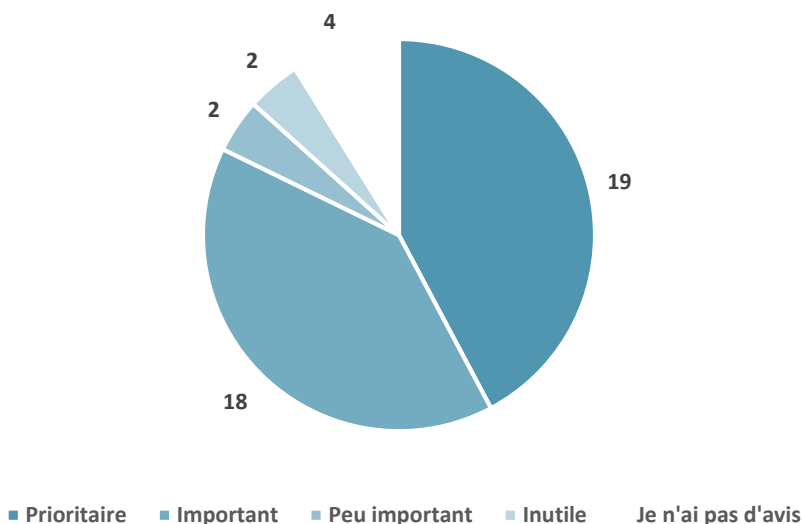


Figure 61 : Importance du développement des transports collectifs à destination des visiteurs

Parmi les 29 réponses libres obtenues pour développer l'offre de transports collectifs, 9 mentionnent l'amélioration de la fréquence et 4 de la desserte. Une offre hors saison est mentionnée 5 fois, 4 propositions mentionnent le transport à la demande (TAD) et 3 une meilleure coordination des systèmes de transport.



Figure 62 : Sujets les plus fréquemment cités dans les réponses libres pour le développement des transports collectifs

Autostop

27% des visiteurs ayant répondu au questionnaire pratiquent l'autostop.

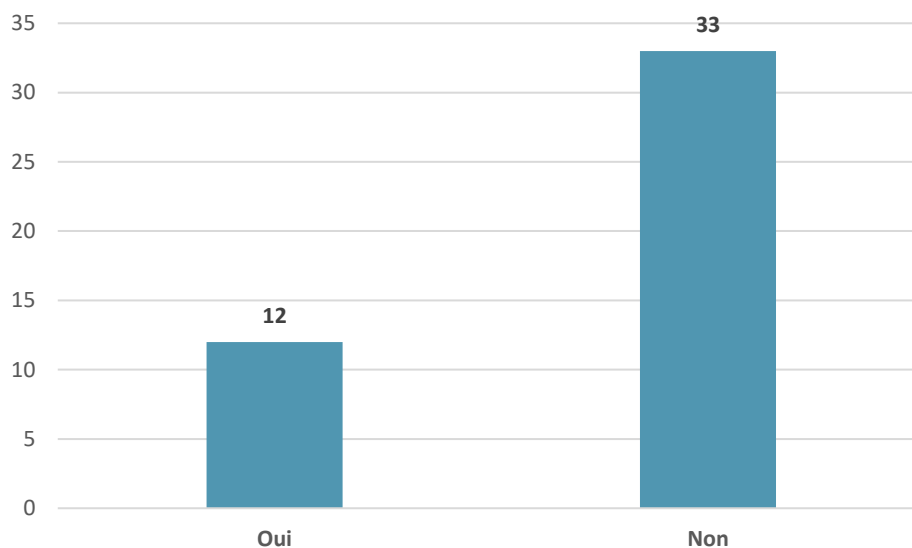


Figure 63 : Pratique de l'autostop

Les visiteurs qui pratiquent l'autostop le font parce qu'ils n'ont pas d'autres moyens de déplacements (50%), pour la convivialité ou réduire leur impact environnemental (25%).

