

SENSIBILISER LA POPULATION SHERBROOKEOISE À LA MOBILITÉ DURABLE PAR LA
RÉALISATION D'UN BALADO : CHANGER DE VOIE

Par

Sélène Suet

Essai présenté au Centre universitaire de formation en environnement et développement durable en
vue de l'obtention du grade de maître en environnement (M. Env.)

Sous la direction d'Ana Oliveira

MAÎTRISE EN ENVIRONNEMENT
UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

Le 4 juillet 2023

SOMMAIRE

Mots clés : balado, mobilité durable, mobilisation citoyenne, changement de comportement, action individuelle.

L'objectif de cet essai est de proposer un outil qui facilite le passage à l'acte des citoyens et citoyennes de la Ville de Sherbrooke sur la mobilité durable. Les transports engendrent beaucoup de gaz à effet de serre et contribuent grandement aux changements climatiques.

Cependant, les déplacements sont majoritairement unimodaux, axés sur une utilisation de la voiture individuelle. Ainsi, ce projet vise à proposer une approche novatrice en communication environnementale afin de mobiliser la population.

L'aménagement urbain et la perception des individus sur les moyens de déplacement font de la mobilité durable un sujet complexe. Les moyens actuels de communication ne prennent pas en compte les facteurs émotionnels et psychologiques qui influent sur la perception des citoyens et citoyennes.

Pour mieux comprendre les individus, un sondage a été réalisé en amont du projet, ce qui a permis de ressortir plusieurs freins et leviers à la mobilité durable. Par la suite, le balado a été enregistré et diffusé auprès de la population sherbrookoise. Cependant, le balado peut être amélioré dans la préparation et la communication.

En somme, le projet met en lumière l'urgence d'agir face aux changements climatiques en ciblant spécifiquement les transports et donc favoriser une mobilité durable. Les balados peuvent jouer un rôle prometteur dans la sensibilisation et l'engagement des citoyens. Toutefois, le projet est difficilement mesurable.

REMERCIEMENT

Je tiens à exprimer ma sincère gratitude envers toutes les personnes et organisations qui ont joué un rôle important dans la réalisation de ce projet. Tout d'abord, un grand merci à ma directrice d'essai, Ana Oliveira, pour son soutien, son suivi pédagogique précieux. Sa bienveillance et sa pédagogie ont été essentielles à la réussite de cet essai.

Je souhaite également remercier, la Ville de Sherbrooke, Évelyne Beaudin, Judith Beaudoin et Zachary Bournival pour leur participation et leur engouement. Leur collaboration a été très appréciée et a apporté une valeur ajoutée à ce projet.

Je tiens aussi à remercier l'Université de Sherbrooke, le Centre universitaire de formation en environnement de l'Université de Sherbrooke (CUFE) ainsi que le service de soutien à la formation et Chantal Lachance qui m'ont permis d'enregistrer et de réaliser ce beau projet.

Un grand merci à Mélyssa Mongeau, une étudiante et amie de la maîtrise en environnement de l'Université de Sherbrooke, pour son aide précieuse dans la création visuelle du balado. Son talent et son dévouement ont considérablement amélioré la qualité visuelle du travail.

Je souhaite adresser un remerciement à mes proches, en particulier mes parents et mes amies qui ont permis d'aider à la réalisation de ce projet, par leur soutien permanent tout au long de ce parcours académique.

Enfin, je tiens à remercier la communauté de la tomate, groupe d'étude entre des étudiants et des étudiantes en rédaction.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1 MISE EN CONTEXTE	3
1.1 Contexte global	3
1.1.1 Définition des concepts	3
1.1.2 L'enjeu des changements climatiques	3
1.1.3 Conséquences des changements climatiques	5
1.1.4 GES et changements climatiques au sein des municipalités	6
1.1.5 Le cas de la Ville de Sherbrooke	7
1.2 Contexte spécifique	8
1.2.1 Secteur des transports comme source principale de GES	8
1.2.2 L'étalement urbain et la dépendance à l'automobile	10
1.2.3 Une mobilité durable comme levier contre les changements climatiques	11
1.2.4 Mobilité durable, pourquoi les citoyens et citoyennes n'en veulent pas ?	13
1.2.5 Résumé de la problématique	14
1.3 Le besoin	15
2 PERTINENCE DE L'OBJECTIF ET DE LA PORTÉE DU PROJET	16
2.1 Explication de l'objectif	16
2.2 Portée du projet	16
3 MÉTHODOLOGIE	17
3.1 Schéma des étapes charnières du projet	17
3.2 Collecte d'informations	18
3.2.1 Recherches documentaires	18
3.2.2 Entretiens et discussions	19
3.2.3 Sondage	20
3.3 Résumé des ressources utilisées et des livrables	22
3.3.1 Livrables	22
3.3.2 Ressources	22
4 DÉMARCHE DE CRÉATION	23
4.1.1 Définition et fonctionnement des balados	23

4.2	Le balado comme outil de communication.....	24
4.2.1	Popularisation des balados — un média d’influence.....	25
4.3	Description du balado	26
4.3.1	Cible.....	26
4.3.2	Choix des intervenants	27
4.3.3	Durée des épisodes	28
4.4	Enregistrement du balado	29
4.4.1	Postproduction	30
4.5	Démarche communicationnelle.....	31
4.5.1	Nom du balado.....	31
4.5.2	Couverture du balado	33
4.5.3	Canaux de diffusion	35
4.5.4	Fréquence de diffusion	35
4.5.5	Hébergeur et diffusion du balado.....	35
4.5.6	Structure du balado.....	36
4.5.7	Limites et défis dans la production de ce balado.....	36
5	ÉVALUATION DU POTENTIEL COMMUNICATIONNEL.....	37
6	RECOMMANDATIONS	38
6.1	Améliorer la qualité de la production.....	38
6.2	Réaliser un sondage plus en amont	39
6.3	Exploiter les outils proposés par Spotify	39
6.4	Consacrer du temps à la communication.....	39
	CONCLUSION.....	39
	RÉFÉRENCES	41
	ANNEXE 1 - NOTES DE RENCONTRE AVEC JUDITH	47
	ANNEXE 2 - NOTES DE RENCONTRE AVEC ANNE-SOPHIE	49
	ANNEXE 3 - QUESTIONS DU SONDAGE.....	50
	ANNEXE 4 - RÉSULTATS DU SONDAGE.....	55
	ANNEXE 5 - CODE QR.....	62
	ANNEXE 6 – RÉSULTATS DU REMU MÉNINGE	63

ANNEXE 7 - DESCRIPTION GÉNÉRALE ET DES ÉPISODES DU BALADO	64
ANNEXE 8 - TRAME UTILISÉE LORS DE L'ENREGISTREMENT DE L'ÉPISODE NUMÉRO 1	65
ANNEXE 9 - TRAME UTILISÉE LORS DE L'ENREGISTREMENT DE L'ÉPISODE NUMÉRO 2	67
ANNEXE 10 - TRAME UTILISÉE LORS DE L'ENREGISTREMENT DE L'ÉPISODE NUMÉRO 3	68
ANNEXE 11 - BROUILLON DE LA COUVERTURE DU BALADO.....	70
ANNEXE 12 – NOMBRE D'ÉCOUTES PAR ÉPISODE	70
ANNEXE 13 – SONDAGE DE SATISFACTION	71
ANNEXE 14 – RÉPONSES AU SONDAGE DE SATISFACTION.....	72
ANNEXE 15 – SONDAGE DE L'ÉPISODE 1	73
ANNEXE 16 – SONDAGE 2 ET 3.....	73
ANNEXE 17 – STATISTIQUES DES ÉCOUTES DU BALADO	74

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

Figure 3.1	Schéma des étapes charnières	18
Figure 4.1	Couverture du balado	34
Figure 4.2	Logo	34
Figure 4.3	Couverture pour les réseaux sociaux	34
Tableau 3.1	Livrables du projet.....	21

LISTE DES ACRONYMES

CC	Changements climatiques
CUFE	Centre universitaire de formation en environnement de l'Université de Sherbrooke
GES	Gaz à effet de serre

LEXIQUE

Balado	Fichier audio contenant une émission ou une chronique, mis à disposition du public sur internet afin d'être lu en continu par l'intermédiaire d'une application prévue à cet effet ou téléchargé automatiquement par abonnement ou sur demande pour lecture ultérieure (Office québécois de la langue française, 2023).
Carboneutralité	La non-émission de GES ou de l'équilibre entre la compensation et les émissions de GES (F.Lafortune, notes de cours ENV815, 19 janvier 2023).
Gaz à effet de serre	Constituant gazeux de l'atmosphère, naturel ou anthropique, qui absorbe et émet le rayonnement de longueurs d'onde spécifiques du spectre du rayonnement infrarouge émis par la surface de la Terre (Norme ISO 14064-1)

INTRODUCTION

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) constituent l'un des principaux enjeux environnementaux du 21^e siècle. Face à l'urgence climatique, la nécessité d'agir pour réduire les émissions de GES n'a jamais été aussi pressante. En conséquence, les gouvernements, les organisations internationales et les personnes citoyennes sont engagés dans cette lutte contre le dérèglement climatique. (F.Lafortune, notes de cours ENV815, 19 janvier 2023)

Parmi les principales sources d'émissions, le secteur des transports est l'une des principales sources de GES. Les véhicules motorisés utilisant des combustibles fossiles comme l'essence ou le diesel sont responsables d'une grande part d'émission de dioxyde de carbone (CO₂), principal gaz à effet de serre, ainsi que d'autres polluants atmosphériques tels que les particules fines et les oxydes d'azotes (R. Toupin, notes de cours ENV775, octobre 2021). La croissance économique, l'urbanisation, l'augmentation de la population, l'étalement et l'aménagement urbain ont entraîné une augmentation importante de l'utilisation de véhicules (Judith Beaudoin, 2012). Cette hausse rapide de la demande a contribué à augmenter et à alimenter les émissions de GES. Face à cette situation, de nombreux pays cherchent à réduire ces émissions en encourageant l'utilisation de modes de transport plus durables. Dans cette optique, les gouvernements sont de plus en plus à mettre en place des politiques de transport plus respectueuses de l'environnement en y intégrant une mobilité plus durable. (Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations Unies [ONU], s. d.)

Plus localement, les municipalités sont considérées comme un atout contre les changements climatiques (CC) (Vivre en ville, 2021). En effet, plusieurs villes au Québec ont développé une vision tournée vers la réduction de leurs émissions, puis d'atteinte à la carboneutralité comme la Ville de Sherbrooke. (Ville de Sherbrooke, s. d. a ; Union des municipalités du Québec, 2023) Cette dernière, concernée par cette lutte, pose des actions concrètes pour l'environnement. Depuis 2022, la Ville de Sherbrooke élabore un plan climat afin d'atteindre l'objectif de réduction de ses émissions de 37,5 % d'ici 2030 (Ville de Sherbrooke, s. d. a). Une partie de ce plan est lié directement aux transports en favorisant des déplacements plus durables (Ville de Sherbrooke, s. d. b). De surcroît, elle inclut des mesures pour encourager la mobilisation de la population, qui est devenue un enjeu majeur pour la transition vers une société plus durable (Ville de Montréal, 2020). Ainsi, la mobilisation citoyenne devient un levier clé pour la transition vers la mobilité durable. En effet, les citoyens et les citoyennes jouent un rôle crucial dans la mise en œuvre de changements nécessaires pour réduire leur impact environnemental (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [GIEC], 2022). Par conséquent, il est essentiel que la population ait conscience de l'urgence de la situation et de l'importance de changer ses habitudes, en particulier sur les déplacements. En dépit d'une forte sensibilisation, les changements nécessaires peuvent sembler importants et pas assez concrets, pour engendrer une mobilisation, malgré le consensus scientifique (Chouinard, 2018 ; Judith Beaudoin, 2023). Néanmoins, des initiatives locales, des campagnes de sensibilisations et des politiques publiques peuvent encourager la participation citoyenne et ainsi mobiliser les individus citoyens (Dufrasne, 2022).

Afin d'aider la population à se mobiliser, la communication est un élément clé. Pour transmettre une information, il existe plusieurs moyens de communication. En ce qui concerne les changements climatiques, les balados représentent un outil de communication novateur pour transmettre les informations à un public diversifié, tout en favorisant l'engagement et la confiance de l'auditoire. L'utilisation de ceux-ci comme un moyen de communication complémentaire peut toucher un nouveau public et renforcer l'impact des messages transmis. (Legagneux et al, 2019)

Finalement, voyant l'urgence de la situation et l'inaction de la population, particulièrement sur la problématique de la mobilité durable, l'idée de réaliser un balado dans le cadre de cet essai est apparue comme idéale. Néanmoins, malgré l'importance de la politique et du secteur privé dans la mise en place d'une mobilité durable, cet essai se concentre sur la mobilisation citoyenne, comme enjeu majeur en environnement.

Cet essai de maîtrise a pour objectif de réaliser un balado qui facilite le passage à l'acte de la population sherbrookoise sur la mobilité durable. En présentant les enjeux actuels des changements climatiques, en particulier ceux liés aux transports, ainsi que les solutions concrètes pour changer les habitudes de mobilité. Ce balado vise à encourager les citoyens et citoyennes à agir et à poser des actions concrètes pour la préservation de l'environnement. Cette réalisation a été possible grâce à un long processus qui a connu certains défis tels que le manque de temps. Dans un premier temps, une mise en contexte est réalisée pour mieux comprendre les différents enjeux liés aux CC, aux GES, à la mobilité durable ainsi qu'à la mobilisation citoyenne. Cette section décrit plus précisément les enjeux et l'importance de lutter contre les changements climatiques. Elle met en évidence la participation anthropique des transports dans l'augmentation des GES dans l'atmosphère, mais aussi que les ci. Dans un second temps, l'objectif et la portée du projet sont expliqués. Dans un troisième temps, la méthodologie est décrite. Puis dans un quatrième temps, la démarche de création est expliquée en intégralité, ce qui permet d'avoir une vision plus précise du processus de l'œuvre créative. Pour continuer, dans un cinquième temps, l'évaluation du potentiel communicationnel est faite, afin d'établir si la stratégie élaborée pour ce projet est pertinente et efficace. Puis des recommandations sont indiquées afin d'améliorer le processus de réalisation d'un balado en vue de mobiliser la population. Finalement, le travail se termine par une conclusion.

1 MISE EN CONTEXTE

Cette partie permet de contextualiser la démarche de projet par la présentation des changements climatiques, des GES, du secteur des transports comme principal émetteur de GES et d'inaction de la population envers une mobilité plus durable. Afin de permettre une meilleure lisibilité de la problématique, la mise en contexte est séparée en contexte global et spécifique.

1.1 Contexte global

Le CC et les GES sont des notions d'ordre général, mais qui doivent être expliqués afin de mieux comprendre l'utilité du projet.

1.1.1 Définition des concepts

Pour permettre de mieux comprendre le phénomène des changements climatiques, il est important de définir les GES et l'effet de serre. Celui-ci se trouve être un phénomène naturel qui permet de conserver la chaleur provenant des rayons solaires, sans cet effet, la surface de la Terre serait très froide. Présent dans des proportions normales, les gaz à effet de serre ne sont pas un problème, c'est lorsqu'ils sont produits en grande quantité, qu'ils vont s'accumuler dans l'atmosphère. Par conséquent, cela apporte un déséquilibre qui va engendrer un dérèglement climatique. Ces gaz amplifient ce phénomène, principalement, la vapeur d'eau, l'ozone (O^3), le dioxyde de carbone (CO_2), le Méthane (CH_4), mais aussi l'oxyde de diazote (N_2O) et l'hexafluorure de soufre (SF_6). Il est important de mentionner que la vapeur d'eau et l'ozone sont des GES d'origine anthropique ou naturel, difficiles à isoler et à comptabiliser et par conséquent, ils ne figurent pas parmi la liste des GES reconnus (Norme ISO 14064-1). Au Québec, le gaz à effet de serre présent en plus grande quantité est le dioxyde de carbone (77,1 %) suivi par le méthane (12,8 %), par l'oxyde nitreux ou l'oxyde d'azote (5,9 %), par les hydrofluorocarbures (3,2 %), par les perfluorocarbures (0,9 %) et les autres (0,1 %) (Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques [MELCC], 2021). Ces GES contribuent de manière différente à l'effet de serre, les principales sources sont la décomposition des matières organiques, les gaz volcaniques et la combustion de substances contenant du carbone. (R. Toupin, notes de cours ENV715, octobre 2021) Par conséquent, ce rejet peut être d'origine naturelle, mais il émane principalement d'activités anthropiques, effectivement, environ 80 % des émissions proviennent des combustibles fossiles, à l'échelle mondiale. (Gouvernement du Canada, 2022a.)

1.1.2 L'enjeu des changements climatiques

Les changements climatiques sont des problèmes majeurs découverts un peu avant la révolution industrielle. En effet, le mathématicien Jean-Baptiste Joseph Fourier introduit l'effet de serre en 1824, puis le scientifique John Tyndall découvre que la concentration de certains gaz pourrait causer des CC. Par la suite, c'est le scientifique Svante Auguste Arrhenius qui propose le premier calcul sur les changements climatiques en 1896, puis d'année en année les changements climatiques n'ont cessé de prendre de l'ampleur dans les discours des scientifiques. (F.Lafortune, notes de cours ENV815, 19 janvier 2023 ; Favier, 2016) Ces derniers ont identifié un risque face au développement des populations et des modes de vie qui en découlent, par l'augmentation des émissions de GES dans l'atmosphère.

Les études mettent en évidence qu'il y a un lien entre l'émission d'une grande quantité de GES et le réchauffement climatique (F.Lafortune, notes de cours ENV815, 19 janvier 2023 ; Favier, 2016). Cependant, malgré une connaissance antérieure du problème, les gouvernements n'ont, pour la plupart, pas pris en compte ce risque et donc ils ont continué à émettre des GES sans se soucier des conséquences (Favier, 2016). Compte tenu de la faible visibilité, des impacts à l'échelle mondiale, par les pays, pour la majorité, ne se souciaient pas du réchauffement climatique. Cependant, depuis plusieurs décennies, les changements climatiques sont devenus plus observables à l'échelle planétaire. En effet, aujourd'hui, toutes les populations peuvent en ressentir les conséquences négatives, qu'elles soient économiques, environnementales et sociales (GIEC, 2021a). Les CC impactent tout le monde, néanmoins, ils ont longtemps concerné que certaines régions du globe, des populations qui n'émettaient pas beaucoup de GES, mais qui en subissaient le plus les conséquences. Par conséquent, certaines zones géographiques et populations sont plus touchées que d'autres (F.Lafortune, notes de cours ENV815, 19 janvier 2023). L'organisation à but non lucratif Greenwatch, analyse des données sur l'impact de conditions météorologiques avec l'indice mondial des risques climatiques (IRC). Cet indice montre les pays qui sont, en 2019, les plus touchés par l'apparition des changements climatiques extrêmes, majoritairement des pays d'Afrique, d'Asie et d'Amérique du Sud. Il souligne aussi la moyenne des dix pays les plus touchés, entre 2000 et 2019, majoritairement des pays sur des îles ou sur le continent asiatique. Ces données attirent l'attention sur les disparités et les inégalités des populations face aux impacts des CC, en particulier les pays d'Afrique et d'Asie. (Germanwatch, 2021)

Selon l'Organisation Météorologique Mondiale, en 2019, à l'échelle mondiale, les concentrations de gaz à effet de serre ont atteint des sommets. De plus, la dernière décennie a été l'une des périodes les plus chaudes jamais enregistrées, en particulier pour l'année 2020. (L'Organisation Météorologique Mondiale [OMM], 2020). Le réchauffement et les changements climatiques suivent une courbe montante pour battre des records d'année en année. Le réchauffement climatique est l'un des plus grands défis, qui doit être pris en compte sur toutes les sphères, locales, régionales, nationales, continentales ou mondiales.

En ce qui concerne le Canada, il se réchauffe environ deux fois plus vite que la moyenne mondiale (Howard et Huston, 2019). En 2021, les émissions totales de GES ont augmenté de 1,8 % pour atteindre 670 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone (Mt d'éq. CO₂) par rapport à 2020 (Gouvernement du Canada, 2022b). Le pays se réchauffe environ deux fois plus vite que la moyenne mondiale (Howard et Huston, 2019). Néanmoins, ces chiffres sont à prendre avec précaution sachant que l'année 2020 a été marquée par une crise sanitaire mondiale, la COVID-19. En effet, cette période a mis à « l'arrêt » le monde, et les citoyens et citoyennes dont la plupart étaient confinés chez eux, afin d'éviter d'être contaminés par cette maladie.