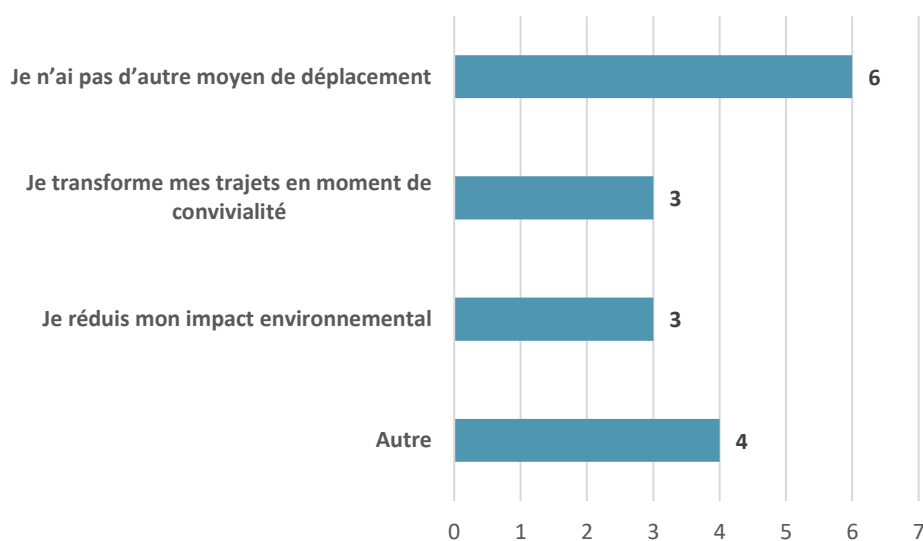


Figure 64 : Motivations pour pratiquer l'autostop

Les visiteurs ayant pratiqué l'autostop ont une expérience positive (42% très positive et 42% plutôt positive). Aucun visiteur n'a une expérience négative.

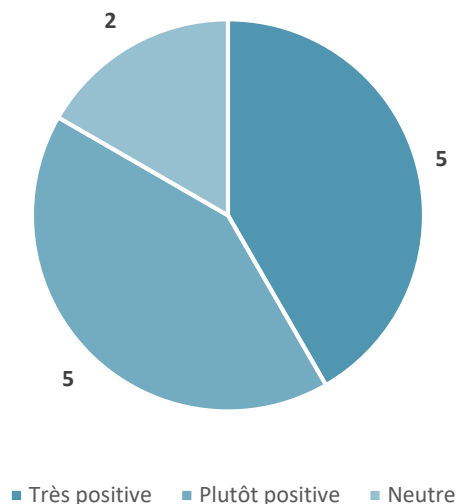


Figure 65 : Expérience de l'autostop

Les visiteurs ne pratiquant pas l'autostop ne le font pas principalement parce qu'ils n'en ont pas besoin (40%) ou par manque de confiance et de sécurité (40%).

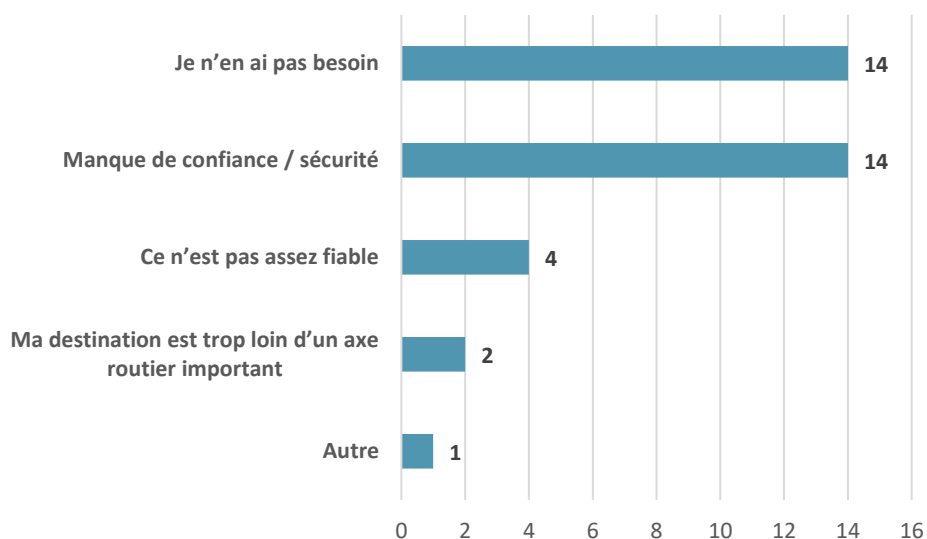


Figure 66 : Raison de l'absence de pratique de l'autostop

Les visiteurs qui conduisent prennent des autostoppeurs à des fréquences variées, 12% en prennent une ou plusieurs fois par semaine, 30% n'en prennent jamais, 27% moins d'une fois par mois et 21% une à plusieurs fois par mois.

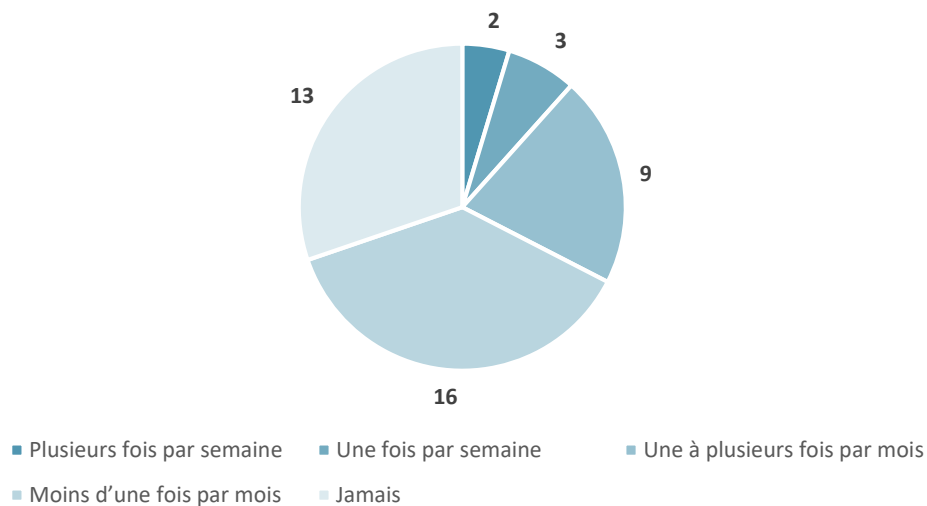


Figure 67 : Fréquence de conduite d'autostoppeurs

La plupart des visiteurs n'ont pas remarqué la présence des panneaux RezoPouce (64%) et 18% pensent que certains panneaux mériteraient plus de visibilité.