En 2019, le Canada n'a pas réussi à atteindre sa cible de 2015, par ailleurs, il est responsable de 1,7 % des émissions mondiales pour se placer au 3^e rang mondial d'émissions de GES par habitant (Bilodeau, 2021). En conséquence, ces chiffres montrent que le pays doit fournir des efforts significatifs afin de lutter contre les CC. Malgré ses lacunes, le Canada reste l'un des pays engagés dans la crise

climatique au niveau international. Il fait partie des pays signataires de l'Accord de Paris (Gouvernement du Canada 2016) et s'est engagé à réduire les émissions de GES de 30 %, d'ici 2030 (Environnement et Changement climatique Canada, 2023). En revanche, il reste encore un grand producteur de GES malgré la mise en place d'actions qui semblent insuffisantes pour l'envergure et la rapidité de la crise climatique.

L'Alberta, l'Ontario, le Québec, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique ont rejeté 91 % des GES nationales totales pour être les 5 principaux émetteurs du pays. Le Québec se place au troisième rang avec un rejet 84,3 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone (eqCO₂) (Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques [MELCC], 2021). La province se distingue par sa politique énergétique centrée sur l'hydroélectricité qui permet d'avoir un moindre impact, car c'est une ressource renouvelable (Gouvernement du Québec, 2023). Il est important de mentionner que cette énergie engendre des impacts environnementaux ainsi qu'une faible émission de GES. Selon l'analyse de cycle de vie, qui comprend la destruction de la couche d'ozone, l'acidification, l'eutrophisation, la toxicité humaine, l'oxydation photochimique (SMOG) et l'épuisement des ressources, l'hydroélectricité au Québec représente 28 g CO₂ eq./kWh (Hydro-Québec, 2023). Les émissions de GES sont essentiellement produites par la décomposition organique des réservoirs (Hydro-Québec, 2020 ; Champagne, 2022). En revanche, la province fait partie de l'une des plus consommatrices en énergie du monde. (F.Lafortune, notes de cours ENV815, 19 janvier 2023) Entre 1990 et 2020, le Québec a connu une baisse de 11 Mt eCO₂, mais encore là, ces données sont à prendre avec un regard critique, car elles ont été comptabilisées avec l'année d'apparition de la COVID-19. (F.Lafortune, notes de cours ENV815, 19 janvier 2023) Ces principales réductions proviennent des industries, suivies du résidentiel, ce qui souligne que les changements sont possibles. Malgré cette diminution, le Québec doit réduire de 20 Mt eqCO₂ d'ici 2030. Par conséquent, la région propose des solutions pour lutter contre les changements climatiques afin d'arriver à la carboneutralité (Gouvernement du Québec, 2023). Au Québec, comme dans le monde, les principales sources sont d'origine anthropique en particulier associées de loin ou de près à la combustion de pétrole ou de gaz. Ces derniers sont devenus un « cheval d'attaque » du gouvernement du Québec, avec un objectif de réduire de 40 % la consommation de pétrole d'ici 2030 et de diminuer de 37,5 % la production de GES (Gouvernement du Québec, 2023).

1.1.3 Conséquences des changements climatiques

Les GES impactent de manière significative le climat amenant à une urgence climatique. Ces changements climatiques engendrent un certain nombre de conséquences mentionnées ci-dessous. La première section 1.1.1, les enjeux des changements climatiques, mentionne que les scientifiques et les gouvernements sont au courant, depuis longtemps, de l'importance de ces conséquences. À partir de 1970, les gouvernements commencent à en parler et à se poser des questions sur les actions à prendre. Depuis, la problématique des changements climatiques a beaucoup évolué ainsi que les gouvernements, les connaissances scientifiques et les technologies. En 1988, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a été créé afin d'apporter des données et des réponses aux interrogations face aux CC. (GIEC, 2013) Un des rapports du GIEC, sorti en 2021, est

unanime sur les implications humaines dans le réchauffement de la planète. Les impacts qui résultent de ces changements sont nombreux, voici une liste non exhaustive :

- Réchauffement de l'atmosphère (1,2 °C), de l'eau et des terres ;
- Augmentation des précipitations ;
- Modification du cycle de l'eau ;
- Modification de la salinité de l'eau de surface ;
- Changement des trajectoires des tempêtes ;
- Il reste encore un grand producteur de GES malgré la mise en place d'actions qui semblent insuffisantes pour l'envergure et la rapidité de la crise climatique. Recul des glaciers ;
- Diminution du manteau neigeux printanier (hémisphère nord) ;
- Acidification des océans ;
- Hausse du niveau des océans ;
- Changement dans la biosphère ;
- Augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes comme des vagues de chaleur, précipitations extrêmes, des sécheresses ainsi que des cyclones tropicaux. (GIEC, 2021a).

Ainsi, les conséquences à ces changements sont importantes et ne se limitent pas à l'environnement, en effet, des enjeux économiques et sociaux découlent aussi de ces modifications. Ces répercussions sont aussi observées sur la santé et sur des enjeux sociaux majeurs (Commission Européenne, s. d.). En ce qui concerne le Canada, des répercussions, sur la santé, sont déjà observables (Howard et Huston, 2019).

Finalement, les scientifiques parlent d'une évolution rapide du climat, ce qui peut amener la Terre à un point de non-retour. La planète peut se réchauffer pour devenir un endroit hostile à la vie humaine (Buitekant, E). Afin d'établir un portrait des prochaines années, le GIEC établit 5 scénarios du moins au plus alarmant, afin de démontrer les différentes possibilités qui s'offrent aux gouvernements et aux populations. Ils mettent en évidence qu'aujourd'hui les changements sont inévitables, mais qu'il est encore possible de limiter les impacts, et d'éviter une catastrophe climatique. (GIEC, 2021 b ; F.Lafortune, notes de cours ENV815, 19 janvier 2023)

1.1.4 GES et changements climatiques au sein des municipalités

D'autre part, les municipalités sont touchées de manière significative par les changements climatiques qui engendrent un certain nombre d'impacts, qui sont de plus en plus visibles. Ces derniers se manifestent majoritairement par l'augmentation des vagues et d'îlots de chaleur, des inondations et des tempêtes destructrices. En définitive, les villes et le climat sont intrinsèquement liés. Depuis 2007, la population urbaine dépasse celle rurale, aujourd'hui c'est la moitié de la population mondiale (54 %) qui vit dans les villes, soit 3,9 milliards de la population. (Ferland, 2015 ; Urbanisation du monde, 2018). Particulièrement attractives, les villes répondent à diverses fonctions et opportunités, cependant, elles deviennent de plus en plus denses et étendues, ce qui peut créer certains problèmes tels que :

- L'augmentation de la pollution ;
- La densification de la circulation ;

- La hausse de la consommation énergétique ;
- La diminution du nombre de logements disponibles ;
- L'intensification de l'étalement urbain ;
- L'augmentation des émissions de GES ;
- L'augmentation des dépenses des municipalités dans les infrastructures ;
- La hausse des inégalités sociales (Urbanisation du monde, 2018).

Le développement des agglomérations contribue à amplifier le phénomène des changements climatiques, pour devenir une réelle menace. (Ferland, 2015 ; Rajaonson, 2022). Par ailleurs, le GIEC donne une place importante aux villes dans la lutte contre les CC en y consacrant un chapitre entier dans son rapport (Rajaonson, 2022 ; GIEC, 2021 b). Cette contribution devient, pour les gouvernements, un défi et une priorité dans les politiques. Aujourd'hui les villes occupent seulement 3 % de la surface terrestre, mais elles sont responsables de 60 à 70 % de la consommation d'énergie et de 75 % des émissions de GES (Dupras, s. d.). Ces dernières sont produites par plusieurs sources, mais particulièrement par la production d'énergie, le transport et la production industrielle. En 2022, 513 agglomérations dépassent le million d'habitants et habitantes (Laperrière, 2021 ; Urbanisation du monde, 2018). « La métropolisation est la forme contemporaine d'un processus séculaire d'urbanisation » (Both, 2005). Par conséquent, les villages deviennent des villes, puis des métropoles, puis des mégalo-poles pour répondre aux besoins actuels de la population.

En ce qui concerne le Canada, en 2021, 73,7 %, de la population vivaient en milieu urbain avec l'apparition de nouveaux grands centres urbains (Statistiques Canada, 2022). Avec l'accroissement de la population et l'immigration, les villes doivent être prêtes à accueillir ce flux de personnes. Par conséquent, les villes prennent parfois l'option de l'étalement urbain plutôt que de la densification, ce qui peut engendrer une plus grande dépendance aux véhicules personnels ainsi qu'à l'empiètement sur les terres agricoles, et sur les milieux naturels. De plus, dans les villes plus espacées et étalées, les besoins en ressources et en énergies sont plus importants. (Rajaonson, 2022) De nouveaux enjeux qui découlent des changements climatiques, qu'ils soient sociaux, environnementaux, ou économiques, sont apparus au niveau des institutions locales, pour devenir un réel défi dans la gestion des villes. Ces dernières doivent atténuer la participation aux CC, mais aussi de devenir plus résilient. Ainsi les régions et les communautés doivent être considérées parmi les parties prenantes les mieux placées dans la lutte contre les changements climatiques. En effet, elles jouent un rôle déterminant dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques efficaces, en intégrant un point de vue beaucoup plus local qu'une politique mondiale ou nationale (Institut national de la recherche scientifique [INRS], 2021).

1.1.5 Le cas de la Ville de Sherbrooke

Certaines villes ont des impacts plus importants que d'autres. En ce qui concerne la Ville de Sherbrooke en Estrie, elle connaît aussi des conséquences comme l'augmentation des vagues de chaleur, la réduction de la saison de ski et de neige, la hausse du risque d'inondations ainsi qu'une élévation de la température de 0,4 °C entre 1951 et 2010 (Ville de Sherbrooke, s. d. a). Par ces impacts, la ville a aussi identifié une augmentation du taux d'admission à l'urgence due à ces phénomènes extrêmes

ayant des conséquences importantes sur la santé et la sécurité des personnes citoyennes (Ouranos, s. d). La ville a procédé très vite à une démarche d'atténuation et d'adaptation aux CC avec la mise en place en 2013 du premier plan d'adaptation aux changements climatiques de la Ville de Sherbrooke, 2013-2023 (Ouranos, s. d). Puis en 2022, la ville a entamé des démarches pour réaliser un plan climat dans le but d'atteindre la cible de réduction de 37,5 % de GES d'ici 2030 par rapport à 2009, son année de référence (Ville de Sherbrooke, s. d. b).

1.2 Contexte spécifique

Cette section décrit plus précisément le contexte de la problématique. Elle permet de mieux comprendre l'impact des transports en tant que principal émetteur de GES, mais aussi de définir et présenter l'importance de la mobilité durable.

1.2.1 Secteur des transports comme source principale de GES

Le secteur des transports désigne l'ensemble des activités liées au déplacement de personnes et de biens d'un endroit à un autre, que ce soit par voie terrestre, aérienne, maritime ou ferroviaire. Il englobe donc les voitures, les camions, les autobus, les avions, les trains, les bateaux, etc. (Ministère des Transports et de la mobilité durable, 2018). Les moyens de déplacement sont divers et différents selon les besoins et la géographie. Par exemple, à Montréal, il existe le métro, contrairement à une petite municipalité telle que Coaticook. Actuellement, le secteur des transports est essentiel pour l'économie, il permet l'acheminement des marchandises et des personnes vers un lieu de travail ou de consommation. Néanmoins, il est également l'une des principales sources d'émissions de GES. Les secteurs les plus producteurs de GES, dans le monde, sont l'exploitation pétrolière et gazière (24 %), suivi du transport (22 %), des bâtiments (12 %), de l'industrie lourde (10 %), suivie par l'agriculture et par les déchets et autres (Environnement et Changement climatique Canada, 2023). Au Québec, le secteur des transports (aérien, maritime, routier, ferroviaires et autres) est le plus gros émetteur de GES, en 2019 pour atteindre 43 %, en particulier avec l'utilisation de véhicules personnels (Gouvernement du Québec, 2023).

Le domaine des transports a connu une grande évolution depuis le 19^e siècle par l'optimisation des technologies comme le bateau à vapeur qui a permis de réduire considérablement le temps de déplacement. La voiture existe depuis longtemps, mais elle connaît une grande expansion depuis un demi-siècle environ. La croissance économique, nos modes de consommation, l'urbanisation, l'évolution de la technologie, la démocratisation de la voiture ainsi que l'augmentation de l'industrie automobile ont accentué l'utilisation de son utilisation et le nombre de véhicules présents sur les routes. (Beaudoin, 2012) En ce qui concerne les transports au sein de la ville de Sherbrooke, comme pour la majorité des régions nord-américaine, le moyen principal de se déplacer reste l'automobile. Ainsi plus de 50 % des déplacements d'un kilomètre et moins se font en voiture. Les personnes actives qui habitent proches de leur lieu de travail n'y vont pas pour autant en transport actif comme le vélo (Beaudoin, 2012). Selon le ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec, en 2020, presque de 7 millions de véhicules sont immatriculés dans la province (Gouvernement du Québec, 2023a).

Les villes sont devenues des villes étalées recouvertes d'asphalte, aujourd'hui on compte un véhicule pour 1,5 personne (Beaudoin, 2012). La majorité de la population nord-américaine utilise la voiture comme moyen de déplacement principal par simple habitude qui reste ancrée depuis sa mise sur le marché. L'automobile est synonyme de facilité et de confort pour la majorité de la population québécoise (Laviolette, 2020). D'autre part, les autres modes de transport, tels que l'aviation et le transport ferroviaire, représentent une infime partie des parts de déplacements. Au Québec, chaque région est desservie par des infrastructures routières qui doivent être entretenues tout en prenant en compte différents facteurs tels que le climat, parfois extrême, de prise en compte de la protection de l'environnement et des milieux humides présents en grande quantité sur le territoire. Cette maintenance des routes engendre une gestion et des frais supplémentaires.

L'importance du secteur et l'importance de son implication dans les changements climatiques amènent à la mise en place de nombreux efforts, notamment par l'adoption de véhicules plus efficace sur le plan énergétique et l'encouragement à l'utilisation des transports plus durable. Le gouvernement du Québec, dans son plan vert de réduction des émissions, a choisi la stratégie d'électrification des transports (Gouvernement du Québec, 2023). Par ailleurs, la province revoit à la hausse sa réforme d'avoir plus de véhicules électriques de la part des constructeurs automobiles (Lachance, 2023). L'électrification des transports est l'un des points centraux dans la stratégie de lutte contre les changements climatiques. Le gouvernement a pour objectif de réduire de 37,5 % ses émissions de GES pour 2030. Pour l'atteindre, le secteur des transports devient le nerf de la guerre (Gouvernement du Québec, 2023). Cependant, il est important de mentionner que l'électrification des transports n'est qu'une partie des solutions pour contrer l'urgence climatique.

Mise à part l'émission de GES, les transports engendrent d'autres problèmes par une augmentation de la pollution atmosphérique, d'une augmentation de problèmes de santé, d'une diminution de la qualité de vie, par une augmentation des coûts directs et indirects de la congestion routière et des espaces de stationnements (Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2023). Celui-ci occupe une grande place au Québec. Ainsi, la Ville de Montréal a rédigé un livre blanc du stationnement qui constate que celui-ci représente 27 % de la voirie pour un coût d'environ 1275 \$/an aux contribuables. Ces chiffres permettent de mettre en lumière l'espace et l'importance occupés par ces zones d'asphalte. Dans ce livre, des enjeux sont ressortis tels que « optimiser l'utilisation des espaces de stationnement », mais aussi de « réallouer des espaces pour les infrastructures vertes d'adaptation aux changements climatiques. » (Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2023). Ce type de stationnement goudronné crée des îlots de chaleurs, incite l'utilisation de l'automobile, participe à l'effet de serre par l'absorption des rayons solaires et réduit les surfaces de nature, dites « vertes ».

Mis à part les émissions de GES, l'épuisement des ressources fait partie de l'équation dans le calcul du cycle de vie du secteur des transports. En effet, plus la planète consomme, plus les ressources sont épuisées telles que les matériaux extraits des mines, le carburant fossile, etc. L'épuisement des ressources est déjà une problématique actuelle et elle va s'accroître avec le temps (Fournier, 2022).

En conséquence, les ressources ou l'électricité pourraient être rationnées afin que tout le monde ou les personnes n'ayant pas assez les moyens puissent y avoir accès. En définitive, d'ici quelques années, les individus pourraient être obligés de faire des changements soit par obligation légale soit parce qu'il n'y aura pas d'autre possibilité. Cette problématique est autant environnementale, sociale qu'économique. (Agence de la transition écologique, 2023)

1.2.2 L'étalement urbain et la dépendance à l'automobile

L'aménagement urbain se hisse, par l'Organisation des Nations Unies (ONU), au rang de problème mondial (Programme des Nations Unies pour les établissements humains, 2011). En effet, l'étalement urbain est un sujet qui suscite des débats et des opinions divergentes parmi les universitaires, les personnes expertes et les autorités locales. Certains défendent une municipalité dense et compacte tandis que d'autres remettent en question ce modèle (Alshammari et Hassan. 2022).

L'étalement urbain devient un mode d'urbanisation préconisé au Québec dû à plusieurs facteurs historiques, économiques, sociaux et culturels. Tout d'abord, le Québec connaît une forte hausse démographique après la Deuxième Guerre mondiale, ce qui entraîne une demande croissante pour des logements abordables. À cette époque, l'expansion et la construction d'habitations individuelles en périphérie des villes sont considérées comme une solution viable et peu coûteuse pour répondre à cette demande. (Récit Univers social, 2020) En outre, la culture québécoise valorise souvent la propriété de maisons individuelles avec une cour ou un jardin, ce qui encourage l'étalement urbain plutôt que la densification des quartiers existants. Les secteurs résidentiels en banlieue prospèrent grâce à l'automobile, néanmoins, ils sont souvent monofonctionnels, manquant d'infrastructures pour les déplacements en communs et actifs (Daoust, 2022).

Comme mentionné précédemment, l'étalement urbain est aussi créé par l'expansion croissante de la population, les villes ont dû s'adapter rapidement à la problématique de la pénurie de logements en étirant le territoire résidentiel. Cependant, cette approche encourage l'utilisation de l'automobile individuelle, car ces quartiers sont dépourvus de zones industrielles et commerciales (Daoust, 2022). Entre 2000 et 2020, la population a augmenté de 16 %, tandis que le nombre de véhicules lui a augmenté de 43 %, mettant en évidence cette dépendance croissante à l'égard de la voiture au Québec (Daoust, 2022). Par ailleurs, les politiques publiques et les investissements dans les infrastructures ont souvent favorisé l'étalement urbain par des investissements massifs dans la construction d'axes routiers pour faciliter l'accès aux banlieues (Vivre en ville, s. d). Par ailleurs, au Québec, le permis de conduire est une pièce d'identité des personnes citoyennes, ce qui marque l'importance de la voiture dans la société.

Néanmoins, l'étalement urbain montre ses limites en termes de coûts environnementaux, sociaux et économiques. Ceux-ci sont associés à l'expansion des infrastructures, telles que l'eau, les égouts et le transport, augmentent considérablement (Alshammari et Hassan. 2022). L'étalement urbain renforce la dépendance à l'automobile individuelle et donc augmente la pollution de l'air et des émissions de GES. De plus, des zones naturelles, telles que des forêts, sont coupées, détruisant certains écosystèmes

afin de laisser place à de nouvelles habitations. Pour contrer ces habitudes d'urbanisations, des politiques publiques peuvent encourager la densification et le développement urbain durable pour répondre à ces défis environnementaux (Labonté, 2022).

1.2.3 Une mobilité durable comme levier contre les changements climatiques

À la lumière de cette problématique concernant l'émission de GES par une utilisation massive de véhicules personnels, la notion de déplacement durable prend sa place dans la société. La mobilité durable ou écomobilité comporte de nombreuses définitions. Elle cherche à rendre les déplacements des individus simples et accessibles tout en réduisant l'impact environnemental des transports (Velco, 2023). De plus, elle englobe la conception, la mise en place et la gestion de modes de transport respectueux de l'environnement, contribuant ainsi à la réduction des émissions de GES. La mobilité durable est considérée comme bénéfique tant pour l'environnement, que pour l'économie et la société (Worklife, 2022). Elle implique une approche globale de la politique des déplacements, en intégrant les principes du développement durable (Vivre en Ville, 2019). Pour cet essai, c'est celle du ministère des Transports et de la mobilité durable a été choisi et qui définit la mobilité comme :

« La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. » (Ministère des Transports et de la mobilité durable, 2018)

Finalement, selon ce même ministère, la mobilité durable se définit comme :

« Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement. » (Ministère des Transports et de la mobilité durable, 2018)

La mobilité est, de manière générale, vue juste comme un moyen de se déplacer, mais elle peut aussi se définir d'une manière plus psychologique comme un moyen de développement de soi. En effet, effectuer des déplacements comme des activités sociales ou aller au travail, permet aux individus de se développer socialement. Finalement, c'est une norme sociale qui définit un individu ou une société. (Hernja et Kaufmann, 2023 ; Gousse-Lessard et Laviolette, 2022 ; Teran-Escobar, 2022) La mobilité durable consiste à concilier les besoins individuels en matière de déplacements en y intégrant la préservation de l'environnement et la qualité de vie des générations futures (Engie, 2022).

Il est important de mentionner que pour que les déplacements soient durables, il faut qu'elle soit également inclusive (Hernja et Kaufmann, 2023 ; Daoust, 2022). Tout individu doit pouvoir se déplacer sans avoir de contraintes financières ou d'accessibilité. Une étude réalisée par Michael Daoust démontre que les femmes ont une réalité différente par rapport à la mobilité durable. En effet, elles ressentent un fort sentiment d'insécurité, particulièrement les femmes faisant partie de la communauté lesbienne, gaie, bisexuelle, trans, queer, et plus (LGBTQ+) (Millette, 2022). L'intersectionnalité permet

de définir et de connaître les besoins et défis de chaque citoyen et citoyenne afin de proposer des solutions équitables, diversifiées, inclusives, accessibles et durables (Hernja et Kaufmann, 2023). En revanche, dans la société actuelle, la question de la mobilité durable comporte plusieurs problématiques. En premier, les politiques proposent des solutions partiellement abouties comme la présentation par le premier ministre François Legault, d'un Hummer EV, un véhicule qui se trouve être la quintessence de la démesure, de la consommation et du gaspillage énergétique nord-américain. Cet exemple montre que malgré l'intention de réduire les GES et d'encourager une mobilité plus durable, beaucoup de nuances sont à apporter sur ce sujet, qui demande une réflexion plus approfondie et systémique sur les solutions proposées (McKenna, 2023). Cependant, le gouvernement québécois a une réelle volonté de réduire ces GES et donc de rendre la mobilité plus durable (Ministère des Transports et de la mobilité durable, 2018). Bien que les gouvernements aient leur part à jouer dans la lutte contre les CC, les entreprises privées sont aussi responsables (Boutros, 2019). Finalement, la population doit aussi prendre part à cette lutte, car ce sont les citoyens et citoyennes qui ont une part de pouvoir faire évoluer la mobilité (Ministère des Transports et de la mobilité durable, 2017). Cette dernière est devenue cruciale pour garantir un avenir respectueux de l'environnement.

Les moyens de se déplacer sont le vélo, le bus, la marche, mais la majorité des déplacements s'effectue sur un véhicule motorisé. En plus de l'utilisation de ces véhicules, il est important de mentionner qu'une voiture qui est conçue pour accueillir 5 personnes, circule pour la majorité du temps, avec qu'une seule personne qui est le conducteur (Beaudoin, 2012). Par conséquent, la mobilité durable doit devenir une norme quand les individus se déplacent et pour cela, il faut revoir la totalité des transports afin d'y intégrer une sobriété et une durabilité. Pour permettre cette transition, la population et les gouvernements doivent privilégier les modes de déplacement respectueux de l'environnement tel que le transport actif (vélo, marche) qui permet de réduire ces émissions de GES, de favoriser une bonne santé et de renouer les liens avec la nature, perdus depuis des décennies avec l'industrialisation des procédés (Ministère de l'Éducation, 2021). L'utilisation des transports en commun, qui a représenté environ 11 % des déplacements, en 2016 (Statistiques Canada, 2017). Puis en mars 2023, le nombre de personnes prenant les transports en commun a augmenté de 36,5 % depuis l'année 2022 (Statistiques Canada, 2023). Néanmoins, le Canada doit encore fournir des efforts sur les infrastructures, les politiques, les aides et la communication auprès de la population. En effet, la mobilité durable dans d'autres pays, particulièrement ceux d'Europe est plus développée et accessible (Kelbel et al, 2010). Puis, la voiture collective électrique ou thermique comme ultime solution au déplacement qui ne peut pas être remplacé par un transport en commun ou actif. Le terme de voiture collective correspond à du covoiturage ou du partage d'automobile qui n'encourage pas la voiture solo (Environnement jeunesse, 2022). Il est important de mentionner que l'électrification des transports n'est pas une solution durable si elle a juste pour but de remplacer les voitures actuelles sans aucun autre changement. En effet, la voiture électrique n'est pas une technologie verte et possède néanmoins un impact sur l'environnement, mais moindre qu'une voiture thermique sur l'émission directe de GES (Beaudoin, 2012).

En ce qui concerne l'Université de Sherbrooke, elle a mis en place un certain nombre d'actions pour la mobilité durable comme l'accès aux transports au commun à tarif réduit pour l'ensemble de sa communauté universitaire. En outre, l'abonnement d'autobus des personnes étudiantes est inclus dans le prix de la session à prix réduit. Le campus dispose aussi d'une piste cyclable à l'intérieur de son enceinte qui rejoint le parc du Mont-Bellevue. Le campus est aussi équipé de la coopérative « La déraille », depuis 2013, afin de proposer un service de réparation en libre-service pour faciliter la pratique du vélo. (Balado découverte, s. d.) La mobilité durable au sein de l'Université et de sa communauté n'est pas récente. Durant les années 70, des plaques étaient installées à des endroits stratégiques de l'Université pour que les communautés étudiantes puissent faire de l'autostop et donc se faire transporter dans la ville par une autre personne citoyenne. Cependant, cette pratique n'est plus d'actualité et peu connue par les habitants et habitantes de la ville. (Balado découvert, s. d.) Malgré des initiatives intéressantes, la mobilité durable est un sujet peu accepté par la population.

1.2.4 Mobilité durable, pourquoi les citoyens et citoyennes n'en veulent pas ?

Beaucoup de voiture circule aujourd'hui et peu de personnes utilisent les transports actifs ou en communs. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet engouement à l'automobile et non aux autres alternatives plus durables. Les différentes recherches, entrevues, et le sondage ont permis de définir trois axes à l'inaction des citoyens et citoyennes sur la mobilité durable, présentés dans la liste ci-dessous :

- L'aménagement du territoire et les infrastructures proposées par la ville ;
- La perception de la population sur l'automobile ;
- Les stratégies de communication.

Cette section traite de la perception et des stratégies de communication, mais il est important de mentionner que l'aménagement du territoire et les infrastructures proposées par la ville sont un facteur important d'inaction. Si l'individu n'a pas les outils nécessaires pour l'aider dans son changement de comportement, il sera moins enclin à passer à l'action.

La perception des citoyens et des citoyennes ainsi que les stratégies de communication jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement d'une municipalité et dans la réussite d'un projet comme la réalisation d'un balado (J. Beaudoin, conversation, 7 février 2023 ; Dufasne, 2022 ; Hernja et Kaufmann, 2023). La manière dont les personnes citoyennes perçoivent les actions des municipalités peut avoir un impact significatif sur leur engagement, leur confiance et leur participation à la vie communautaire. Une communication claire, précise, transparente et ouverte, est primordiale afin de garder et de bâtir une relation de confiance entre les politiques et la population (Dufasne, 2022). À partir du moment où les personnes citoyennes ont compris l'information et le projet, ils seront plus enclins à s'engager (Gouvernement du Canada, 2022 c).

En ce qui concerne la perception des citoyens et citoyennes sur l'automobile, elle repose sur deux aspects qui sont le confort et le statut social. Les voitures sont souvent considérées comme un symbole de confort et commodité. (Ville de Montréal, 2020) Elles offrent une liberté de déplacement, permettant

aux individus de se mouvoir rapidement et facilement d'un endroit à un autre. Le confort de conduite, avec des équipements tels que la climatisation, les sièges chauffants, etc., est devenu une priorité pour de nombreuses personnes consommatrices. En outre, l'automobile est souvent perçue comme un indicateur de statut social (Ville de Montréal, 2020 ; Massot et Orfeuill, 2005). Une personne qui possède une voiture de luxe ou de marque renommée peut être considérée comme un signe de réussite. L'être humain possède une tendance à toujours se comparer aux autres afin de savoir s'il suit le courant de la société. De plus, il est influencé par certains biais cognitifs :

- La perception de la distance, proximité temporelle et géographique, par ce biais, l'individu est influencé à ne pas faire d'action, car les problèmes des changements climatiques sont peu tangibles et impactent souvent une partie de la population qui n'est pas concernée ;
- La complexité et la difficulté à prédire avec certitude le phénomène des changements climatiques, l'utilisation d'un vocabulaire scientifique prédictif renforce un sentiment de doute. Si le problème a une chance de ne pas arriver, il n'y aurait pas de raison de s'inquiéter ;
- L'interprétation de la différence entre le climat et la température, autrement dit la baisse de la température peut être, pour la population, une contradiction avec le réchauffement climatique ;
- Perception du risque, les individus peuvent minimiser certains risques et donc il ne devient pas urgent d'agir, car le problème ne semble plus grave ;
- Optimisme comparatif amène les citoyens et citoyennes à penser qu'il est plus probable que le problème arrivera aux autres. De plus, certaines personnes choisissent de croire en la technologie afin de sauver la planète tout en gardant leur confort de vie. (Chouinard, 2018)

En revanche, ces biais restent une petite partie des études psychologiques sur les facteurs d'inaction. En conséquence, des études plus approfondies sur les comportements doivent être réalisées afin d'élaborer de nouveaux modèles et stratégies adaptés à la population.

Néanmoins, depuis quelques années, avec la prise de conscience croissante des problèmes environnementaux et de la nécessité de réduire les GES, cette perception est en train d'évoluer progressivement. Ainsi, bien que le confort et le statut social aient longtemps été des facteurs dominants et le sont encore, le changement des préoccupations environnementales et l'adoption de mode de transports plus durables ont commencé à influencer les citoyens et citoyennes.

1.2.5 Résumé de la problématique

Cette section permet de ressortir les faits saillants que contiennent les paragraphes précédents afin de mieux identifier et comprendre l'objectif du projet et son intérêt.

La liste ci-dessous résume la problématique :

- Mettre en avant l'urgence climatique ;
- Le transport est la source la plus émettrice de GES au Québec ;
- Les villes ont une action à jouer ;
- La mobilité durable peut-être un levier pertinent ;
- Le paradoxe entre la sensibilisation et la mobilisation citoyenne ;

1.3 Le besoin

Le contexte climatique d'aujourd'hui amène les villes à proposer de plus en plus de solutions pour la réduction des GES. Dans le cas de la Ville de Sherbrooke, comme énoncé précédemment, un plan climat est en cours de réalisation afin de répondre à cet objectif qui est de la réduire de 30 % les émissions de GES sur le territoire d'ici 2030. Plusieurs axes font partie de ce plan dont : l'aménagement et le transport, le bâtiment et l'énergie, la consommation responsable et les matières résiduelles, l'innovation et la solution nature ainsi que la mobilisation et l'éducation. (Ville de Sherbrooke, s. d. c) Le but est de mobiliser toute la communauté dans la réalisation d'actions cohérentes et simples. Faire agir un citoyen déjà sensibilisé devient une des priorités pour la ville, car la population est l'un des acteurs principaux. Les raisons pour lesquelles ils ne passeraient pas à l'acte se résument bien dans le baromètre de l'action climatique (2022). Cette étude dénote le paradoxe de la population québécoise que 86 % croient en la nécessité d'agir, mais que leur inquiétude face aux changements climatiques diminue (Groupe de recherche sur la communication marketing climatique, 2022). De plus, la ville a effectué un sondage sur les actions pour la lutte contre les changements climatiques auprès d'un panel représentatif de la population de Sherbrooke. Les résultats sont assez clairs, les citoyens veulent agir, mais ils ne savent pas comment faire (Ville de Sherbrooke, s. d. c). Ce sondage et cette étude permettent de mettre en lumière que les Québécois ont besoin d'être accompagnés dans la réalisation d'étapes simples et applicables à leur situation.

Comme énoncé précédemment, le secteur des transports est l'un des principaux émetteurs de GES. C'est un sujet controversé pour les citoyens et citoyennes, car la mobilité durable impacte leur confort personnel et par conséquent elle reste difficile à appliquer. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette difficulté à agir :

- Les habitudes de déplacement restent difficiles à changer, la population voit souvent la mobilité durable comme trop contraignante ;
- La disponibilité des options de transports durables ne correspond pas à tout le monde et tout le monde ne connaît pas les différents outils disponibles ;
- Les investissements nécessaires à la mise en place d'options de transports durables peuvent être importants ;
- La sécurité des usagers peut impacter les décisions. En effet, dans une ville sans piste cyclable protégée, l'individu ne se sentira pas en sécurité de prendre son vélo.

La ville propose de bonnes actions à mettre en place pour réduire de manière significative les GES. Cependant, la manière de transmettre l'information ne permet pas de motiver les personnes à agir. Les moyens déjà utilisés tels qu'un site internet, des réseaux sociaux, des conférences de presse, des ateliers, une patrouille verte, etc., sensibilisent les citoyens et citoyennes, mais semblent peu efficaces pour le passage à l'acte. La mise en place d'un outil de communication plus personnalisé et adapté peut améliorer l'impact sur le citoyen et sa mobilisation. La population sherbrookoise veut se sentir écoutée et que leur opinion soit prise en compte dans la prise de décision (Radio-Canada, 2021). Annie Neimand (Raccords, 2021) mentionne que :

« Pour les organisations à impacts qui, au quotidien, travaillent à répondre aux enjeux sociaux et environnementaux, susciter l'adhésion de leurs parties prenantes est un levier clé incontournable dans l'atteinte de leurs objectifs. Pourtant, un grand écart se creuse entre le fait de se limiter à sensibiliser une personne à un enjeu quelconque et déclencher chez elle une volonté de poser un geste concret envers la résolution de l'enjeu. »

La mise en place d'une mobilité durable dans les villes est un défi complexe qui nécessite une gestion minutieuse et un engagement de participation et de mobilisation de la part de tous les acteurs concernés. Il est important de continuer et de renforcer la sensibilisation auprès des citoyens aux avantages de la mobilité durable et de leur fournir des options de transports durables afin d'inciter les Sherbrookoises et Sherbrookoises à adopter des changements plus durables.

2 PERTINENCE DE L'OBJECTIF ET DE LA PORTÉE DU PROJET

2.1 Explication de l'objectif

Dans ce contexte, l'objectif principal est de faciliter le passage à l'acte des personnes sherbrookoises sur la mobilité durable par la réalisation d'un balado. Le but est de renforcer la participation citoyenne pour répondre aux besoins de la ville sur leur stratégie de réduction des GES. Les objectifs spécifiques du projet sont :

- Comprendre l'enjeu de la mobilisation citoyenne dans la lutte contre les changements climatiques ;
- Explorer l'utilisation d'un autre moyen de communiquer dans le but de rendre plus efficace la sensibilisation et le passage à l'acte en ce qui concerne la mobilité durable ;
- Concevoir une création, des balados utiles et de qualité ;
- Fournir des actions simples à mettre en place en fonction des besoins de chacun afin de mettre de l'emphase sur « Chaque geste compte »
- Déterminer l'efficacité de moyen de communication pour mobiliser les citoyens

L'outil permet d'informer et de sensibiliser les citoyens sur les avantages de choisir des options de transports durables. Les informations fournies permettront d'aider le citoyen à faire un choix adéquat selon ses propres besoins. Le balado est l'outil choisi pour répondre à cet objectif. Ce projet vise à répondre plus spécifiquement afin de rendre la mobilité durable, incontournable et ancrée dans les habitudes des Sherbrookoises.

2.2 Portée du projet

Le projet vise davantage toute la population francophone active et inactive de Sherbrooke qui effectue des déplacements au sein de la ville. Selon Emploi Québec, une population active se définit comme des personnes civiles en âge de travailler (ne faisant pas partie des forces canadiennes) âgées de 15 ans ou plus. Emploi Québec définit aussi la population inactive comme « les personnes retraitées, les personnes qui ne sont pas disposées à travailler et les personnes qui ne sont pas activement à la recherche d'un emploi ». (Emploi Québec, s. d.).

En outre, le projet pourra être utile à la Ville de Sherbrooke ainsi qu'à d'autres municipalités ou organisations lors de la mise en place d'actions pour la mobilisation citoyenne. De plus, des personnes citoyennes d'autres villes pourront écouter le balado s'ils veulent s'informer sur ce sujet et qu'elle devient une source d'inspiration. Cependant, il est important de spécifier que l'essai n'aura pas pour but de proposer des solutions de réduction d'émission de GES par la ville, mais bien par le citoyen.

3 MÉTHODOLOGIE

Une étude préliminaire et exploratoire a été réalisée durant l'automne 2022 avant même de commencer l'essai. Cette recherche a pour but d'aider les individus dans leur démarche afin de rendre leurs déplacements plus durables par la réalisation d'un balado. Cet essai création a été réalisé en 6 mois durant la session d'hiver et une partie de la session d'été. Il a été basé sur une approche méthodologique à la fois quantitative et qualitative. Cette approche peut contribuer à une meilleure compréhension des expériences et des perceptions individuelles concernant la mobilité durable (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement [DREAL] Centre-Val de Loire, 2023). Le projet est tourné vers une vision de collaboration entre les différents actrices et acteurs intéressés à ce projet. Cette approche vise à intégrer un dialogue avec la population et les spécialistes afin de les intégrer dans la conception du balado et d'avoir un outil qui répond aux besoins de l'auditoire. Différentes étapes ont été nécessaires pour la réalisation du balado et de ce rapport. La première étape a été réalisée par triangulation de plusieurs méthodes : la collecte d'informations, une recherche documentaire, mais aussi par le biais d'un sondage, des discussions et des entrevues. Cette recherche a permis d'identifier les concepts, expliqués précédemment. Puis ces informations ont été analysées afin de réaliser la structure et la planification de l'outil proposé, puis d'enregistrer et de distribuer le balado ainsi que de valider le caractère communicationnel. Le travail évalue l'ensemble des aspects les plus importants dans la mobilité durable, la mobilisation citoyenne et la communication, en vue de déterminer les pistes de réflexions et d'actions principales. Celles-ci permettent de définir les objectifs, qui sont le point de départ de l'élaboration du balado. Il est important de spécifier que l'explication du processus de construction du balado est vue dans la section 4 dédiée à la démarche de création.

3.1 Schéma des étapes charnières du projet

Cette partie permet de présenter les grandes étapes du projet par ordre chronologique de leur réalisation. Bien que le schéma, présenté dans la figure 3.1, ne représente pas toutes les activités détaillées, il offre une perspective synthétique et une vue d'ensemble claire des jalons majeurs afin de faciliter la compréhension du projet.



Figure 3.1 Schéma des étapes charnières

3.2 Collecte d'informations

Cette partie a pour but d'expliquer la recherche des informations variées sur lesquelles le projet s'est appuyé par l'utilisation de différentes méthodes de collecte de données. Tout d'abord, la collecte d'informations a commencé par une recherche documentaire, puis par un sondage et finalement par des entretiens et des discussions.

3.2.1 Recherches documentaires

Afin de réaliser une recherche documentaire optimale, plusieurs types de sources sont utilisés : des articles scientifiques, des articles de périodiques, des sites internet gouvernementaux, des rapports de projet, des essais, des mémoires, des données statistiques, des postes sur les réseaux sociaux ainsi que des reportages. Afin que les informations trouvées soient de qualité, plusieurs sources et outils ont

été utilisés comme des banques de données documentaires. Celles-ci sont présentées à la fin du rapport selon le protocole du Centre Universitaire de formation sur l'environnement (CUFE).