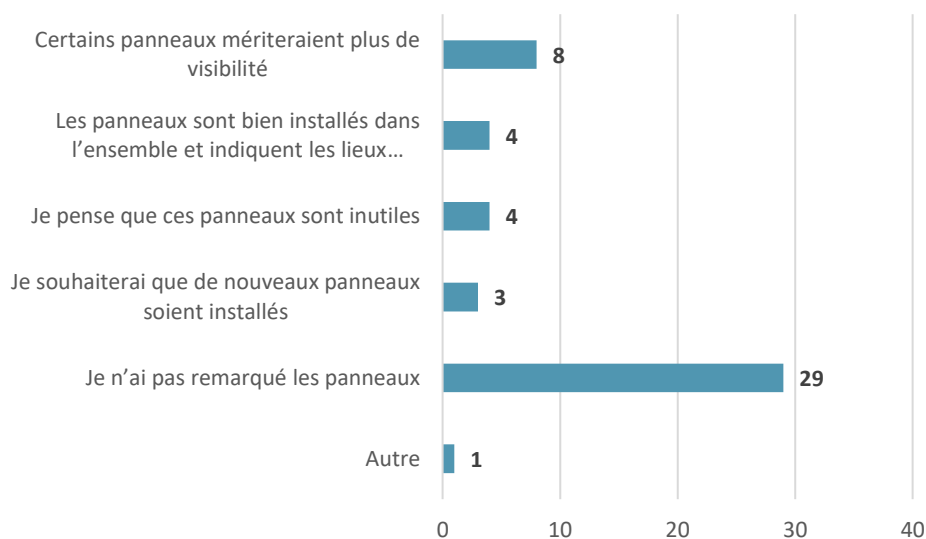


Figure 68 : Avis sur les panneaux RezoPouce

Covoiturage

Les visiteurs ont en moyenne un véhicule rempli avec 2,68 personnes. La majorité des visiteurs (53%) ont un véhicule rempli avec 2 personnes.

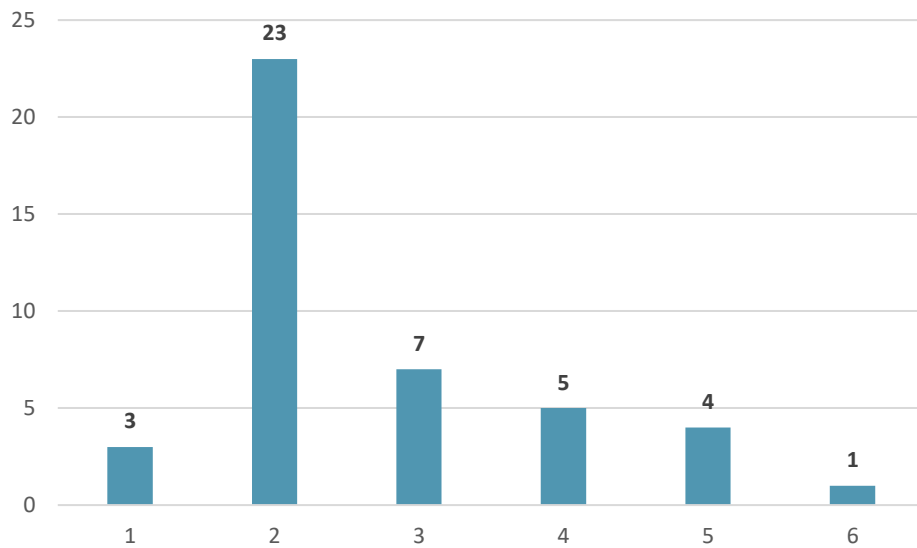


Figure 69 : Nombre de personnes par véhicule

Pour venir sur le territoire, 4% des visiteurs ont organisé un covoiturage.