Le but de cette recherche est de démontrer l'utilité de ce projet et donc de mettre en lumière le rôle des transports dans la problématique des changements climatiques. Par la suite, la recherche s'est orientée sur les solutions. Par conséquent, la mobilité durable est apparue comme un levier à lutter contre les CC. Cependant, la recherche a aussi démontré que la mobilité durable est un concept qui a du mal à être appliqué par les personnes citoyennes. Une étude des stratégies de mobilisation a été faite afin de mieux comprendre les facteurs d'inactions et ainsi proposer un outil qui s'adapte à ces facteurs afin de réussir à mobiliser la population. Le balado est apparu comme un outil pertinent dans la résolution de cette problématique. Par conséquent, la suite de la recherche a permis d'établir la structure du podcast. En communication, la forme est tout aussi importante que le contenu du message. Le ton, le format et le mode de transmission font aussi partie de cette étude afin d'établir une stratégie de communication adéquate. Au 21^e siècle, dans un monde connecté, les informations sont rapides et facilement manipulables, celles qui fonctionnent le mieux ne sont pas forcément les plus importantes et pertinentes (Longueueau, 2018), tout comme un leader charismatique qui sait comment transmettre un message, peu importe sa nature. Pour certaines personnes le contenu du message a une signification très importante particulièrement pour des personnes déjà sensibilisées (Caillé, 2016). En revanche, les personnes n'ayant pas d'intérêt pour le sujet peuvent en développer un, si le message est attrayant. Un consommateur ou une consommatrice peut acheter un produit dont il n'a pas besoin juste en regardant une publicité (Dynamique entrepreneuriale, 2021). Par ailleurs, le choix des mots est très important, le Président Emmanuel Macron, lors de son discours des vœux de la nouvelle année 2023, a fait une maladresse. En effet, il a mentionné que la crise climatique et les événements extrêmes de l'été passé n'étaient pas prévisibles, ce qui a enflammé la sphère médiatique et scientifique (Baïetto, 2023). Une simple phrase même préparée peut ne pas avoir l'effet escompté. Par conséquent beaucoup d'éléments ont été pris en compte pour la réalisation de ce projet.

En parallèle, des discussions avec des acteurs et actrices du sujet sont faites sur le contenu des balados, ce qui permet d'identifier les thèmes les plus impactant et pertinents pour répondre aux besoins de la ville et de la population. Pour augmenter leur efficacité, un sondage auprès des personnes citoyennes et étudiantes de l'université de Sherbrooke a été réalisé afin de connaître leur besoin.

3.2.2 Entretiens et discussions

Au préalable, une rencontre avec plusieurs membres du personnel de la Ville de Sherbrooke : Nathalie Perron, Léonie Lepage-Ouellette, Marie-Andrée Charron et Anne-Sophie Demers, a permis de mieux comprendre les besoins de la ville et des citoyens et citoyennes. La ville a transmis des informations pertinentes sur les problèmes de participation et de mobilisation de la population, particulièrement sur le sujet de la mobilité durable. Par la suite, une recherche a été effectuée afin de déterminer quel serait le meilleur moyen pour transmettre le message et faire agir les individus. La conclusion de cette recherche a amené aux balados un moyen supplémentaire de communication qui permet à l'auditoire

de se sentir écouté et intégré pour mettre des actions concrètes en place. En revanche, il est important de mentionner que le balado est un moyen additionnel à la communication et la sensibilisation actuelle.

Puis, un échange avec la conseillère en mobilité durable de l'Université de Sherbrooke, Judith Beaudoin, dernière invitée du podcast, a permis de mettre en lumière différents problèmes, solutions et ressources. Son objectif est de réduire significativement l'utilisation de l'automobile, particulièrement la voiture solo. Elle a mentionné que celle-ci, qui est stationnée la majorité du temps, coûte en moyenne environ 10 000 \$ par année, ce qui finalement peut revenir cher lorsqu'un foyer détient deux véhicules. De surcroît, les voitures sont stationnées la majorité du temps. Afin de limiter son impact, le partage de son automobile est une solution intéressante. Cependant certains inconvénients sont à prendre en compte comme le coût, la sécurité, la confiance et l'assurance. L'application de partage de voiture, remorque et vélo, « Locomotion », est une initiative citoyenne prometteuse qui a encore du chemin à faire. Par la suite, la question du covoiturage a été mentionnée, une bonne solution pour rentabiliser le trajet et permettre à d'autres personnes de l'effectuer. Judith a aussi parlé de covoiturage spontané qui semble être une idée intéressante, mais qui reste difficile à appliquer pour une question de sécurité. Cette rencontre réalisée le jeudi 16 février 2023 a été très inspirante et a permis de choisir Judith comme invitée dans le balado. (Annexe 1)

De plus, les discussions faites avec plusieurs citoyens et citoyennes, y compris Zach Bournival, le premier invité du podcast, permettent de mieux identifier les problématiques que rencontre la population quand ils effectuent un déplacement. Finalement, Anne-Sophie Demers, nouvellement engagée comme agente de projet en mobilité durable, a été sollicitée comme source d'information et comme moyen de préparation à l'entrevue avec la mairesse. Elle permet de mettre en évidence des points clés concernant la mobilité durable et la vision de la ville à les développer. (Annexe 2)

3.2.3 Sondage

Quelques semaines avant la réalisation des balados, un sondage a été réalisé afin de mieux comprendre les besoins des Sherbrookoïses et Sherbrookoïses sur la mobilité. Ce formulaire a permis de récolter les interrogations ainsi que les remarques de la population en ce qui concerne la mobilité dans la ville de Sherbrooke. Ces informations permettent de proposer un contenu qui correspond le mieux aux besoins de la population. Toutes les questions posées et les résultats sont présentés en annexe 3. Ce sondage a été partagé par des courriels et sur les réseaux sociaux auprès d'un public cible large, pour atteindre 106 réponses. Afin de rendre le questionnaire simple, fluide et rapide, les questions ont été séparées en 4 sections : l'introduction, le profil, les moyens de transport et les avis des répondants et répondantes. Afin d'éviter de rendre la lecture trop compliquée, le sondage a été composé de questions claires et précises. De plus, 5 minutes maximum suffisaient pour remplir ce sondage, et ce de manière assidue.

La première partie du sondage consistait à mieux comprendre la population sur leurs intentions et sur leurs connaissances de la mobilité durable. Les répondants et répondantes sont à 94,3 % sensibles à l'impact environnemental de leurs déplacements, une information pertinente pour évaluer l'intérêt des

personnes à cette problématique. En revanche, ce sondage a été partagé sur les réseaux sociaux et par courriel à des personnes qui sont pour la majorité en profession ou en études, liées à l'environnement. Par la suite, les personnes se sont exprimées sur la façon dont ils voyaient la mobilité durable, pour la plupart, celle-ci représente « d'avoir moins d'impact sur l'environnement afin de réduire leur empreinte écologique. » De plus, 28 personnes ont répondu que la mobilité durable était la réduction d'émission de GES et de la pollution atmosphérique. Puis 14 autres réponses parlent d'optimiser les transports par la réévaluation de sa façon de se déplacer. Pour la plupart des réponses, elles correspondent au principe de mobilité durable, expliqué dans l'introduction. Finalement 83,8 % sont prêts à changer leurs habitudes afin de rendre leurs déplacements plus durables. La deuxième partie du sondage consistait à établir le profil des répondants et répondantes. Ces derniers sont pour la majorité des femmes à 60,4 %, sur une tranche d'âge entre 18 et 25 ans pour 43,3 %. Dans la troisième partie, on observe que la plupart des citoyens et citoyennes utilisent des véhicules motorisés pour se déplacer, soit la voiture (38,8 %) et le bus pour (35,7 %). La quatrième partie permet de comprendre les besoins des Sherbrookoises et Sherbrookois. Ces derniers aimeraient, pour 82,7 %, en savoir plus sur la mobilité durable, mais plus particulièrement sur :

- Quels seraient les meilleurs moyens en mobilité durable ;
- Selon les besoins de la population ;
- S'il existe des aides financières ;
- Savoir ce que la Ville de Sherbrooke compte proposer pour les années à venir.

Les déplacements durables à Sherbrooke comportent certains freins à leurs réalisations, pour la majorité ce sont l'offre, les infrastructures, l'aménagement du territoire ainsi que le temps de trajet. Par la suite, les citoyens et citoyennes devaient donner leur avis sur l'offre et les infrastructures de déplacement de la ville ainsi que sur les services que proposent les services de transport de Sherbrooke (STS). Il est important de mentionner que la majorité des personnes utilisant la STS sont satisfaites à 55,7 %. La plupart des commentaires reçus à propos de l'offre des autobus mentionnent qu'ils devraient être améliorés et étoffés pour devenir plus efficaces, fiables et abordables. En ce qui concerne la ville, la population est satisfaite à 40,2 %. Ce résultat s'explique par les commentaires de la population qui considèrent que la ville ne fournit pas assez d'effort, que l'entretien, l'offre et l'aménagement du territoire sont adaptés pour les voitures et non pour du transport en commun ou actif. En revanche, certaines personnes mentionnent que la ville fournit des efforts, mais qu'il en reste beaucoup à faire.

Pour résumer, ce sondage démontre d'une envie de changer les comportements. Par ailleurs, les répondants et répondantes ont eu plus envie de changer leurs comportements après avoir répondu au questionnaire. Cette dernière information est déterminante dans le futur du projet, car elle met en lumière que le simple fait de parler d'un sujet peut pousser à changer les habitudes, particulièrement si la population a les bonnes informations. (Annexe 4)

Ce questionnaire amène plusieurs points déterminants pour le contenu et la forme du balado :

- L'intention pour le changement de comportement ;
- Les freins et la perception sur la mobilité durable ;

- Les solutions possibles ;
- Le simple fait d'en parler amène à en parler davantage et à poser des actions.

Le sondage a aidé à la construction du balado ainsi que la recherche documentaire et les entrevues. Cependant, le sondage n'est pas représentatif de la population, seulement 106 personnes ont répondu sur une population de 175 114. De plus, les profils sont pour la majorité déjà sensibilisés au sujet.

3.3 Résumé des ressources utilisées et des livrables

Cette section permet de faire une courte description des différents rendus et les ressources nécessaires pour les réaliser.

3.3.1 Livrable

Dans le cadre de ce projet, plusieurs livrables ont été produits, ils sont présentés dans le tableau 3.1 ci-dessous.

Tableau 3.1 Livrables du projet

Type de livrable	Description
Sondage préliminaire	Ce livrable présente les résultats du sondage qui sont résumés et analysés dans la partie 3.3 du rapport, puis la totalité des résultats est présentée en annexe 4.
Visuel	La création des visuels utilisés pour rendre attractif le balado est présentée dans la partie 4.2.
Balado	Ce livrable correspond à la finalité de ce projet, le balado. Il comprend une bande-annonce et 3 épisodes, disponibles sur la plateforme d'écoute Spotify. Un code QR est présenté en annexe 5 permettant d'avoir accès au balado.
Sondage	Ce livrable présente la satisfaction de l'auditoire sur les écoutes, présenté dans la partie 5 et dans l'annexe 14.

3.3.2 Ressources

Pour réaliser un balado, il est important de prendre en compte les différentes ressources nécessaires, qu'elles soient matérielles, financières et humaines. Pour ce balado seulement 2 ont été nécessaires pour le réaliser. Dans un premier temps, les ressources humaines utilisées sont composées d'invités, de spécialistes, d'amis et de la famille. Puis pour apporter une valeur ajoutée ainsi qu'assurer la réussite du projet, les invités Zachary Bournival, Évelyne Beaudin et Judith Beaudoin, ont participé à la réalisation des épisodes. Mélyssa Mongeau étudiante à l'Université de Sherbrooke a

réalisé les différents visuels graphiques. Les ressources matérielles utilisées sont le studio d'enregistrement, la location de matériel et le logiciel de montage audio.

4 DÉMARCHE DE CRÉATION

Le projet est un balado de 3 épisodes et d'une bande-annonce, créé dans le but de faciliter le passage à l'acte des citoyens sur la mobilité durable, destinés à l'ensemble de la population sherbrookoise. De plus, le projet a dû s'adapter pour donner un contenu qui soit accessible pour tous, tant dans la forme que dans le contenu.

4.1.1 Définition et fonctionnement des balados

Selon l'Office québécois de la langue française un balado est « un fichier audio contenant une émission ou une chronique, mis à disposition du public sur internet afin d'être lu en continu par l'intermédiaire d'une application prévue à cet effet ou téléchargée automatiquement par abonnement ou sur demande pour lecture ultérieure. » La baladodiffusion « est normalement réservée pour désigner le mode diffusion, la technologie *podcasting* en anglais. » (Office québécois de la langue française, 2023) Le terme balado est le mot francophone pour désigner le concept de podcast, qui est une contraction des mots « Ipod » et « Broadcast ». Bien que le terme balado soit préférable pour les francophones, le mot podcast est plus couramment utilisé, en particulier en dehors du Québec (Varmédia, 2020). La baladodiffusion a vu le jour en 2004 et permet de raconter des histoires en dehors des médias institutionnels (Joo, 2021 ; Caza 2019). Les balados peuvent porter sur divers sujets tels que la politique, la santé, le sport, l'environnement, la culture, etc. La durée d'un podcast peut-être très différente, de quelques minutes à plusieurs heures.

(Caza, 2019)

Les balados peuvent être des rediffusions d'émissions de radio et ceux qu'on appelle de « natif » qui peut avoir des créateurs variés comme une étudiante ou un étudiant qui souhaite vulgariser un sujet scientifique. Les balados peuvent aussi être monétisés comme avec l'émission « Cerno, l'anti-enquête » du journaliste Julien Cernobori qui demande une compensation financière (Lacarière, 2022). Plusieurs types de balado existent, la liste ci-dessous présente une liste non exhaustive :

- Seul, où juste une personne parle d'un sujet ;
- Co-animé : accompagné d'une personne ;
- L'entrevue : une tierce personne est invitée à faire appel à son expertise et ainsi apporter une valeur ajoutée au balado ;
- La table ronde : inviter les mêmes personnes de manière régulière (une ou plusieurs personnes) ;
- Le documentaire : offrir un format qu'on retrouve majoritairement en vidéo, mais qui permet de communiquer de l'information à l'audience à l'aide d'ajouts de voix, éléments musicaux et bruitages.
- La fiction : réaliser comme un livre audio ou un roman afin de faire voyager l'auditoire dans un autre univers. (Morin, 2023)

4.2 Le balado comme outil de communication

Le balado semble un bon outil communicationnel qui permet au citoyen de se sentir beaucoup plus engagé et ainsi de pouvoir s'identifier à une histoire, par la mise en place de la mise en récit ou communément appelée en anglais *storytelling* (Bastien 2021 ; Caza, 2019). La mise en récit est « un procédé rhétorique consistant à employer la forme narrative dans le but de transmettre une information ou de convaincre » (Office québécois de la langue française, 2020). Par conséquent, l'utilité des balados comme moyen de mobilisation permet d'augmenter le sentiment d'appartenance et d'améliorer l'implication des citoyens et citoyennes à mener à bien des actions.

Comme mis en évidence par la recherche documentaire, l'individu a de la difficulté à mettre en place des actions concrètes, de plus, les communications déjà employées ne fonctionnent pas pour la majorité. (GIEC, 2022 ; Ville de Sherbrooke, s. d. c ; Champagne-Poirier, 2023). De plus, dans le cadre de sujets plus complexes qui demandent plus de connaissances, le balado permet de transmettre les informations via un contenu vulgarisé et simple (Henrion, 2022). En plus de la facilité de compréhension, ce type de format audio permet une liberté d'écoute par la possibilité de faire autre chose en même temps (ménage ou conduire), contrairement à la vidéo qui demande plus d'attention (Henrion, 2022) ; ou encore d'avoir le choix du moment de l'écoute. Le directeur général, William Maurer, de CHOQ.ca la plateforme média numérique, mentionne « Le plaisir d'un balado, c'est qu'on peut l'écouter n'importe où, n'importe quand ». L'un des avantages que possède ce format communicationnel et qu'il permet de développer un narratif assez intéressant pour garder l'engagement de l'auditoire. (Caza, 2019). De plus, le balado n'est pas perçu comme un moyen de communication traditionnel, donc la personne qui écoute les épisodes n'a pas l'impression qu'on veut lui imposer son message (Caza, 2019). Dans les moyens de communication marketing actuels, présents en grande quantité, l'objectif est souvent de vendre un produit, un service ou une idée. (B. Bihan, Stratégie de communication note de cours, 2018) Le balado a aussi pour but de vendre une idée, mais contrairement à d'autres médias celui-ci permet de ne pas faire ressentir à l'auditoire qu'on veut lui imposer un produit, un service ou une idée à acheter. L'écoute se fait sur une base de volontariat, la personne a le choix du lieu, de l'horaire, de la vitesse et du moment de son écoute (Korichi 2021 ; Karamagioli, 2019 ; Merzeau, 2009). Cependant, malgré une mise en place simple, les balados peuvent présenter certains défis techniques, particulièrement pour des personnes qui ne sont pas dans ce métier tel que le montage audio.

Les médias traditionnels tels que la télévision, la radio et les journaux continuent à jouer un rôle important pour sensibiliser les personnes aux enjeux environnementaux et les inciter à adopter des comportements durables (J. Beaudoin, conversation, 7 février 2023 ; Comby, 2009 ; Legagneux et al, 2019). Malgré la diminution de leur influence face à l'émergence des médias en ligne et sociaux, ils ont l'avantage de pouvoir atteindre un grand public rapidement. Cependant, pour maximiser l'impact de la communication afin de protéger l'environnement, il est nécessaire de combiner différents types de médias, traditionnels et en ligne (Thériault, 2022).

4.2.1 Popularisation des balados — un média d'influence

L'étude Netendances en 2022 de l'Université Laval a révélé que l'écoute de balados est en hausse au Québec, avec environ un tiers des adultes québécois qui ont l'habitude d'en écouter. Plus précisément, 34 % des adultes québécois ont tendance à écouter ce format audio (Académie de la transformation numérique, 2022). L'étude *The Canadian Podcast Listener*, produite en 2022, mentionne que 27 % des personnes canadiennes écoutent des balados sur une base régulière ainsi que la moitié de la population canadienne a déjà écouté un balado. En revanche, les habitants du Canada francophones écoutent moins de balados que les anglophones. (Signal Hill Insights, 2022) Ces chiffres démontrent que ces émissions continuent de connaître une évolution remarquable, pour devenir un média populaire avec une influence croissante sur les industries, les médias et la population. Leur popularité s'est accrue notamment depuis la pandémie de la COVID-19, car les personnes ont eu davantage de temps libre, ce qui a conduit à une augmentation de l'audience (Spotify Advertising, 2020 ; Brulhatour, 2021). Ce format audio devient un marché de choix pour de nombreuses personnes en raison de sa grande accessibilité et sa facilité d'utilisation (Joo, 2021). Les balados peuvent être écoutés sur diverses plateformes telles que Spotify, Apple podcast, Google podcast, ainsi que sur des sites Web. De plus, la plupart des émissions sont gratuites ou proposent un abonnement à un prix abordable, les rendant accessibles pour un large public (Henrion, 2022).

Leur popularité grandissante a conduit à une diversification de l'offre avec de grandes entreprises de médias produisant leurs propres balados et de nombreux indépendants réussissant à se faire un nom grâce à la qualité de leur contenu (Henrion, 2022). Les balados ont également été utilisés pour des campagnes de sensibilisation et de programmes éducatifs (Brulhatour, 2021 ; Gaulin, 2020). Depuis, plusieurs années, ces émissions connaissent une grande influence, en raison de plusieurs facteurs clés. Tout d'abord, il offre un contenu personnalisé, adapté aux intérêts et aux besoins spécifiques des auditeurs, par la grande diversité de sujets traités (Henrion, 2022 ; Joo, 2021). En revanche, certains thèmes sont appréciés plus que d'autres, les plus populaires sont humoristiques ou parle de vrais homicides (Caza, 2019 ; Signal Hill Insights, 2022). Puis la facilité d'utilisation et la disponibilité des balados ont contribué à leur popularité. Les balados peuvent être écoutés sur une grande variété de plateformes, telles que Spotify, *Google podcast*, *Apple podcast* et des sites Web. Par leur gratuité ou leur petit prix pris, ils sont accessibles à une grande partie de la population. (Henrion, 2022 ; Joo, 2021) Cette formule permet de créer des liens forts entre la personne qui anime et les auditeurs et auditrices, ainsi qu'une communauté fidèle et engagée.

Le balado, reconnu pour son potentiel communicationnel, est produit par de grands groupes médiatiques et par des boîtes de productions réalisées juste pour la création de ce format audio (Henrion, 2022). Dans l'ensemble, ils exercent une influence croissante sur la culture populaire et l'industrie médiatique. Ces émissions ont une capacité à fournir un contenu personnalisé et de qualité, et à donner une voix à des idées et des individus sous-représentés ou ignorés par les médias grand public ainsi qu'à leur accessibilité et leur facilité d'utilisation. Ces facteurs ont contribué à faire des

balados un média d'importance dans la société (Hernja et Kaufmann, 2022). En conséquence, ils devraient continuer à jouer un rôle de premier plan dans les médias et la culture populaire.

4.3 Description du balado

Ce balado, intitulé « Changer de Voie », est dédié à la mobilité durable et offre des solutions concrètes et pratiques pour chaque individu, quel que soit son mode de transport habituel. Il aborde plusieurs sujets liés à la mobilité durable, tels que l'utilisation du covoiturage, du vélo, de la marche, de la voiture, des transports en commun et l'optimisation des trajets et du temps. Cette émission vise à démystifier cette thématique souvent perçue comme complexe et problématique, en proposant des solutions simples et accessibles à tous. L'objectif ultime est d'encourager les personnes citoyennes à s'engager activement dans la transition vers des modes de déplacement plus durables.

Pour atteindre cet objectif, les épisodes proposés sont conçus sous la forme de discussions informelles entre amis ou collègues de travail. Ce format permet à chaque invité de partager ses expériences et d'en discuter afin de mieux comprendre son avis, ses difficultés rencontrées et ses préoccupations. Grâce à cette approche, les auditrices et auditeurs se sentent plus proches du contenu et évitent toute sensation de dépassement ou d'anxiété (Legagneux et al, 2019). De plus, un ton légèrement humoristique est utilisé pour rendre la problématique plus digeste auprès des personnes citoyennes. La description générale du balado et des épisodes se trouvent aux annexes 7 à 11.

Une longue réflexion a été faite pour identifier les thèmes des épisodes. Finalement, pour répondre aux objectifs, l'émission se sépare en 3 épisodes. Le premier épisode met en scène un étudiant débutant en mobilité durable, qui possède une voiture qu'il utilise chaque jour. Cependant, malgré cette utilisation quotidienne, il est vraiment intéressé à rendre ses déplacements plus durables en les optimisant. Le deuxième épisode se déroule dans le bureau de la mairesse situé à l'hôtel de ville, où elle partage des anecdotes et expériences personnelles, ce qui permet d'humaniser la figure politique. Ainsi, la mairesse mentionne son quotidien, ses limites et ses efforts pour être plus durable dans ses déplacements. Elle présente également la vision de la ville et son orientation stratégique pour les années à venir, mettant l'accent sur l'optimisation et la sécurité des infrastructures. Finalement, cet épisode apporte deux visions, celle de la mairesse à titre personnel et celle de la ville ce qui permet d'enrichir son contenu. Enfin, le troisième épisode met en lumière la conseillère en mobilité durable, experte dans le domaine, qui encourage l'auditoire à passer à l'action et à persévérer dans leurs actions, qu'elles soient grandes ou petites.

4.3.1 Cible

Lors de la réalisation d'un balado, le choix de la cible est essentiel, il doit être défini au préalable afin de proposer un contenu pertinent et attractif, en offrant une valeur ajoutée qui répond spécifiquement aux besoins, aux intérêts et aux préoccupations du public (Henrion, 2022 ; Cames, 2021 ; Dubé, 2020). En comprenant le type d'audience que l'émission souhaite rejoindre, le balado peut adapter le ton, les styles et les sujets, pour répondre à leurs besoins spécifiques, favorisant ainsi l'engagement et la fidélité des auditeurs et auditrices (Cames, 2021, Anaya, 2021).

Ce balado s'adresse aux conducteurs et conductrices, aux cyclistes, aux utilisateurs et utilisatrices des transports en commun, ainsi qu'à tous ceux ou celles qui souhaitent adopter une approche plus écologique de la mobilité dans la Ville de Sherbrooke. En ciblant les habitants de Sherbrooke spécifiquement, le balado crée un sentiment d'appartenance et de proximité avec l'auditoire. En conséquence, le balado cible un public large, bien que la définition d'une cible spécifique puisse sembler une approche plus courante et efficace, la mobilité durable doit être accessible à tous, sans exclusion (Hernja et Kaufmann, 2022). Cette partie aborde l'importance de ce choix et comment cela peut contribuer au succès de ce projet.

Lorsqu'il s'agit de promouvoir la mobilité durable, il est courant de cibler un groupe spécifique, tel que les cyclistes urbains ou récréatifs, les personnes utilisatrices des transports en commun ou les propriétaires de voitures électriques. Cependant, pour cet essai, le choix d'adopter une approche plus inclusive et d'élargir la cible afin d'englober l'ensemble de la population sherbrookoise a été fait tout en prenant en compte l'intersectionnalité (Haberstroh et Salloum, 2023). L'objectif est d'encourager chaque individu, quel que soit son mode de transport habituel, à envisager des alternatives plus durables et à prendre des mesures concrètes pour réduire son impact environnemental (Hernja et Kaufmann, 2022).

De plus, en élargissant la cible, le balado offre la possibilité à un public plus vaste de découvrir la mobilité durable. Il est essentiel de mobiliser un maximum de personnes aux solutions accessibles et aux actions concrètes qu'ils peuvent entreprendre dans leur vie quotidienne. En proposant des conseils pratiques et des exemples spécifiques à Sherbrooke, cela encourage une prise de conscience collective et facilite l'action individuelle (Chouinard, 2018). Finalement, le choix se dirige sur un public large afin de toucher le plus grand nombre de personnes possible. Une approche qui permet de promouvoir l'accessibilité de la mobilité durable à tous les habitants, sans exclusions ni discrimination. En représentant la ville à travers les trois invités et en partageant des anecdotes locales, cela renforce le sentiment d'appartenance et encourage la responsabilité collective qui contribuera à la réalisation de l'objectif qui est de faciliter le passage à l'acte des citoyens et citoyennes vers une mobilité plus durable et créer un impact positif sur la communauté et la planète.

4.3.2 Choix des intervenants

Les choix des invités clés ont été réalisés de manière soigneuse afin qu'ils apportent une diversité d'expertise et d'expériences. Les intervenants jouent un rôle essentiel dans l'engagement du public et représentent les porte-paroles du message de « Changer de Voie » (Henrion, 2022). Une réflexion stratégique a été menée afin de sélectionner ces intervenants qui impactent sur la réussite globale du balado. Afin de mener à bien cette recherche, des critères ont été définis :

- Habitant de la Ville de Sherbrooke ;
- Une manière de s'exprimer engageante, claire et précise ;
- Pas de préférences au niveau du genre ;

- Une personne d'influence dans la ville de Sherbrooke qui est sensible à la question de la mobilité durable ;
- Une personne experte dans le domaine de la mobilité durable ;
- Une personne étudiante de l'Université de Sherbrooke.

Pour permettre de valider les critères, des recherches et des entrevues ont été réalisées afin de s'assurer d'avoir des invités pertinents qui aideront au succès du balado. Finalement, trois personnes qui respectaient l'entièreté des critères ont été sélectionnées et présentées à la suite de ce paragraphe.

Dans un premier temps, l'étudiant Zachary Bournival étudiant à l'Université de Sherbrooke a été sélectionné comme premier intervenant. Il a été choisi pour sa voix mélodieuse, agréable et captivante, ainsi que pour sa capacité à s'exprimer clairement et de manière engageante. Son jeune âge et son statut d'étudiant, associés au fait qu'il possède une voiture et son engagement dans des actions concrètes pour optimiser ses trajets, ont fait de lui un représentant d'une partie de la population cible. L'objectif est qu'il inspire les jeunes et encourage le changement d'habitudes en matière de mobilité.

La deuxième invitée, la mairesse de Sherbrooke, Évelyne Beaudin, est choisie pour son poids médiatique, son intérêt pour le sujet et son charisme qui en font une voix influente pour transmettre un message et mobiliser la communauté. En tant que figure politique, elle incarne l'engagement des autorités locales envers la mobilité durable et apporte de la crédibilité aux actions proposées.

Finalement, la troisième invitée est Judith Beaudoin, conseillère en mobilité durable de l'Université de Sherbrooke, qui a réalisé sur la mobilité durable un essai (Beaudoin, 2012). Sa grande expertise dans le domaine, ainsi que son éloquence claire, son *leadership*, son franc-parler et sa passion pour la mobilité durable font d'elle une voix crédible et convaincante. Elle fournit des informations précises, des conseils pratiques et partage sa vision sur la perception de la population concernant la mobilité durable. Elle apporte une perspective éclairée qui renforce la crédibilité et inspire l'action des auditeurs et auditrices.

Il est important de mentionner que tous les intervenants sont des habitants de Sherbrooke, ce qui renforce le lien au public. Leur intérêt, leur expérience et leur utilisation d'un ton humoristique permettent de rendre le balado plus attrayant, divertissant tout en conservant son sérieux et son objectif de sensibilisation à la mobilité durable. Finalement, bien choisir ses intervenants peut être décisif sur le succès du balado.

4.3.3 Durée des épisodes

La durée des épisodes est un élément important à prendre en compte dans la réalisation d'un balado efficace. Des recherches approfondies ont été menées afin de déterminer la durée optimale pour ce type de format. La responsable du studio d'enregistrement, Chantal Lachance, a été consultée pour guider la réalisation du balado, y compris sur la question de la durée des épisodes. Plusieurs facteurs ont été pris en considération pour choisir la durée optimale, tels que la thématique abordée, le ton général, le message à transmettre et la cible visée (Henrion, 2022). Une durée appropriée permet de

maintenir l'attention des auditeurs et leur offrir une expérience agréable et captivante (C.Lachance, conversation, 7 février 2023 ; Calliopé, 2023).

La durée de chaque épisode a été soigneusement choisie, en tenant compte des spécificités du contenu et des contraintes liées aux emplois du temps des intervenants. Les décisions ont été prises de manière stratégique pour garantir une expérience optimale pour l'auditoire. Pour un balado simple et accessible à tous, il est important de garder les épisodes d'une durée raisonnable (Calliopé, 2023).

Le premier épisode, d'une durée de 20 minutes, présente de manière concise et captivante les bases de la mobilité durable et partage des astuces simples. Cette durée a été jugée idéale afin de ne pas surcharger l'auditeur ou auditrice, tout en maintenant leur attention tout au long de l'écoute. Le deuxième épisode, également d'une durée de 20 minutes, a été adapté en fonction de l'emploi du temps chargé de la mairesse. Bien que Madame Beaudin ait consacré 30 minutes de son temps, l'épisode n'a pu durer que 20 minutes en raison des contraintes de temps liées à l'installation et aux présentations avec la mairesse. Malgré ces contraintes, les informations fournies sont intéressantes et pertinentes, ce qui constitue un succès compte tenu des circonstances. Puis le troisième épisode avec Judith Beaudoin dure plus longtemps que les premiers épisodes pour atteindre 25 minutes. Ce choix a été réalisé, car tout le contenu a été jugé pertinent et nécessaire.

Une durée moyenne de 22 minutes a été déterminée pour l'ensemble des trois épisodes, afin de fournir suffisamment d'informations et de conseils pratiques sans surcharger l'auditeur. Cette durée permet de couvrir les sujets de manière concise, tout en laissant suffisamment de temps pour l'interaction entre les intervenants et pour la réflexion des personnes citoyennes. Ce choix est important afin de maintenir l'engagement de l'audience et de garantir une diffusion fluide du contenu. Une durée adéquate évite la dispersion et permet de concentrer l'attention sur les informations essentielles, tout en laissant de la place pour une narration agréable et une discussion approfondie sur les sujets abordés. (Calliopé, 2023) De plus, les épisodes qui sont d'une durée de 30 minutes et moins, permettent de les écouter pendant un trajet de bus et peuvent donner envie de venir d'écouter le suivant à la suite, sans se sentir découragé. En résumé, le choix de la durée repose sur une analyse minutieuse de la thématique, du ton, du message et de la cible du balado.

4.4 Enregistrement du balado

La phase préliminaire de recherche et de planification permet d'entamer la démarche d'enregistrement. Ce dernier peut se réaliser soit à distance, chez soi par exemple, soit dans un local aménagé à cet effet. Pour cet essai, l'utilisation des services de l'Université de Sherbrooke tels que la salle d'enregistrement et la location de matériel ont été des ressources utilisées. Lors de la mise en place du projet, il est nécessaire de prendre rapidement contact et de fixer un rendez-vous afin de clarifier les besoins.

Une fois l'enregistrement fini, le balado devra être vérifié, corrigé et monté avant d'être diffusé. (Gaulin, 2020) Pour qu'un balado soit de qualité, il est essentiel de respecter certains critères. Tout d'abord, la

sélection d'un environnement d'enregistrement approprié est primordiale pour garantir une bonne qualité sonore et éliminer les distractions indésirables (C.Lachance, conversation, 7 février 2023 ; Anaya, 2021).

L'enregistrement du balado s'est déroulé au studio d'enregistrement de l'Université de Sherbrooke, sous la supervision de Chantal Lachance, responsable du studio. Le choix de cet espace permet de bénéficier d'un espace acoustique optimisé et équipé du matériel nécessaire. De plus, il est crucial de veiller à la clarté et à la qualité sonore lors de l'enregistrement. Cependant pour permettre celui de la mairesse, qui se trouvait dans son bureau à l'hôtel de ville, du matériel a dû être loué après du service multimédia de l'université. Ce prêt a permis de bénéficier de l'équipement nécessaire pour capturer le son avec clarté et garantir une expérience d'écoute agréable, malgré une qualité sonore moindre qu'au studio. En effet, le bureau de la mairesse est grand et ne contient pas beaucoup de tissu, ce qui ne permet pas de couper le son et donc engendre une résonance (C.Lachance, conversation, 7 février 2023). L'un des avantages de ce projet est que l'utilisation du studio et du service de prêt sont gratuits. Cette opportunité offerte par l'université de Sherbrooke a permis de réaliser ce balado sans supporter de coûts financiers. En respectant les critères d'enregistrement, une expérience d'écoute agréable et de qualité a pu être assurée. La bande-annonce, l'épisode 1, l'épisode 3 et l'introduction de l'épisode 2 ont été réalisés dans des conditions optimales, garantissant ainsi la clarté et le professionnalisme du contenu audio.

4.4.1 Postproduction

Le montage des balados occupe une place essentielle dans le processus de création, en fournissant des ajustements techniques et précis qui font la différence en termes de qualité et d'expérience offerte au public. La complexité de ce processus peut varier en fonction du contenu, du style et des objectifs spécifiques du balado. (Anaya, 2021 ; Henrion, 2022)

Lors du montage, plusieurs éléments entrent en jeu pour créer une narration fluide et captivante. Cela comprend le découpage des enregistrements, l'ajustement des niveaux sonores, l'élimination des erreurs, ou des moments de silence indésirables, ainsi que l'ajout d'effets sonores ou de musique d'ambiance. La complexité du processus de montage peut varier en fonction de la nature du contenu comme pour un balado avec des invités qui requiert des compétences particulières pour sélectionner les meilleures parties des échanges. En effet, durant le montage, il faut réussir à garder le narratif des histoires et des expériences des invités.

En ce qui concerne ce balado, plusieurs découpes ont dû être nécessaires pour améliorer la qualité d'écoute. Le premier épisode avec Zachary a été coupé de 18 minutes, passant de 38 à 20 minutes, beaucoup de répétitions, de blanc et de contenu non pertinent ont été supprimés. Par conséquent, le balado a été écouté plusieurs fois dont une fois avec l'invité. Après avoir identifié les parties à découper, un document mentionnant la totalité des découpes est envoyé à Madame Chantal Lachance afin qu'elle effectue les changements nécessaires. L'épisode 3 a été légèrement découpé et l'épisode 2 n'en a pas eu. Beaucoup de temps a été donné sur cette partie afin qu'aucune erreur ne soit faite et que le balado

soit attractif. L'ajout d'une musique entraînante libre de droits, à télécharger via le site internet *Artlist*, a été ajouté lors du montage audio afin de donner plus de dynamisme. L'identité musicale est un outil précieux pour toucher le côté affectif de l'auditoire.

Un montage attentif permet de donner une structure cohérente à l'épisode, par la mise en place de transitions harmonieuses entre les différentes parties et maintenir le rythme de l'émission. Le montage est un processus qui nécessite d'avoir des compétences techniques et créatives, qui doit être adapté en fonction du contenu, du style et des objectifs. L'attention portée à la postproduction améliore la qualité globale de l'émission et crée une expérience d'écoute captivante.

4.5 Démarche communicationnelle

La communication du balado est une partie essentielle dans sa réalisation afin qu'il soit entendu et impactant auprès du plus grand nombre de personnes.

4.5.1 Nom du balado

Le choix du nom d'un balado ou de tout autre projet ou entreprise est crucial pour susciter l'intérêt de l'auditoire. Il doit être composé de vocabulaire ou termes spécifiques et francophones pour éviter toute confusion, car le contenu de l'émission est en français. Un exemple qui a créé de la confusion est le balado *mobility stories*, dont le contenu est en français alors que le nom est entièrement anglophone. Le nom doit également être facilement mémorisable, partageable et compréhensible à l'oral, sachant que la majorité de la communication d'un balado est réalisée par du bouche-à-oreille (Morin, 2023). Pour rendre le titre unique, attrayant et mémorisable, l'utilisation de mots communs est à éviter, ce qui permet aussi de faciliter la recherche et le référencement de l'émission (Morin, 2023).

Dans un premier temps pour déterminer un nom d'idée au balado, un remue-méninge a été réalisé avec 3 citoyens et citoyennes de Sherbrooke. Le processus a été séparé en plusieurs étapes, dont les résultats se trouvent en annexe 6. Les personnes citoyennes ont d'abord réfléchi à des mots liés à la mobilité durable comme réduire son empreinte sur l'environnement, se déplacer en étant conscient de la pollution, vélo, bus, moins de stress, transition, économie, partage, etc. Ensuite, ils ont proposé des idées de nom de balado et en fonction de leurs précédentes réponses, quelques suggestions ont émané dont Écomobilité, Non conforme, le rayon vert, etc. Finalement, les mots et noms ressortis ont juste permis d'apporter une réflexion sur la compréhension de la mobilité durable.

Par la suite, des recherches supplémentaires ont été faites afin d'aider à la création d'un nom. Ces recherches ont permis de faire ressortir des éléments clés dans ce choix déterminant au projet. Tout d'abord, il est recommandé d'intégrer des mots-clés pertinents après le nom du balado afin que le sujet soit plus identifiable. Le mot ou le groupe de mots choisis doit être facilement mémorisable, prononçable et représenter l'information qui est véhiculée. Un autre point important dans ce choix, c'est de vérifier que le nom ne soit pas déjà déposé. Le tableau 4.1 permet de montrer le processus mis en œuvre pour le choix du nom.

Plusieurs types de noms existent

- Le nom recherché peut permettre de se différencier des autres balados habituels, en revanche cela peut réduire l'impact du balado, car il est plus difficile à identifier. Par exemple, si une émission se nomme « Un air vide » pour parler de mobilité durable, l'auditoire pourra se sentir confus, mais au contraire cela peut apporter une valeur ajoutée et une profondeur dans le narratif proposé ;
- Le nom descriptif peut permettre d'être sans ambiguïté contrairement au nom recherché, cependant il manquera d'originalité. Par exemple, si un balado porte le nom de « Mobilité durable », les personnes citoyennes verront un manque d'originalité et auront plus de mal à le retrouver dans la multitude de balados déjà présents ;
- Le nom personnel ou de marque peut permettre de développer un fort sentiment d'appartenance. Cependant, cela fonctionne majoritairement quand la personne qui réalise le balado est connue. (Morin, 2023)

Finalement, après quelques semaines de réflexion en parallèle avec d'autres étapes de création, plusieurs noms sont sortis :

1. Ça roule Sherbrooke : ce titre peut avoir un double sens, en effet, ça roule peut désigner, le fait de rouler, mais aussi avec l'expression « ça roule » qui signifie est-ce que ça va bien ?
2. Changer d'air et vide de sens : Les deux ont été pensés à la suite d'une discussion avec Chantal Lachance qui travaille pour la SSF. Elle parlait du nombre de voitures qui transportaient de l'air, car pour la majorité des citoyens, ils roulent seuls dans leur voiture.
3. Changer de Voie : finalement le dernier et non pas des moindres, qui fait le lien entre le changement de comportement et la mobilité durable par les différents choix que s'offrent au à la population. De plus, le titre comporte un jeu de mots avec voie et voix, car on peut changer les deux pour la mobilité durable.

Tableau 4.1 Critères de la sélection du nom du balado

	Vocabulaire spécifique	Vocabulaire francophone	Se dit bien/s'épelle bien	Bonne Longueur	Vocabulaire non commun	Unique
Ça roule, Sherbrooke	Oui	Oui	Moyen	Oui	Oui	Oui
Changer d'air	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Non
Vide de sens	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Oui

Changer de Voie	Oui	Oui	Oui, petite nuance avec la voie qui peut être écrit de plusieurs façons	Oui	Non	Oui
------------------------	-----	-----	---	-----	-----	-----

4.5.2 Couverture du balado

Le choix de la couverture du balado est une partie importante de la communication qui permet d'attirer l'auditeur. Si le visuel du balado est représentatif et attrayant, il améliore son attractivité et permet à l'auditeur et l'auditrice de s'en souvenir. Plus la couverture est marquante, plus l'auditeur pourra associer ces formes et ces couleurs à cette émission. Ainsi l'image reste en tête et sera directement associée au balado. (Cuisset, 2023)

L'étudiante à la maîtrise en environnement, Mélissa Mongeau, a été sollicitée afin de réaliser un visuel attrayant. La liste ci-dessous présente les attentes demandées pour la réalisation de la couverture :

- Attrayant
- Qui s'associe à la mobilité durable ;
- Lisible ;
- Mémorisable.