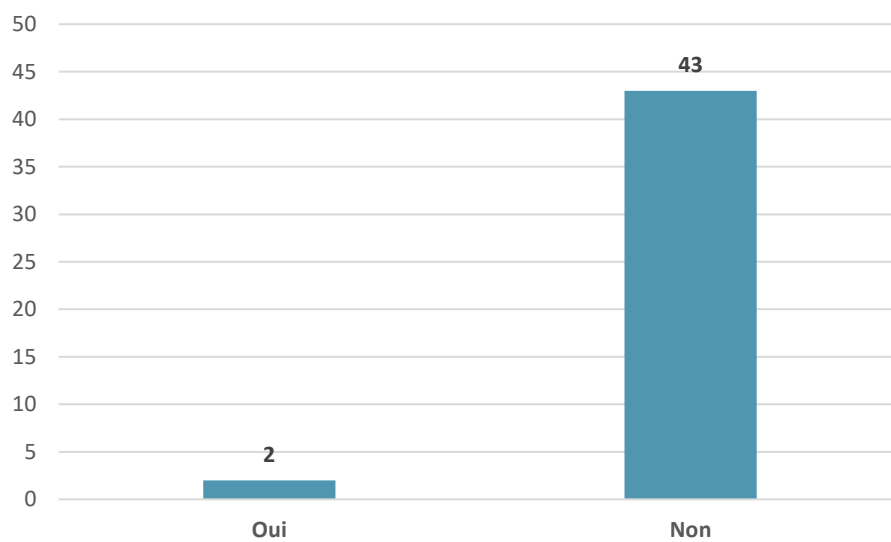


Figure 70 : Organisation d'un covoiturage pour se rendre sur la CCGQ

22% des visiteurs organisent un covoiturage une fois sur place.

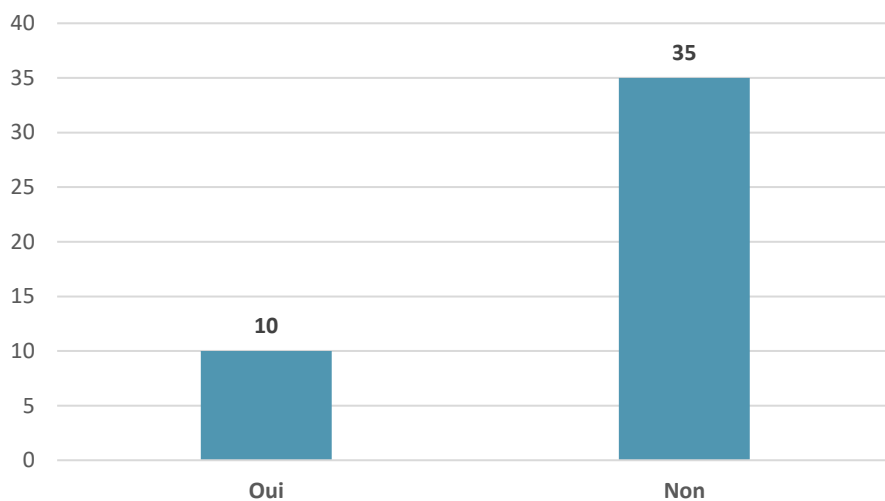


Figure 71 : Organisation de covoiturations une fois sur place

Les visiteurs qui convoitent le font principalement pour des raisons environnementales (50%), la convivialité (30%) et la réduction des coûts de déplacement (20%).

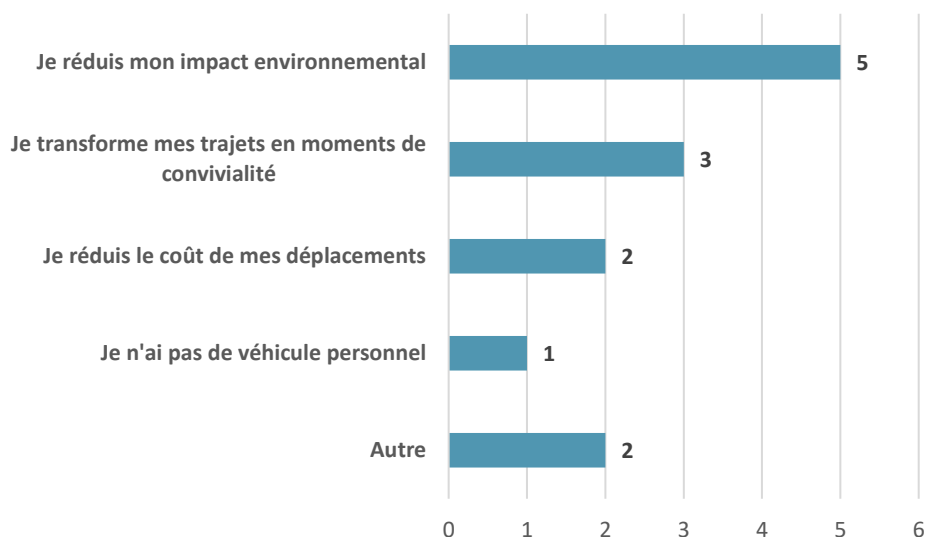


Figure 72 : Motivations à covoiturer

Les visiteurs convoitent de manière occasionnelle (13% rarement et 7% plusieurs fois par mois).

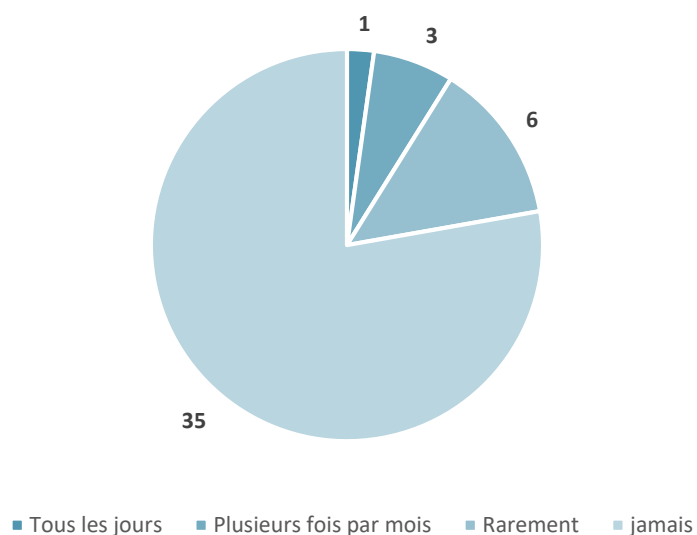


Figure 73 : Fréquence de la pratique du covoiturage

Les visiteurs ne convoitent pas pour des motifs variés. 29% parce qu'ils n'ont pas connaissance de covoiturages potentiels, 29% qui ne seraient pas assez libres dans leurs horaires, 24% n'en ont pas besoin et 16% ne savent pas à qui s'adresser.

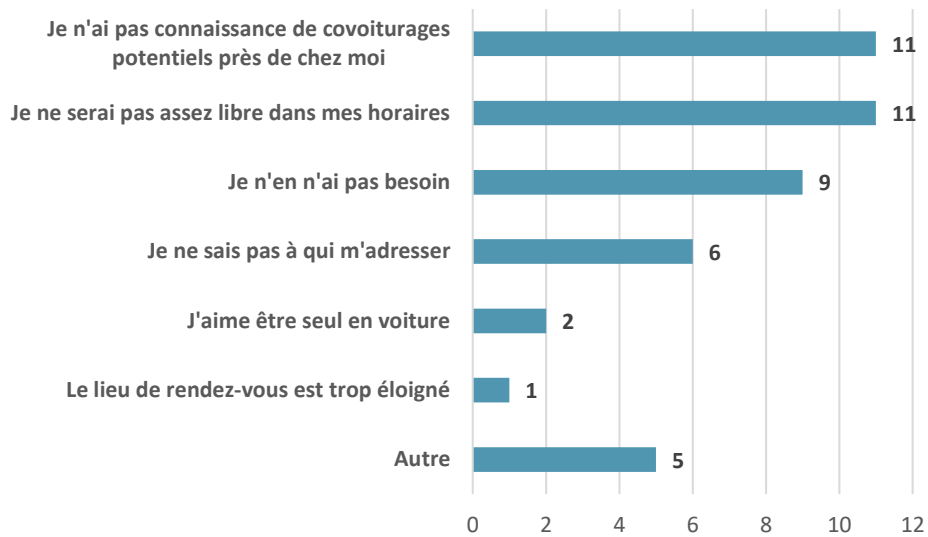


Figure 74 : Raisons de la non pratique du covoiturage

Les moyens de communication utilisés par les visiteurs sont les plateformes spécialisées autres que Mobicoop (43% des répondants à cette question), les réseaux sociaux (29%), la communication directe (14%) et la plateforme Mobicoop (14%).

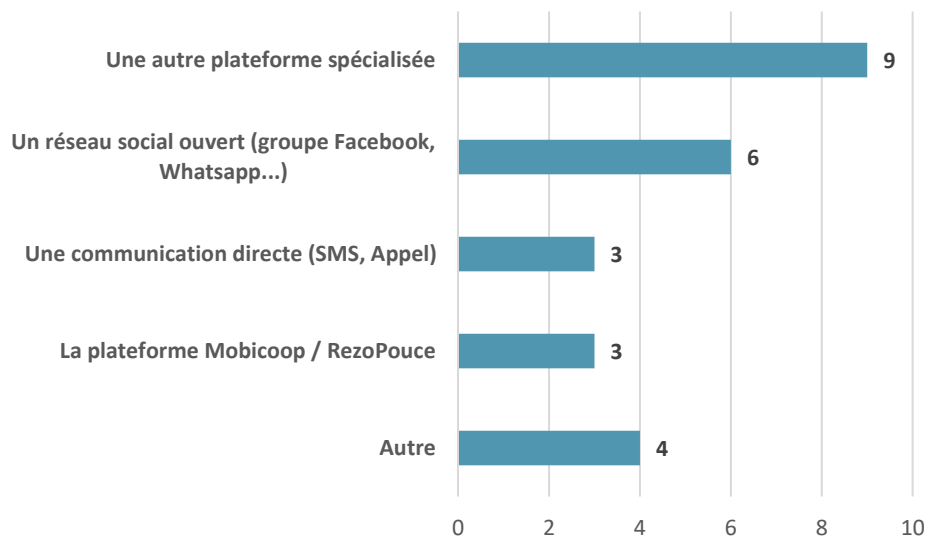


Figure 75 : Moyen de communication utilisé pour covoiturer

Les visiteurs sont 7% à être inscrits sur la plateforme Mobicoop.