Mélissa Mongeau a réalisé la couverture qui se trouve ci-dessous (figure 4.1). Au début, des croquis ont été dessinés sur une tablette (annexe 11). L'idée principale était d'avoir un visage unisexe pour que la couverture soit inclusive, qui dit « changer de voie » en gros caractères. Mais un format plus simple a aussi été dessiné avec juste le titre du balado écrit. Mélissa Mongeau s'est inspirée de ces idées pour les intégrer dans « Illustrator », un outil de création graphique. Par souci de complexité dans l'outil, l'étudiante a remplacé le visage par un mégaphone et après réflexion, ce choix-là a été validé pour rendre le logo inclusif. En effet, un visage, malgré qu'il soit unisexe, peut toujours porter à débat. Bien que le premier jet soit bien réalisé, il nécessitait quelques ajustements afin de l'améliorer. Les petites icônes (bus, vélo, piéton) ont été enlevées afin de le rendre plus lisible et utilisable pour un autre sujet que la mobilité durable. La couverture finale est présentée dans la figure 4.1. Finalement, d'autres visuels, un logo et une couverture pour les réseaux sociaux ont aussi été réalisés afin de faire reconnaître le balado par d'autres moyens que le bouche-à-oreille, ils sont présentés respectivement dans les figures 4.2 et 4.3.



Figure 4.1 Couverture du balado



Figure 4.2 Logo



Figure 4.3 Couverture pour les réseaux sociaux

4.5.3 Canaux de diffusion

Le succès du balado repose en majorité sur la stratégie communicationnelle qui permet de s'assurer qu'il bénéficiera d'une visibilité assez grande pour l'atteinte de l'objectif, faciliter l'action. Les réseaux sociaux personnels et professionnels, les courriels et le bouche-à-oreille sont utilisés afin de communiquer le balado qui se trouve être les plus utilisés et ce qui fonctionne le mieux pour ce type de projet (Joo, 2021). Cette stratégie s'insère dans une vision moderne de communication par des canaux de diffusion utilisés par la majorité de la population (Morin, 2023). L'utilisation des réseaux sociaux permet aussi de s'assurer que l'auditoire recherché puisse écouter le balado, car il a accès à du matériel (ordinateur, téléphone, tablette) afin qui peut aller sur internet. Pour renforcer la crédibilité du balado, le réseau professionnel est sollicité, en plus du réseau social LinkedIn, en créant des partenariats avec les différents acteurs du projet, l'Université et la Ville de Sherbrooke (Henrion, 2022). De plus, un code QR a été créé afin de le partager lors d'évènements comme le Sommet International de l'écocitoyenneté.

Les invités, Zach Bournival, étudiant de l'Université de Sherbrooke, et Judith Beaudoin, conseillère en mobilité durable de l'Université de Sherbrooke, ont partagé sur leur réseau. Anne-Sophie, conseillère à la mobilité durable à la Ville de Sherbrooke a été une source d'information et de diffusion sur les réseaux sociaux. Les associations étudiantes, le REMDUS et la FEUS ont été contactées. Le REMDUS a pour politique de ne pas publier sur ces réseaux sociaux les demandes des étudiants par un souci d'équité, mais ils ont pris la décision de le partager sur leur nouveau site internet. En ce qui concerne la FEUS, aucune réponse n'a été donnée. Le service du développement durable de l'Université de Sherbrooke a aussi partagé le balado sur ses réseaux sociaux et sur leur page internet dans la section mobilité. Le CUFÉ a aussi partagé le balado sur ses réseaux sociaux, en revanche, ils n'ont pas pu le partager par courriel, car la demande a été faite en fin de session. Finalement, deux mois après la diffusion, la ville a publié sur la page Facebook et Instagram de la mairesse, ce qui a permis de relancer les écoutes.

4.5.4 Fréquence de diffusion

Pour ce balado, la fréquence n'a pas nécessité de réflexion pour une question de temps, les trois épisodes ont été publiés au même moment. Par conséquent, la fréquence de publication n'a pas été un élément clé dans la réussite du balado. Cependant, de manière générale, cette question doit être prise en compte, car elle permet maintenir de l'engagement en créant une habitude et une attente chez l'auditrice et l'auditeur ce qui permet aussi d'augmenter la visibilité (Henrion, 2022)

4.5.5 Hébergeur et diffusion du balado

L'utilisation de la plateforme Spotify qui a permis de rendre disponible le balado sur d'autres plateformes telles que Google podcast, a été choisie pour sa facilité d'utilisation, mais aussi pour sa possibilité d'analyse des auditeurs et auditrices. Plusieurs possibilités existent pour diffuser un balado. Par exemple, l'inscription à BaladoQuébec permet de le diffuser gratuitement, par la suite, il peut être relayé sur d'autres plateformes comme Spotify, Google et Apple podcast. Si une vidéo est réalisée, les plateformes telles que YouTube ainsi que les réseaux sociaux comme Facebook et Instagram sont à

envisager. (François Charron, s. d). Si un producteur de balados possède déjà un site internet, il peut le diffuser directement via celui-ci, s'il est connu pour qu'il puisse avoir une visibilité assez grande pour rendre l'émission populaire.

4.5.6 Structure du balado

Les balados sont des entretiens semi-dirigés, afin de favoriser un échange dynamique. Les intervenants étaient invités à partager leurs anecdotes et expériences tout en gardant un ton humoristique, une problématique d'envergure peut causer de la frustration et de l'écoanxiété (Joly, 2023). Le balado, ici, a pour but d'apporter une nouvelle vision sur les moyens de communiquer en environnement afin de rendre plus digeste l'information sans créer de l'anxiété. Voici la structure pour « Changer de Voie » :

- Introduction seule, la même pour tous les balados ;
- Salutation et présentation de l'invité ;
- Questions pour apprendre à connaître l'invité et mettre une personne humaine dernière sur ses idées ;
- Questions en lien direct avec le sujet

4.5.7 Limites et défis dans la production de ce balado

Utiliser les balados comme moyen de communication pour encourager les citoyens à adopter de nouveaux comportements peut comprendre certains défis et limites. Tout d'abord, il est essentiel de sélectionner son public cible afin d'optimiser l'efficacité du balado et de préférence, il faut privilégier un public spécifique. Pour ce balado, le défi a été de choisir un public large afin d'atteindre le plus de citoyen et citoyenne possible, mais ce choix peut impacter l'attractivité et par conséquent la réussite de ce projet.

La réalisation d'un balado peut engendrer des coûts comme l'achat de matériels (micro, caméra, studio, logiciel, etc.). Cependant, ce projet a été fait dans le cadre d'une maîtrise à l'Université de Sherbrooke qui dispose d'un studio et d'un système de prêt de matériel, annulant ainsi les coûts financiers.

La barrière de la langue et des technologies sont des limites importantes, en effet, les balados sont généralement disponibles dans une seule langue, ce qui peut exclure certaines personnes. « Changer de Voie » est en français, ce qui exclut les autres langues. De plus, certaines personnes n'ont pas accès à internet ou aux technologies nécessaires pour écouter le balado, mais aujourd'hui la majorité des informations communiquées le sont par internet.

L'engagement et la motivation constituent un défi majeur. Bien que les balados peuvent fournir des informations utiles, le maintien et l'engagement des personnes à changer leur comportement sont difficiles. En revanche, il est important de noter que vouloir changer les comportements de la population est difficile, peu importe le moyen de communication. Pour « Changer de Voie », c'est l'un des défis principaux, car l'objectif de ce projet est de proposer un outil qui a un réel impact sur les comportements de citoyens. De plus, le balado ne doit pas provoquer de l'écoanxiété, qui se trouve être une problématique récurrente dans la communication et la sensibilisation environnementale. Selon l'Office québécois de la langue française l'écoanxiété est « un sentiment d'anxiété ou préoccupation ressentie

par une personne devant les bouleversements causés par les changements climatiques et l'appréhension de leurs conséquences » (Office québécois de la langue française, 2021). Ce stress peut engendrer une paralysie par l'attente d'un désastre environnemental, mais il peut aussi devenir une source de motivation à l'action, particulièrement en ce qui concerne les jeunes générations (génération Z) (Gauvreau, 2021). En effet, ces dernières voient leur vie future se dégrader devant leurs yeux et veulent pouvoir y remédier, contrairement aux générations plus vieillissantes (génération X et Y) qui se sentent moins concernées par la question. En effet, il existe un conflit intergénérationnel, entre les plus anciennes qui pensent que c'est aux jeunes militants de faire des actions et les jeunes qui se sentent opprimés et indignés face aux inactions et actions de leurs aînés. Un film réalisé par Élise Ekker-Lambert, après nous, montre de jeunes militants pour le climat qui sont blasés de servir de prétexte à l'inaction. (TV5 unis, 2023) Il est important de mentionner qu'aujourd'hui en 2023, l'écoanxiété n'est pas considérée comme une maladie, mais comme une réponse lucide face aux changements qui affectent les écosystèmes (Bernateau, 2023).

Pour réaliser ce projet, des recherches ont été faites. Ces dernières ont apporté un défi, car les informations données sont directement sur les balados, se contredisent parfois, ne sont pas en très grand nombre et sont parfois incomplètes. Ces lacunes peuvent s'expliquer, car c'est un outil qui est jeune dans le sens de son utilisation, particulièrement dans l'objectif de changer les comportements. Par conséquent, mesurer l'efficacité des balados en termes de changement de comportement est difficile, ce défi est expliqué plus en détail dans la partie 5 de ce rapport.

Utilement, il est essentiel de tenir compte de ces limites lors de l'utilisation des balados comme outils de communication pour encourager les changements de comportement.

5 ÉVALUATION DU POTENTIEL COMMUNICATIONNEL

Lors de la création d'un outil de communication, il est important d'évaluer son efficacité. En ce qui concerne le balado, l'évaluation peut dépendre du mode de diffusion choisi, par exemple sur Spotify, le balado est évalué avec un nombre d'étoiles, contrairement à YouTube qui procède par nombre de personnes qui aime ou non. Par ailleurs, sur certaines plateformes, dont YouTube, il est possible de mettre des commentaires. De manière générale, le nombre d'écoutes, les différents commentaires, le nombre de « j'aime » ou de « je n'aime pas » permettent d'évaluer le balado. Cependant, seulement deux personnes ont noté de 5 étoiles l'émission ce qui ne permet pas d'émettre une validation de manière optimale. Ces données restent peu précises. Ainsi, la réalisation d'un sondage à la fin du balado a été effectuée afin d'améliorer le retour.

Après avoir enregistré les épisodes, réalisé la postproduction, le balado a été diffusé le 12 avril 2023. Depuis cette date, des données statiques sur les écoutes ont pu être réalisées par Spotify. Le balado a été écouté, à la date du 19 juin 2023, 283 fois avec un pic d'écoute le 16 avril dû au partage sur les réseaux sociaux. Il est important de mentionner que 283 représente le nombre d'écoutes de tous les épisodes. En outre, l'épisode numéro un et le numéro deux ont eu le plus de succès, un tableau récapitulatif du nombre d'écoutes est présenté en annexe 12. Les auditeurs sont pour la majorité âgée

entre 28 et 34 ans, localisés au Canada, en France et un peu dans d'autres pays, ce qui peut facilement s'expliquer par le partage sur les réseaux sociaux qui contiennent des personnes habitants d'autres pays (annexe 17).

En plus du balado, un sondage dans *Google Forms* a été partagé via la description de l'émission, mais aussi via les publications sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram et LinkedIn). Il se compose de seulement trois questions (annexe 13) afin d'éviter que ce soit trop demandant pour l'auditoire. En revanche, un problème est apparu lors de la diffusion, effectivement, les citoyens et citoyennes ne pouvaient pas cliquer sur le lien ou le copier. Finalement, seules trois personnes ont pu y répondre, ce qui a rendu le sondage peu pertinent. Les réponses sont présentées en annexe 14. Pour permettre d'avoir plus de retour, une question a été posée après chaque épisode du balado sur la plateforme *Spotify*, mais finalement seulement 3 personnes ont répondu (annexes 15 et 16). Par conséquent, sur 283 écoutes, seulement 6 personnes ont donné leur avis. Bien que le nombre de réponses soit faible, les personnes ont été satisfaites de l'émission.

Par conséquent, l'une des principales difficultés de ce projet réside dans la détermination de l'efficacité du balado. D'un point de vue non quantitatif, certains auditeurs et auditrices ont exprimé leur satisfaction en affirmant que l'émission était bien réalisée et organisée. Le balado a suscité un réel intérêt tant sur le plan de sa forme que de son contenu, ce qui démontre le potentiel de ce type de projet. Cependant, il est important de souligner que mesurer l'impact sur le changement des comportements est une tâche complexe et qui requiert un suivi à long terme. Une approche qualitative a été privilégiée pour évaluer cet outil et savoir s'il pouvait engager la population. Afin que ce projet puisse avoir un impact significatif en termes de mobilisation, il est essentiel qu'il soit relayé ou créé par une municipalité ou par une instance du gouvernement pour augmenter son impact.

En définitive, le balado est une réussite sur la conception et la réalisation, cependant, il reste difficile de déterminer dans quelle mesure il a réellement contribué à aider les citoyens et citoyennes à changer leur comportement.

6 RECOMMANDATIONS

Après avoir diffusé, communiqué et évalué de manière approfondie la pertinence du projet et ses retombées, certaines recommandations sont à formuler afin d'améliorer et d'optimiser cet essai création. Elles sont basées sur les différentes observations et enseignements tirés de cette première expérience, visant l'objectif d'accroître l'impact du balado et d'encourager un changement de comportement chez les personnes qui l'écoutent. Les recommandations portent sur divers aspects qui, en les combinant, peuvent améliorer l'efficacité du projet.

6.1 Améliorer la qualité de la production

Bien que le balado soit bien conçu, un certain niveau de stress dans la voix est visible, ce qui peut donner l'impression de ne pas connaître son sujet ou de ne pas être convaincu. Pour améliorer ce point, il serait bénéfique d'accorder une attention particulière à la qualité de l'enregistrement et à la maîtrise

de la voix afin de transmettre un message clair et captivant à l'auditoire. De plus, il serait nécessaire aussi de prendre plus le temps lors de la préparation et l'enregistrement, qui pourrait réduire le stress.

6.2 Réaliser un sondage plus en amont

Pour optimiser la pertinence et la sélection des invités, il est recommandé de procéder à la réalisation du sondage plus en amont de la production des épisodes. Les réponses permettront d'identifier les attentes et les préférences des auditeurs, ce qui facilitera la planification et le choix des invités en fonction de leurs intérêts.

6.3 Exploiter les outils proposés par Spotify

Afin de recueillir des commentaires et des évaluations plus précises, l'utilisation des outils directement disponibles sur la plateforme de Spotify est à explorer. De plus, encourager les auditeurs et les auditrices à donner leur avis contribue à obtenir des données plus fiables pour évaluer l'efficacité du balado.

6.4 Consacrer du temps à la communication

La promotion du balado auprès du public cible est une partie essentielle. Une stratégie de communication efficace aidera à accroître l'engagement des auditeurs et à générer un impact significatif sur les comportements visés.

CONCLUSION

Cet essai a mis en évidence l'urgence des changements climatiques et le rôle prédominant des transports en tant que principaux contributeurs des émissions de GES. Afin de réduire ces émissions, la mobilité durable est apparue comme une solution qu'il faut promouvoir activement. Toutefois, la transition est complexe en raison de l'aménagement actuel du territoire et des habitudes profondément ancrées des citoyens et des citoyennes qui ont été façonnées par des décennies de dépendance à la voiture individuelle. La mobilité durable est bien plus qu'un moyen de déplacement, c'est un développement de soi pour devenir une norme sociale commune qui prend en compte les enjeux de durabilité et d'inclusivité. Les individus sont encouragés à repenser leurs modes de déplacement pour qu'ils soient respectueux de l'environnement et à promouvoir un changement de mentalité vers une société plus durable.

Pour faciliter cette transition vers une mobilité durable, le balado intitulé « Changer de Voie » a été réalisé. Bien que l'émission ait été très bien accueillie par les auditeurs et les auditrices, et qu'aucun avis négatif n'ait été formulé, l'évaluation de l'efficacité du format audio reste une lacune à ce projet. Cependant, le format simple et plus digeste a l'avantage d'éviter d'accabler la population et ainsi de limiter l'écoanxiété. Le format en trois épisodes portant sur trois niveaux en mobilité durable, avec la collaboration de trois intervenants, permet de fournir des ressources et des informations vulgarisées, qui a été apprécié.

Ce rapport décrit les différentes étapes de création et de réalisation de l'émission « Changer de Voie ». Tout d'abord, il expose le contexte et les enjeux de la problématique permettant de mieux comprendre

le sujet. Par la suite, l'objectif du projet, sa portée et ses composantes ont été décrits. Puis, le processus ayant mené à la réalisation du projet est expliqué de manière détaillée et précise. Toutefois, la validation du caractère communicationnel permet de soulever une lacune en ce qui concerne le retour sur la réussite de ce type de projet. Bien que le balado soit bien réalisé, il manque certaines données afin de vérifier s'il est réellement pertinent d'utiliser cet outil comme moyen de mobilisation citoyenne pour un enjeu environnemental.

Pour améliorer le projet, une meilleure préparation en amont est préconisée, en évitant les contraintes de temps. Dans une démarche de collaboration, une planification plus approfondie permettrait d'identifier plus précisément les besoins de la population. De plus, malgré une bonne stratégie de communication, la limite de temps n'a pas permis de communiquer de manière optimale le balado au public cible, ce qui constitue une lacune.

En conclusion, ce projet a adopté une approche novatrice en combinant une recherche documentaire, une démarche de création et de collaboration. La transition vers une mobilité durable nécessite une approche différente qui combinerait plusieurs outils et modes de communication. La sensibilisation et la communication doivent prendre en compte les caractéristiques locales du territoire, les habitudes des citoyens et citoyennes et leurs besoins spécifiques. L'utilisation des balados comme moyen d'engagement de la population semble être une opportunité intéressante. En revanche, il est nécessaire de poursuivre les recherches et les évaluations pour mesurer l'impact sur le changement de comportement. La ville de Sherbrooke ainsi que d'autres villes pourraient employer un ton positif et développer leur balado afin de renforcer leur communication et engager la population sur leur action individuelle.