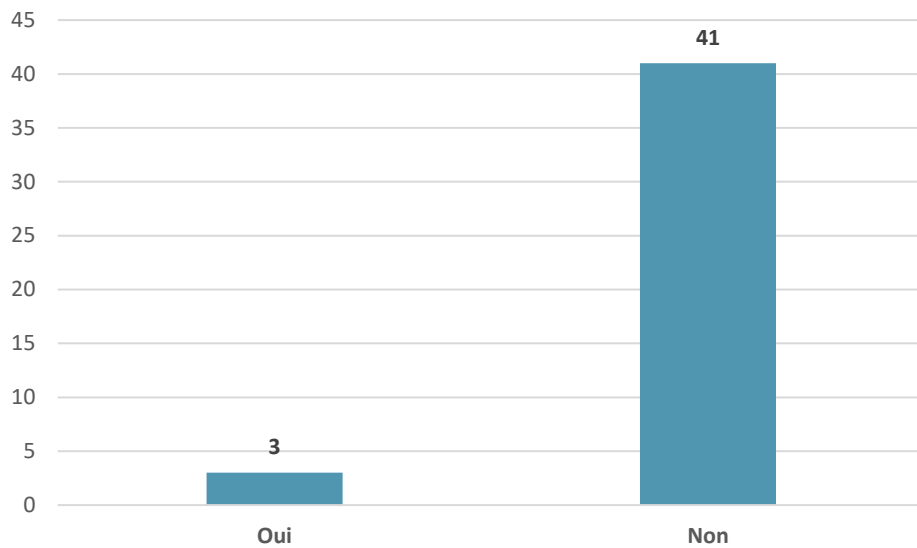


Figure 76 : Inscription à la plateforme Mobicoop

Les visiteurs trouvent que le covoiturage sur le territoire pourrait être amélioré en rassurant sur la sécurité (24%), en ayant plus de propositions de conducteurs (22%), en étant rassuré sur la ponctualité (18%).

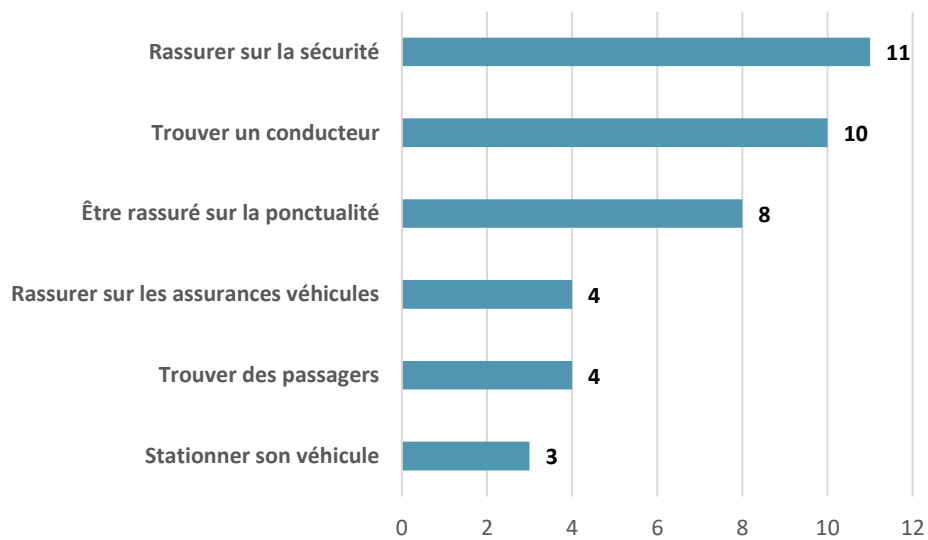


Figure 77 : Manques du territoire sur le covoiturage

Les visiteurs n'utilisent pas la plateforme Mobicoop principalement parce qu'ils n'en ont pas connaissance (67%).

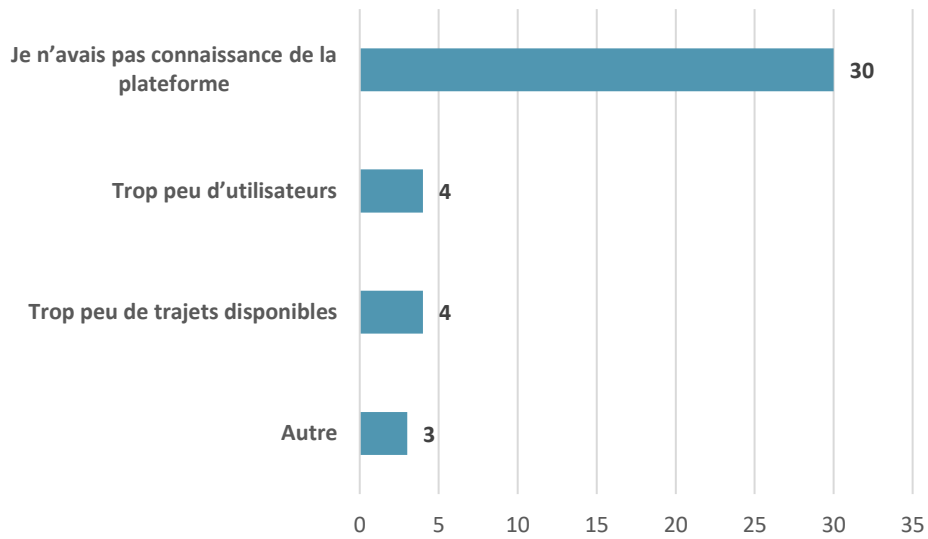


Figure 78 : Raisons de la non utilisation de la plateforme Mobicoop

Vélo

49% des visiteurs possèdent à leur domicile un vélo musculaire et 38% d'entre eux possèdent un vélo électrique.

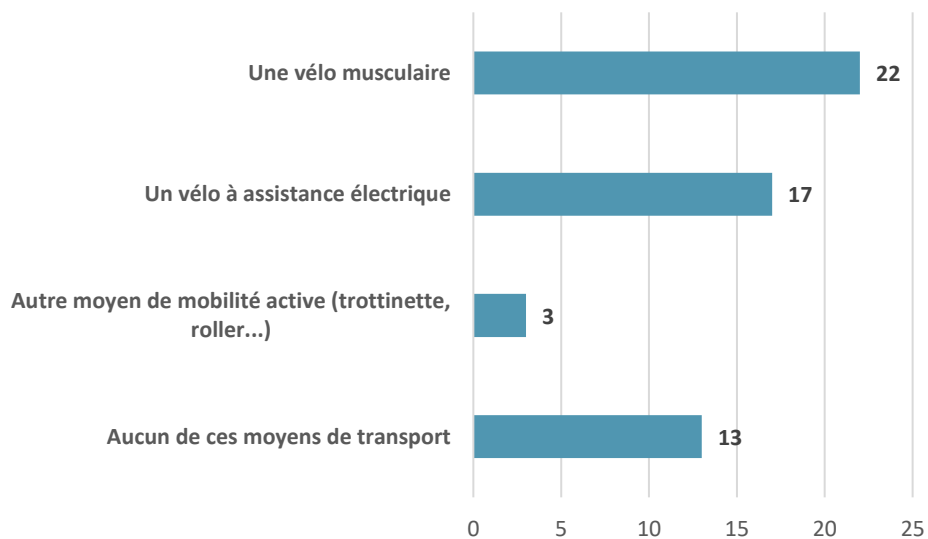


Figure 79 : Équipement en vélo au domicile

Pendant leur séjour, 24% des visiteurs ont un vélo classique et 20% un vélo musculaire.

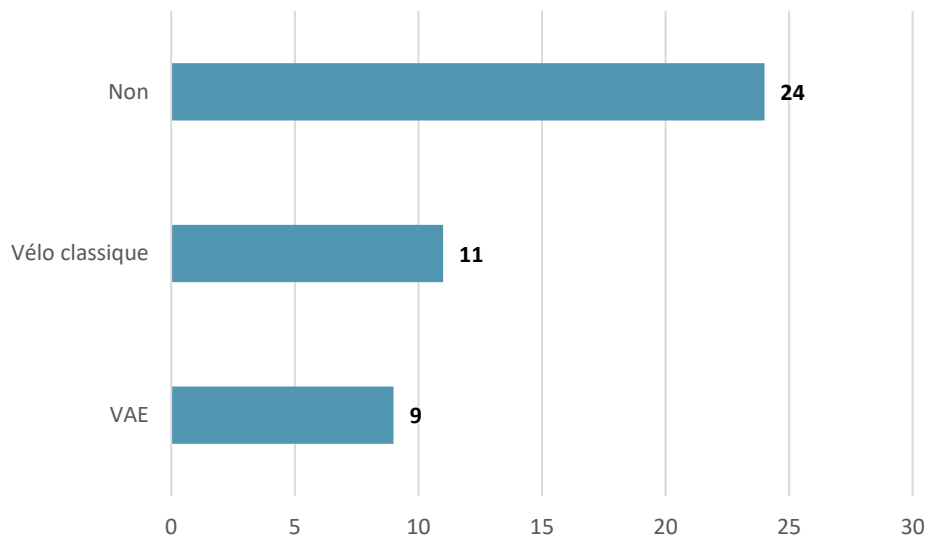


Figure 80 : Équipement en vélo sur place

38% des visiteurs ont une expérience du vélo positive, 27% une expérience neutre et 7% plutôt négative. Aucun visiteur n'a une expérience très négative.