RÉFÉRENCES

- Académie de la transformation numérique. (2022). Actualités en ligne, réseaux sociaux et balados. *Netendances 2022*. <https://transformation-numerique.ulaval.ca/wp-content/uploads/2023/06/netendances-2022-actualites-en-ligne-reseaux-sociaux-et-balados.pdf>
- Alshammari, T., Hassan, A. (2022). Impact of Automobility on Urban Sprawl. <https://encyclopedia.pub/entry/27732>
- Anaya, T. (2021). Conseil aux PME pour créer et promouvoir un balado. <https://fr.capterra.ca/blog/2362/comment-creer-un-balado-pour-pme>
- Balado découverte. (s. d). Mobilité durable – Modérons nos transports. <https://baladodecouverte.com/circuits/982/poi/11234/mobilite-durable>
- Bastien, M. (2021). *La baladodiffusion pédagogique – Écouter pour mieux communiquer*. https://eduq.info/xmlui/bitstream/handle/11515/38211/Bastien_35-1-21.pdf?sequence=5
- Beaudouin, J. (2012). *Perceptions et comportements en transport actif chez la communauté de l'université de Sherbrooke – portrait, analyse et recommandations*. [Essai de maîtrise] Université de Sherbrooke, Sherbrooke, Qc, Canada. https://savoirs.usherbrooke.ca/bitstream/handle/11143/7021/cufe_Beaudoin_J__05-10-2012_essai235.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Bernateau, I. (2023). Éco-anxiété : entre anxiété et lucidité. *Cairn*. <https://www.cairn-int.info/dossiers-2023-2-page-1.htm>
- Bilodeau, M. (2021). Climat : le Canada est le cancre du G7? Trois choses à savoir. Le détecteur de rumeurs. <https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impacts/ddr-climat-le-canada-est-le-cancro-du-g7-trois-choses-a-savoir/>
- Both, J. (2005). Enjeux du développement durable. <https://books.google.ca/books?hl=fr&lr=&id=WwNVn2pzulsC&oi=fnd&pg=PR6&dq=régime+d%27urbanisation,+écologie+urbaine+et+développement+urbain+durable&ots=VsMNQ1zbNY&sig=tOGgmq1QLg06Qflyz5P6iTI27Dw#v=onepage&q=régime%20d'urbanisation%2C%20écologie%20urbaine%20et%20développement%20urbain%20durable&f=false>
- Boutros, M. (2019). Compter sur le privé pour réussir le virage vers la mobilité durable. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/556872/compter-sur-le-privé-pour-reussir-le-virage-vers-la-mobilite-durable>
- Brulhatour. (2021). Canada : Le marché du balado en croissance. https://www.lalettre.pro/Canada-le-marche-du-balado-en-croissance_a26371.html
- Calliopé. (2023). Quelle est la meilleure durée pour un podcast. <https://www.calliope-agency.fr/cafe-de-laudio/blog-podcast/quelle-est-la-meilleure-duree-pour-un-podcast/#:~:text=41%20minutes%20selon%20%27étude,d%27un%20épisode%20de%20podcast.>
- Caza, P. (2019). Une histoire dans l'oreille. <https://actualites.uqam.ca/2019/baladodiffusion-une-histoire-dans-oreille/>
- Champgne-Poirier, O. (2023). Communiquer la crise climatique pour favoriser l'autodétermination des populations : les principes du modèle IDEA. Communication présentée au Sommet International de l'écocitoyenneté, Palais des Congrès de Montréal, Québec, Canada.
- Comby, J. (2009). Quand l'environnement devient « médiatique ». <https://www.cairn.info/revue-reseaux-2009-5-page-157.htm>

- Cuisset. (2023). Communication visuelle : qu'est-ce que c'est? <https://blog.hubspot.fr/marketing/communication-visuelle#:~:text=Une%20bonne%20communication%20visuelle%20sert,auxquels%20sont%20exposés%20les%20publics.>
- Daoust, M. (2022). *Analyse de la mobilité sous une perspective genrée et intersectionnelle : pour une mobilité durable inclusive dans la ville de Sherbrooke*. [Essai de maîtrise]. Université de Sherbrooke, Sherbrooke, Québec, Canada. https://savoirs.usherbrooke.ca/bitstream/handle/11143/19498/daoust_michael_MEnv_2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y&fbclid=IwAR3CkVYaYjKMeoPvIG5Xc5ARxHBz8eMcVD7VFeSUIc7DFsam0afqS56L4CQ
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - Centre-Val de Loire. (2023). Besoins de mobilité durable dans les zones rurales de la région Centre-Val de Loire. <https://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/besoins-de-mobilite-durable-dans-les-zones-rurales-a3494.html>
- Dubé, J. (2020). Un balado...sur le balado. <https://perspectivesssf.espaceweb.usherbrooke.ca/2020/12/01/un-balado-sur-le-balado/>
- DufRASNE, M. (2022). Les dispositifs participatifs dans un monde de communication. <https://www.cairn.info/revue-questions-de-communication-2022-1-page-87.htm>
- Dupras, J. (s. d.). Série 6 de 7 la ville au cœur de l'aventure humaine : la ville et le climat. https://plus.lapresse.ca/screens/4c8d8ee9-003f-442b-8065-5e6507a27cbc__7C__0.html
- Emploi Québec. (s. d.). Définitions sur la population active. [https://www.emploi.quebec.gouv.qc.ca/citoyens/faire-le-bon-choix-professionnel/explorer-un-metier-ou-une-profession/information-sur-le-marche-du-travail/definitions-enquete-sur-la-population-active/#:~:text=Nombre%20de%20personnes%20civiles%20\(ne,institution%20ni%20dans%20une%20réserve.](https://www.emploi.quebec.gouv.qc.ca/citoyens/faire-le-bon-choix-professionnel/explorer-un-metier-ou-une-profession/information-sur-le-marche-du-travail/definitions-enquete-sur-la-population-active/#:~:text=Nombre%20de%20personnes%20civiles%20(ne,institution%20ni%20dans%20une%20réserve.)
- Engie. (2022). La mobilité durable qu'est-ce que c'est? <https://www.engie.com/news/mobilite-durable-definition-mobilite-douce>
- Environnement et Changement climatique Canada. (2023). Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement : Émissions de gaz à effet de serre. www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre.html
- Environnement Jeunesse. (2022). Le covoiturage, plus que bureau-dodo. <https://enjeu.qc.ca/covoiturage-plus-que-bureau-dodo/>
- Favier, R. (2016). Penser le changement climatique (XVIIe XIXe siècles). <https://www.cairn.info/revue-histoire-monde-et-cultures-religieuses-2016-4-page-27.htm>
- Ferland, a. (2015). *La conservation de la biodiversité en milieu urbain : comment aménager les villes du monde ?* (Essai de maîtrise). Université de Sherbrooke, Sherbrooke, Qc, Canada. https://savoirs.usherbrooke.ca/bitstream/handle/11143/8020/Ferland_Andreanne_MEnv_2015.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Gaulin, F. (2020). La baladodiffusion dans tous ses états. <https://perspectivesssf.espaceweb.usherbrooke.ca/2020/12/01/la-baladodiffusion-dans-tous-ses-etats/>
- Gauvreau, C. (2021). Éco-anxiété et engagement citoyen. *Actualité UQAM*. <https://actualites.uqam.ca/2021/eco-anxiete-engagement-citoyen/>

- Germanwatch. (2021). *Indice mondial des risques climatiques 2021 : qui souffre le plus des événements météorologiques extrêmes*.
<https://germanwatch.org/sites/default/files/Résumé%20de%20l%27indice%20mondiale%20de%20risques%20climatiques%202021.pdf>
- Gousse-Lessard, A.; Lavoilette, J. (2022). Transformation des villes et mobilité durable : Regard sur les déterminants psychosociaux de l'attachement à l'auto solo.
<https://journals.openedition.org/vertigo/37073>
- Gouvernement du Canada. (2022a). Émissions de gaz à effet de serre : facteurs et incidences.
<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre-facteurs-incidences.html>
- Gouvernement du Canada. (2022b). Émissions de gaz à effet de serre.
<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre.html#exploitation-petroliere-gaziere>
- Gouvernement du Canada. (2022c). Langage clair, accessibilité et communication inclusives.
<https://www.canada.ca/fr/conseil-prive/services/bureau-collectivite-communications/formation-intensive-introduction-communications-fonction-publique-canadienne/langage-clair-accessibilite-communications-inclusives.html>
- Gouvernement du Canada. (2016). L'accord de Paris. <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/accord-paris.html>
- Gouvernement du Québec. (2023). Réduire les GES en transport.
<https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/actions-lutter-contre-changements-climatiques/reduire-ges-transport>
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). (2021a). *Changements climatiques 2021, Les bases scientifiques physiques : Résumé à l'intention des décideurs*.
https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WG1_SPM_French.pdf
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). (2021b). *Cities, Settlements and key infrastructure*.
https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_Chapter06.pdf
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). (2013). *Fiche d'information sur le GIEC : Qu'est-ce que le GIEC*.
https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/04/FS_what_ipcc_fr.pdf
- Haberstroh, T et Salloum, M. (2023). Mobilité et inclusion : Des recommandations pour augmenter l'impact sur les groupes vulnérables. Communication présentée au Sommet International de l'écocitoyenneté, Palais des Congrès de Montréal, Québec, Canada.
- Henrion, C (2022). *Création d'un podcast pour le dP OH OI. [Rapport de stage]. Université Paris 1 Panthéon Sorbone, Paris, Île de France, France*.
https://agritrop.cirad.fr/602185/1/Memoire%20Stage%20M2%20Podcast%20dP%20OHOI%20Colombe%20Henrion_2022.pdf
- Hernja, G et Kaufmann, V. (2023). Mobilité durable et inclusive : quel processus éducatif ?
https://www.mobiliteinclusive.com/wp-content/uploads/2022/03/Recherche_exploratoire_mars_20222.pdf
- Howard, C. Huston, P. (2019). Les effets du changement climatique sur la santé : Découvrez les risques et faites partie de la solution. <https://www.canada.ca/content/dam/phac-aspc/documents/services/reports-publications/canada-communicable-disease-report-ccdr/monthly-issue/2019-45/issue-5-may-2-2019/ccdrv45i05a01f-fra.pdf>

- Institut national de la recherche scientifique. (2021). L'action des villes dans la lutte contre le changement climatique. <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/laction-des-villes-dans-la-lutte-aux-changements-climatiques-35659>
- Institut national de santé publique. (s. d.). Inondations : des catastrophes coûteuses. <http://www.monclimatmasante.qc.ca/inondations.aspx>
- Joly, G. (2023). Rire de la crise climatique : une solution pour lutter contre l'éco-anxiété? <https://leseclaireurs.canalplus.com/articles/agir/rire-de-la-crise-climatique-une-solution-pour-lutter-contre-l-eco-anxiete>
- Joo, R. (2021). Les formes d'attachement aux podcasts à l'émission *mike ward sous écoute*. [Mémoire]. Université de Laval, Montréal, QC, Canada. <https://archipel.uqam.ca/15143/1/M17445.pdf>
- Kelbel, C., Mahieu, A., Brandeleer, C., Buffet, L. (2010). *Que fait l'Europe en faveur de la mobilité durable ? (2) – La mobilité durable à la croisée des chemins : un objectif européen multisectoriel*. https://transition-europe.eu/sites/default/files/publications/files/notes_d_analyse_mobilitedurableeteurope.pdf
- Lacarière, C. (2022). Les podcasts payants en France. <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/la-chronique-mediatique/la-chronique-mediatique-de-cyril-lacARRIERE-du-mardi-08-novembre-2022-8360226#>
- Lachance, N. (2023). Québec veut 2 millions de véhicules électriques sur les routes d'ici 2030 https://www.journaldequebec.com/2023/04/21/quebec-veut-2-millions-de-vehicules-electriques-sur-les-routes-dici-2030?utm_content=246184773
- L'alliance de recherche de l'Université d'Ottawa. (2014). https://socialsciences.uottawa.ca/cura/sites/socialsciences.uottawa.ca.cura/files/guide_rech_collab_final.pdf
- Lavolette, J. (2020). Pourquoi on l'aime tant notre voiture. *Un point cinq*. <https://unpointcinq.ca/article-blogue/transport-durable-amour-voiture/>
- Laperrière, E. (2021). Pour en finir avec l'étalement urbain. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/638868/de-l-etalement-a-la-contraction-urbaine>
- Legagneux, P., Cazelles, K., Gravel, D. (2019). Sommes-nous bien informés ? : Écarts entre la couverture du changement climatique et de la biodiversité par les médias et la littérature scientifiques. *Climatoscope*. <https://climatoscope.ca/article/sommes-nous-bien-informe-ecarts-entre-la-couverture-du-changement-climatique-et-de-la-biodiversite-par-les-medias-et-la-litterature-scientifique/>
- Massot, M et Orfeuil, J. (2005). La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. <https://www.cairn.info/revue-cahiers-internationaux-de-sociologie-2005-1-page-81.htm>
- Merzeau, L. (2009). Du signe à la trace : l'information sur mesure. *Cairn*. <https://www.cairn.info/revue-hermes-la-revue-2009-1-page-21.htm>
- Millette, V. (2022). Mobilité durable – Se déplacer à vélo, en autobus : la réalité des femmes. <https://www.usherbrooke.ca/actualites/nouvelles/details/48322>
- Ministère de l'éducation. (2021). *Le plein air de proximité : un outil pour le développement local et municipal*. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4411711>
- Ministère des Transports et de la mobilité durable. (2017). *Pour un Québec leader de la mobilité durable*. https://cms.equiterre.org/uploads/venv-equiterre_2017_politiquemobilitedurable-memoire_2022-12-13-152259_vjfl.pdf

- Ministère des Transports et de la mobilité durable. (2018). *Transporter le Québec vers la modernité - La politique de mobilité durable - 2030*.
https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf
- Ministère des Transports et de la mobilité durable. (2023). Le balado de Transport Québec.
<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/balado/Pages/default.aspx>
- McKenna, A. (2023). Le Hummer de Legault. *Le Devoir*.
<https://www.ledevoir.com/opinion/chroniques/792346/chronique-le-hummer-de-legault>
- Morin, A. (2023). Comment créer un podcast en 2023? (Guide complet).
<https://www.youlovetwords.com/content-marketing/podcast/>
- Office québécois de la langue française. (2020). Mise en récit.
<https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/26542549/mise-en-recit>
- Office québécois de la langue française. (2021). Écoanxiété.
<https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/26556920/ecoanxiete>
- Office québécois de la langue française. (2023). Balado.
<https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/8869530/balado>
- Pagé-Plouffe, S. (2022). Étalement urbain une catastrophe écologique et économique à endiguer.
<https://vivreenville.org/nos-positions/chroniques/2022/etalement-urbain-une-catastrophe-ecologique-et-economique-a-endiguer.aspx>
- Programme des nations unies pour les établissements humains. (2011). *Rapport Mondial 2011 sur les établissements humains – Les villes et le changement climatique : orientations générales*.
<https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Les%20Villes%20et%20le%20Changement%20Climatique%20Orientations%20Générale%20s.pdf>
- Récit Univers social. (4 septembre 2020). L'étalement urbain après la seconde guerre mondiale. [Vidéo Youtube]. <https://www.youtube.com/watch?v=Ehlma1ZK7vY>
- Signal Hill Insights. (2022). *The Canadian Podcast Listener*.
https://static1.squarespace.com/static/5d96a5747b6ebf10df78f632/t/6388b48052729b6dcfb8355e/1669903488966/CPL+2022_summary+report_Dec1.pdf
- Spotify Advertising. (2020). Être ensemble pendant COVID-19 : la nouvelle culture de l'écoute en groupe. <https://ads.spotify.com/fr-FR/news-et-insights/etre-ensemble-pendant-covid-19-la-nouvelle-culture-de-lecoute-en-groupe/>
- Statistique Canada. (2017). Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/as-sa/98-200-x/2016029/98-200-x2016029-fra.cfm#>
- Teran-Escobar, C. (2022). La mobilité durable active et durable : quand la psychologie et la géographie se combinent pour mieux la comprendre et promouvoir. <https://hal.science/tel-03640397/document>
- TV5 unis. (2023). Après-nous. <https://www.tv5unis.ca/apres-nous>
- Union des municipalités du Québec. (2023). Changements climatiques.
<https://umq.qc.ca/dossiers/environnement/changements-climatiques/>
- Varmédia. (2020). Balado ou podcats? <https://www.varmedia.com/balado-ou-podcast/>

Velco. (2023). Écomobilité et mobilité durable : définition. <https://velco.tech/fr/ecomobilite-mobilite-durable-definition/>

Ville de Montréal. (2020). *Perceptions et enjeux de mobilité durable – Rapport de recherche sur les déterminants psychosociaux de l’attachement des Montréalaises et Montréalais à a voiture*. https://ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com/56ba627c1a8c4253238e2ccb2966e16d26b756d6/original/1608051457/Rapport_Gousse-Lessard_et_Laviolette.pdf_834f005badd4c491384ea6e7851e0e8f?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIA4KKNQAKIOR7VAOP4%2F20230621%2Fca-central-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20230621T021630Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=9497351e773988089177e792cbdac70269aefeccc3fb1aafc101b1b56c12c996

Ville de Sherbrooke. (s. d.a) Plan climat. <https://www.sherbrooke.ca/fr/services-a-la-population/environnement/changements-climatiques/plan-climat#objectifs>

Ville de Sherbrooke. (s. d.b). Aménagement et transport. <https://www.sherbrooke.ca/fr/services-a-la-population/environnement/changements-climatiques/plan-climat/amenagement-et-transport>

Vivre en ville. (s.d.). *Chapitre 8 – Accessibilité, mobilité et transports viables*. https://vivreenville.org/media/285932/-chap-08_final.pdf

Vivre en Ville. (2019). Mobilité durable. <https://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx>

Worklife. (2023). Mobilité durable : définition. <https://www.worklife.io/forfait-mobilite-durable/titres-mobilite-mobilite-durable-definition>

ANNEXE 1 - NOTES DE RENCONTRE AVEC JUDITH

La voiture :

1. Un des objectifs de Judith est de réduire d'une voiture par personne, par ménage.
2. Une voiture coûte vraiment cher à l'année.
3. Partager sa voiture avec les voisins, travailler sur l'économie de partage (=base de l'économie circulaire), peut être compliqué à mettre en place pour des raisons de sécurité, d'assurance et de confiance. Comme une location de voiture, mais entre particulier, cependant la chose doit rester sécuritaire.
 - a. L'application Turo propose de louer sa voiture à un autre particulier, l'avantage en passant par cette application ce que c'est assuré, cependant, cela reste assez cher et la location n'est possible que sur la journée, ce qui limite les déplacements.
 - b. Le service de **locomotion** est une belle initiative, cependant, il faut avoir un permis de conduire Québécois pour pouvoir l'utiliser ce qui limite vraiment son utilisation sachant la population de personnes étrangères qui arrivent sur le territoire et aussi parce que les assurances d'automobiles acceptent totalement de prendre des permis de conduire français pour assurer une personne ayant un permis étranger en tant que conducteur exceptionnel. Point à revoir. De plus, le service ne propose pas d'application, cela peut rendre l'utilisation plus difficile dans un monde ultra connecté, cependant c'est moins de gestion, cela reste moins cher que de gérer une appli (malgré qu'il y ait quand même la gestion du site internet), plusieurs points seraient à revoir sur le réel intérêt de faire une application. Location de vélo ou de remorque est gratuit. Pour la location de voiture le prix est abordable est comprennent la distance, la durée et l'assurance, pour 7 jours et 1500 km, vous devrez payer 407\$. Il est important de mentionner que c'est une initiative citoyenne.
4. L'idée du covoiturage spontanée est très intéressante, mais peut être compliqué à mettre en place pour des raisons de sécurité, d'assurance et de confiance. L'initiative citoyenne (projet pilote de la caravane) de la MRC de Brome-Missisquoi est vraiment intéressante, elle a mis en place un covoiturage spontané, c'est-à-dire que des zones comme des arrêts de bus sont éparpillées sur un secteur, ils vont dans une certaine direction selon l'arrêt, ce qui permet pour des trajets de peut-être avoir quelqu'un qui vous emmène quelque part. Cependant, cela reste tout de même incertain, en effet, s'il n'y a personne qui le citoyen dans sa voiture, il ne pourra pas se déplacer. Bien sûr comme beaucoup de chose ne sont pas toutes noires et toutes blanches, il faut aussi accepter les nuances et que dans une société aussi hétéroclite, les avis sont très différents et pas forcément partagés. Il faut proposer beaucoup de solution (cocktail) d'aider à sa mise en place. Le concept simple, tu vas à l'arrêt et tu attends qu'on te prenne, sans aucune réservation (spontanée). Le but est vraiment de proposer une alternative à la voiture solo en proposant une offre de transport écologique et solidaire. Souvent le problème avec le covoiturage c'est que tu dois t'y prendre à l'avance, mais c'est aussi un besoin parfois

des personnes vont avoir planifier des choses comme prendre un covoiturage pour prendre un avion. Mais des personnes qui souhaitent aller au dernier moment à un évènements par exemple. Plusieurs besoins donc plusieurs propositions (on revient au cocktail). Dans ce secteur l'accessibilité est vraiment compliquée donc les citoyens sont dépendants à la voiture. La MRC veut pouvoir protéger l'environnement du mieux qu'elle peut, mais cela passe par des étapes, les problèmes environnementaux sont vraiment au cœur des enjeux de la ville.

5. Prenons l'exemple de l'Université de Sherbrooke, elle dispose de beaucoup de stationnement pour une Université au Québec qui se trouve être dans la ville même si la situation est vraiment différente à Montréal par exemple. Des stationnements et voies ont été supprimés afin d'éviter de créer un incitatif pour que les personnes viennent en voiture. Beaucoup d'étudiants et de professeurs utilisent leurs voitures pour venir sur le campus et même s'ils ne sont pas loin. À la rentrée les personnes étaient vraiment insatisfaites de la gestion du campus sur la question des transports, mais le problème n'était pas forcément le campus, car beaucoup d'étudiant sont venus en voiture solo en même temps. L'énervement est mal dirigé, il faut essayer de prendre plus de recul, les personnes se focus beaucoup trop rapidement sur quelque chose qui les dérange et de ce fait met de ouillères qui les empêches de voir le fond du problème et tout le système qui est lié au problème.