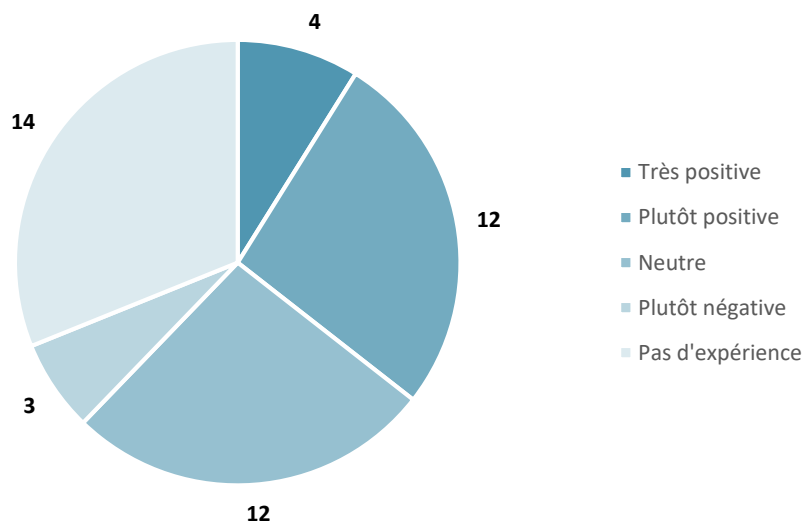


Figure 81 : Expérience du vélo sur le territoire

Les axes de développement du vélo pour les visiteurs sont la réalisation d'aménagements sécurisés (58%) et l'amélioration de l'intermodalité (40%).

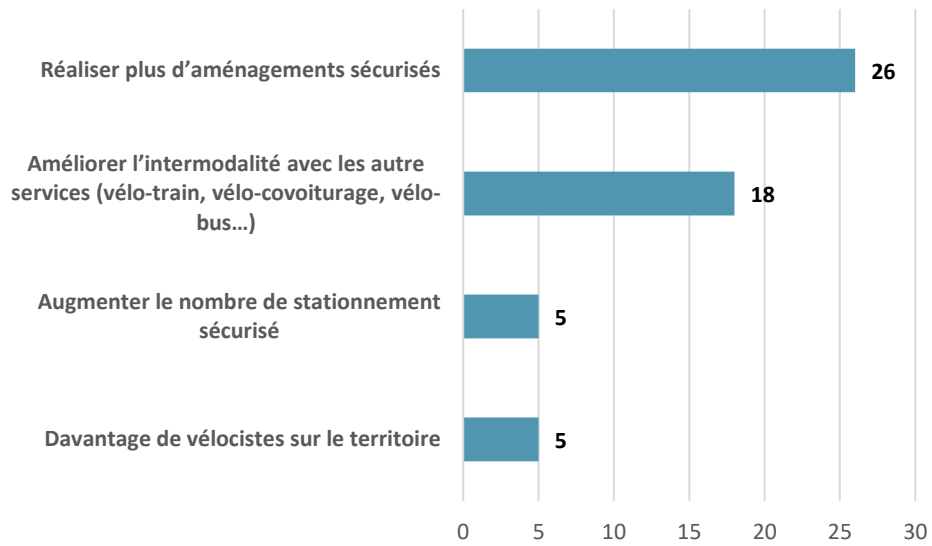


Figure 82 : Axes de développement du vélo

Les visiteurs ont principalement connaissance du service de location de vélo musculaires et VAE (38%)

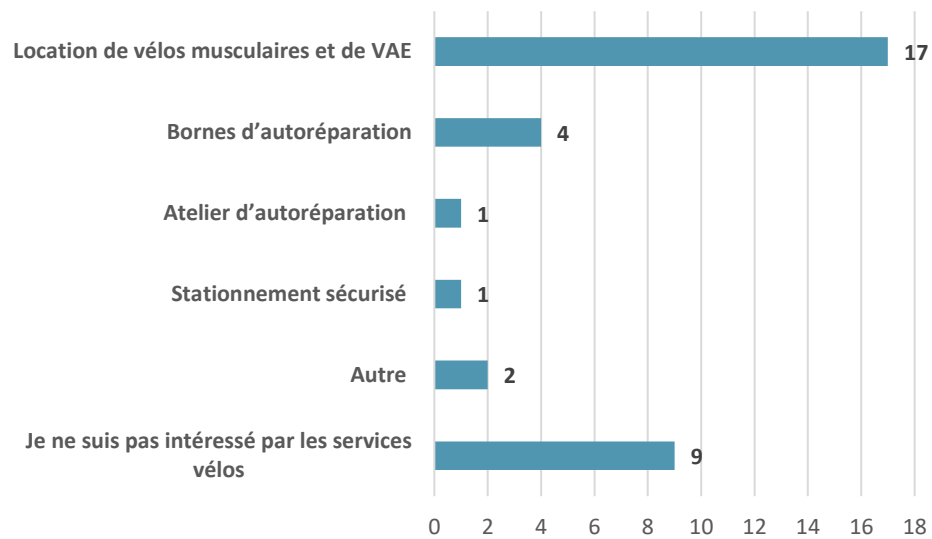


Figure 83 : Connaissance des services vélo