Le vélo :

6. Le vélo électrique c'est vraiment pratique particulièrement pour une ville comme Sherbrooke qui comporte beaucoup de pente/côte. Le vélo électrique serait un incitatif pour les personnes âgées, avec un problème de santé, les débutants, à faire du vélo. C'est une aide précieuse, cependant, c'est électrique donc il consomme de l'énergie et il est composé d'une batterie. Tout n'est pas parfait certes, mais juste se poser les bonnes questions et poser les bonnes questions
7. L'autre point concernant le vélo c'est quand on parle de sécurité, la Ville n'est pas faite pour le transport actif comme le vélo, il n'y a pas vraiment de piste cyclable, se sont juste de traits au sol et qu'à quelques endroits dans la ville. La nuit reste un moment aussi compliqué d'être à vélo, car on est encore plus vulnérable, aux autres véhicules, mais aussi aux animaux qui traversent la route. De plus, les voitures peuvent stationner dans la rue (moins l'hiver), mais les vélos doivent rouler à côté des voitures, des bus, des camions (très proche) ou alors sur la voie piétonne. L'hiver le bord des routes n'est pas déneiger, prenons l'exemple du pont Jacques-Cartier, qui est fermé pour les vélos pendant l'hiver. Les véhicules tels que des voitures, bus, camion n'auront pas de conséquence grave s'ils ont un accident avec un vélo ce qui n'est pas le cas dans la situation inverse. Au Brésil, des chauffeurs de bus sont placés sur des vélos statiques pour que des bus viennent rouler à côté d'eux afin qu'ils prennent confiance de leur impact.
8. La rivalité sur la route est toujours présente, si tu es à pied, en vélo, en voiture, en camion, etc. chaque catégorie ne va pas s'aimer, car ils "embêtent" l'autre, le problème c'est un peu comme la non-ouverture d'esprit face aux autres moyens de circulation. Peut-être que chaque utilisateur voie son moyen de déplacement comme le meilleur et dénigre celui des autres.

9. Plus y aura de cycliste, plus les personnes en feront, les citoyens ont besoin de s'identifier à un groupe de personne. C'est comme une petite graine qu'on implante pour la faire évoluer. Les exemples font partis des bons moyens de communication. Le sentiment d'appartenance à un groupe est un besoin important des citoyens, la pyramide de Maslow le place en 3ème position après le besoin de sécurité et avant le besoin d'estime. Une société se forme en petit groupe bien distinct dont les cyclistes. En revanche, cela peut créer l'effet inverse, c'est-à-dire, de ne pas vouloir du tout avoir une étiquette cycliste.
10. Des parrainages se font pour encourager les personnes qui n'ont jamais fait de vélo à en faire.
11. Cet été la ville de Sherbrooke va mettre à disposition aux citoyens des vélos (payants), 250 dont 60% électriques. -> mise à jour, retardement de la mise en service des vélos par un problème de fournisseurs, ils devraient être fonctionnel en 2024.

Bus :

12. La pass de bus est cher, mais si tu prends moins ta voiture et le taxi, c'est plus avantageux bien que les taxis ne soient pas optimum à Sherbrooke.

Il est important de prendre en compte l'étalement et la crise du logement dans la réflexion. Les habitations sont de plus en plus chères particulièrement en centre-ville que les populations migrent vers des parties plus excentrées de la ville alors que c'est plutôt mal desservi en transport en commun, ce qui encourage à prendre sa voiture. La ville est faite pour la voiture, ce qui rend la mise en place d'un déplacement plus durable, compliqué. La ville de Sherbrooke a un projet pilote cet hiver de faire des pistes cyclables l'hiver (en enlevant le parking sur rue, ainsi qu'en déneigeant). Ce qui revient souvent c'est que le gros du problème et des solutions sont détenus par les gouvernements, ainsi le citoyen ce sens comme impuissant face à ça (=peut créer de l'écoanxiété)

Il y a juste des habitudes qui sont bien ancrées à faire évoluer, et du coup la vraie question c'est comment faire évoluer ces habitudes pour qu'elles deviennent plus durables.

ANNEXE 2 - NOTES DE RENCONTRE AVEC ANNE-SOPHIE

Les offres de mobilité durable à la ville :

- Création d'un poste de chargé de mobilité, tout ce qui était en lien avec la mobilité durable était séparé en service, permettre d'avoir un meilleur arrimage dans l'opérationnel, de penser la mobilité;
- Déployer un plan de mobilité durable intégrée, comment on va faciliter la mobilité durable, aménagement du territoire, déploiement des pistes cyclables, d'être proactif sur ce domaine;
- La mairesse a une volonté politique;
- Projet pilote de réseau blanc, comment le service de voirie;
- Vélo en libre-service;
- Projet de travail avec la STS, développement de service, la où il y a des personnes, pensez des niveaux de service en fonction des endroits, faire des corridors de mobilité durable, densifié. Si tu t'en vas à Rock Forest;

- Les meilleurs pratiques, territoire complexe, éparpiller, rivière à traversée, on part avec un territoire qui a été développer pour la voiture;
- Stationnement, pour favoriser les stationnements, il y en partout. Écofiscalité, analyse pour changer les comportements.

Question par rapport au stationnement, il existe une pression vraiment forte lié au stationnement, tout endroit à Sherbrooke, doit être accessible en char. Les citoyens sont habitués d'avoir des places de stationnement. La ville a pris la décision de ne pas construire le stationnement Webster en centre-ville, ce qui va limiter le nombre de place disponible en centre-ville.

Futurs choix de la ville? :

- Quel est la volonté de la ville en ce qui concerne le réseau de piste cyclable. Une question encore à déterminer. Est-ce que la ville va prioriser des pistes cyclables unidirectionnelle, qui demande plus d'investissement ou alors est-ce que qu'on ajoute plus de km dans le réseau ou est-ce qu'on améliore le réseau, qu'il puisse être connecté et sécuritaire;
- Trottoirs, on s'assure d'une accessibilité et d'une fluidité des voitures, mais pas des piétons, rapidité des déplacements;
- Quel doit-être la place qu'on veut dans les transports en commun?
- Mobilité durable au détriment des voitures, est-ce que la ville est prêt à faire de choix difficiles ;
- Commission environnement et mobilité : programme de subvention pour offrir une aide aux citoyens, pour les aider à acheter des vélos à assister électrique;
- Est-ce qu'il serait d'obliger/inciter les entreprise à mettre en place des outils pour leurs employés comme des douches.

ANNEXE 3 - QUESTION DU SONDAGE

Mobilité durable

Ce sondage s'adresse aux Sherbrookoïses et Sherbrookoïses.

Je me présente, Sélène Suet, étudiante à la maîtrise en gestion de l'environnement à l'Université de Sherbrooke. Dans le cadre de ma maîtrise, je réalise un essai création avec un balado (podcast). Le but est de faciliter la population de Sherbrooke à poser des actions de mobilité durable.

Ce formulaire a pour but de récolter vos interrogations ainsi que vos remarques en ce qui concerne la mobilité dans la ville de Sherbrooke. Ces informations permettront de proposer un contenu qui correspond le mieux à vos besoins. Mon objectif est que vous soyez l'acteur principal et que votre voix soit entendue.

Pour introduire le sujet, « la mobilité représente la **capacité et le potentiel** des personnes et des biens à se **déplacer ou à être transportés**. » (Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018)

selenesuet@gmail.com [Changer de compte](#)

Non partagé

*** Indique une question obligatoire**

Êtes-vous sensible à l'impact environnemental de vos déplacements ? *

- Oui
- Non
- Ne préfère pas répondre
- Autre : _____

Qu'es-ce que la mobilité durable pour vous?

Votre réponse _____

Êtes-vous prêt à changer vos habitudes pour rendre vos déplacement plus durable? *

- Oui
- Non
- Autre : _____

Profil des répondants

Cette section permet d'en savoir plus sur les différents répondants et répondantes. Vous n'êtes pas obligés de partager vos informations, vous avez l'option dans chaque question de « Ne préfère pas répondre ».

Où habitez-vous *

- Sherbrooke
- Autre : _____

Vous êtes? *

- Femme
- Homme
- Personne non genrée
- Ne préfère pas répondre
- Autre : _____

Sur quelle tranche d'âge vous situez-vous? *

- Moins de 18 ans
- Entre 18 et 25 ans
- Entre 26 et 35 ans
- Entre 36 et 45 ans
- Entre 46 et 55 ans
- Entre 56 et 65 ans
- Entre 66 et 75 ans
- Plus de 75 ans
- Ne préfère pas répondre
- Autre : _____

Moyen de transport

Votre moyen de transport principal? *

- Vélo
- Marche
- Voiture
- Taxi
- Bus
- Ne préfère pas répondre
- Autre : _____

Votre avis

Cette section vise à avoir votre avis sur la mobilité à Sherbrooke. Le but est vraiment que vous puissiez émettre vos conseils et vos remarques pour réaliser un balado (podcast) centré sur vos besoins.

Quelle(s) action(s) sur la mobilité durable mettez-vous en déjà en place? *

- Covoiturage
- Covoiturage spontanée (pendre quelqu'un sur le pouce)
- Transport en commun (autocar ou autobus)
- Se déplacer en vélo
- Se déplacer à pied
- Avoir qu'une voiture par foyer/appartement/maison
- Ne pas avoir de voiture
- Aucune
- Autre : _____

Aimeriez-vous en savoir d'avantage sur la mobilité durable à Sherbrooke? *

- Oui
- Non
- Autre : _____

Si vous avez répondu « oui » à la dernière question, avez-vous des sujets qui vous intéressent?

- Qu'est-ce que la mobilité durable?
- Pourquoi faire de la mobilité durable?
- Existe-il des aides financières?
- Quels seraient les meilleurs options en mobilité durable?
- Comment faire de la mobilité durable selon vos besoins et vos possibilités?
- Existe-il des associations et/ou regroupement en lien avec la mobilité durable?
- Autre : _____

Qu'est-ce qui pourrait vous freiner pour mettre en place des actions de mobilité durable ?

Votre réponse _____

Êtes-vous satisfait des services offerts par le service de transport de Sherbrooke (STS) ? *

Pas satisfait(e)

Peu satisfait(e)

Satisfait(e)

Très satisfait(e)

Pas d'opinion

Autre : _____

Êtes-vous satisfait de la ville de Sherbrooke en ce qui concerne la mobilité durable? *

Pas satisfait(e)

Peu satisfait(e)

Satisfait(e)

Très Satisfait(e)

Pas d'opinion

Autre : _____

Pourquoi êtes-vous ou n'êtes-vous pas satisfait de la ville de Sherbrooke en ce qui concerne la mobilité durable ?

Votre réponse _____

Avez-vous des remarques supplémentaires à faire?

Votre réponse _____

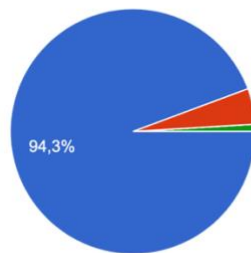
Après avoir répondu au questionnaire, avez-vous plus envie de changer vos habitudes vers une mobilité durable, si vous aviez les bons outils (informations, aides, etc.)?

- Pas du tout
- Un peu
- Probablement
- Assurément

ANNEXE 4 - RÉSULTATS DU SONDAGE

Êtes-vous sensible à l'impact environnemental de vos déplacements ?

106 réponses



- Oui
- Non
- Ne préfère pas répondre
- Quand je prends d'y penser, oui. Sinon, ça ne fait pas partie de mes préoccupations quotidiennes!

Tableau synthèse des résultats pour la question « Qu'es-ce que la mobilité durable pour vous? »

Sujet	Nombre de réponse
Transport en commun	16
Transport actif	18
Avoir moins d'impact sur l'environnement/réduction de l'empreinte écologique (partie un peu plus générale)	42
Réduction de l'empreinte carbone, des GES/ diminution de la pollution	28
Réduction de l'auto-solo	4
Utilisation d'une voiture électrique	2
Moins de déplacement en voiture	4
Optimisation des transports/ limiter les transports inutiles ou revoir sa façon de se déplacer	14
Énergie renouvelable	1
Ne pas payer pour une voiture	1

L'offre de la ville et les infrastructures	3
Total des sujets qui ont été abordés	133

Commentaires :

« Selon moi, la mobilité durable est le fait de se déplacer d'un point initial à un point final en utilisant le moins de ressources possibles et en polluant le moins possible. »

« La possibilité et la capacité de pouvoir se déplacer aux endroits nécessaires en ayant le moindre coûts environnemental. »

« Je ne vois en aucun cas une mobilité comme « durable ». Je dirai même que c'est un peu « sophisme ». Mais une mobilité très économe en énergie, peut-être une mobilité active serait plus près. Par exemple, je ne vois aucune mobilité durable sur des milliers de km. »

« Dans les faits utiliser l'énergie de notre corps pour se déplacer ou encore optimiser l'utilisation de l'énergie via les transports en commun (incluant le covoiturage). Mais idéalement, ce serait d'utiliser de l'énergie renouvelable pour les transports. »

« La liberté de ne pas travailler pour payer une voiture qui sert à se rendre au travail. »

« Il s'agit de notre facilité à se déplacer facilement dans notre milieu et ce en respectant au mieux l'environnement. »

« Au niveau de la société : un système de transports qui offrent plusieurs options aux citoyens et favorisent les modes de transports durables. Au niveau individuel : repenser ses transports au quotidien. Selon la situation et les contraintes, faire le choix le plus écologique pour chaque déplacement. »

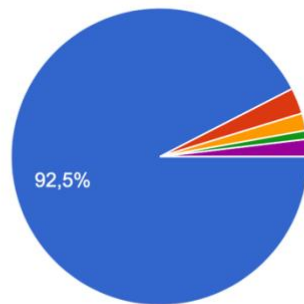
Êtes-vous prêt à changer vos habitudes pour rendre vos déplacements plus durables?

105 réponses



Où habitez-vous

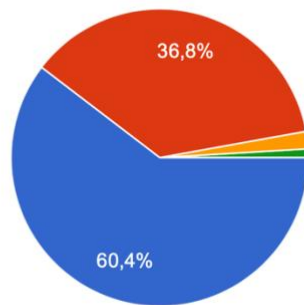
106 réponses



- Sherbrooke
- Magog
- Stoke
- J'y ai habité pendant 8 mois
- Montréal

Vous êtes?

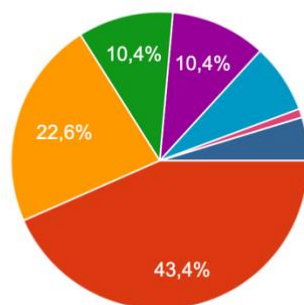
106 réponses



- Femme
- Homme
- Personne non genrée
- Ne préfère pas répondre

Sur quelle tranche d'âge vous situez-vous?

106 réponses

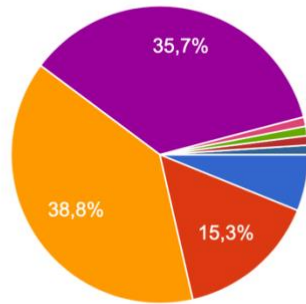


- Moins de 18 ans
- Entre 18 et 25 ans
- Entre 26 et 35 ans
- Entre 36 et 45 ans
- Entre 46 et 55 ans
- Entre 56 et 65 ans
- Entre 66 et 75 ans
- Plus de 75 ans

▲ 1/2 ▼

Votre moyen de transport principal?

98 réponses

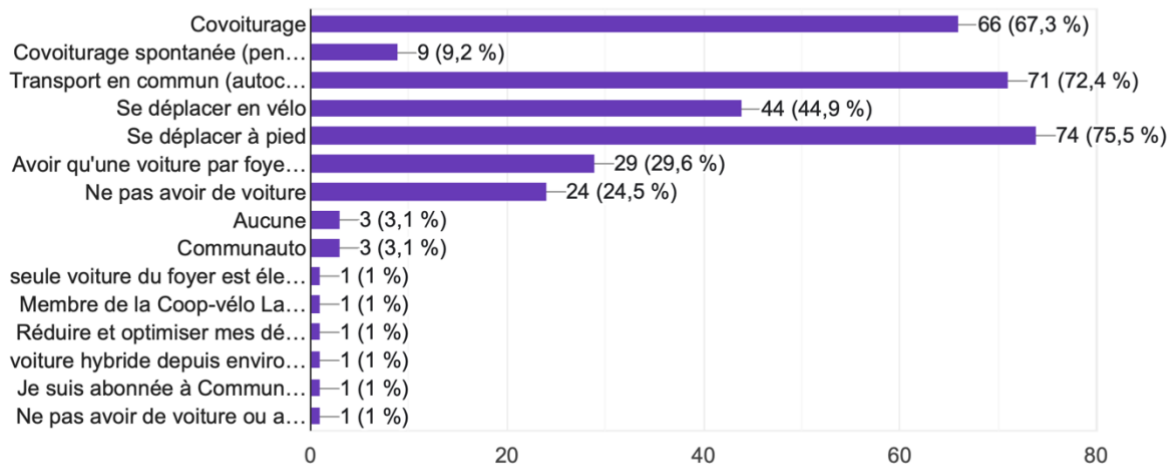


- Vélo
- Marche
- Voiture
- Taxi
- Bus
- Ne préfère pas répondre
- velo marche et voiture a part egal !
- Bus pour l'école (quelques jours par s...

▲ 1/2 ▼

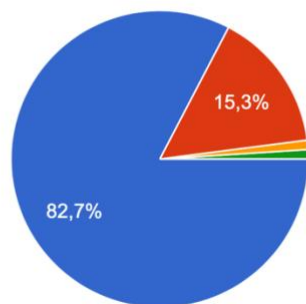
Quelle(s) action(s) sur la mobilité durable mettez-vous en déjà en place?

98 réponses



Aimeriez-vous en savoir d'avantage sur la mobilité durable à Sherbrooke?

98 réponses



- Oui
- Non
- Certainement, toujours en savoir plus sur inciter et offrir aux autres toutes les nouvelles possibilités
- Je déménage à Montréal dans quelque mois alors non

Si vous avez répondu « oui » à la dernière question, avez-vous des sujets qui vous intéressent?

82 réponses

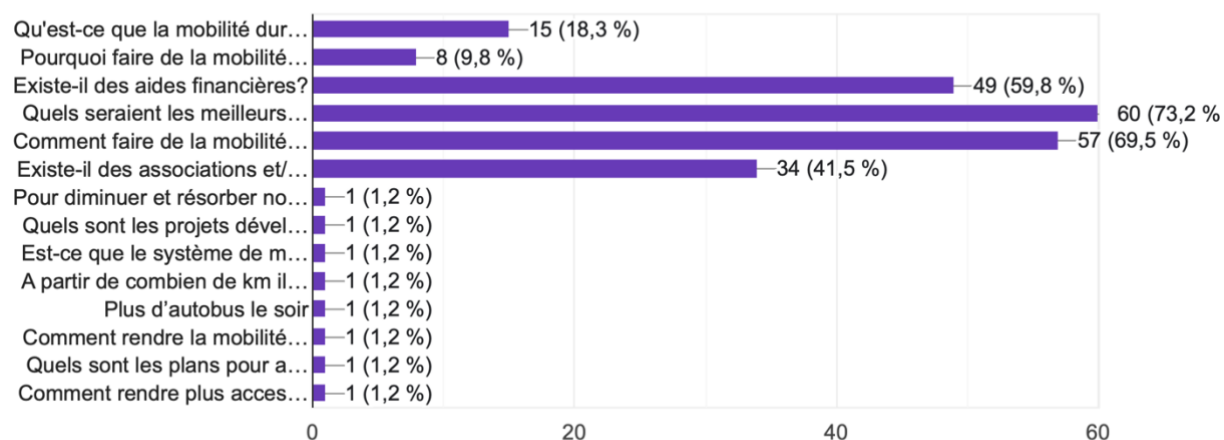


Tableau synthèse des résultats pour la question « Quelle(s) action(s) sur la mobilité durable mettez-vous en déjà en place? »

Sujet	Nombre de réponse
Aide financière	2
Distance et durée de trajets	32
L'offre des transports en commun/aménagement du territoire (qualité et quantité)	38
Météo	6
Coût	17
Le manque de bonnes informations	2
Le délai d'attente de d'autobus	3
La facilité/ liberté de déplacement	10
Capacité de transport (ex : charge lourde)	3
Horaire	10
Géographie (pente)	2
Mauvaise habitude	1
Sécurité	5
Total	

« Je vais maintenir les habitudes que j'ai déjà. Si les horaires de bus étaient plus fréquents ou si Communauto s'installait au Carrefour de l'Estrie, je renoncerais à ma voiture. »

Le TEMPS...Malheureusement, je suis souvent à la course et je dois faire l'épicerie entre deux travaux, donc c'est plus simple pour moi de prendre le véhicule à ce moment que de me déplacer en bus, à pied, ou en vélo... »

« Si les moyens proposés ne répondent pas à mes besoins. »

« Le temps! Tout se fait plus vite en voiture (aller au travail, à l'épicerie, chercher les enfants à l'école, etc.). »

« 1- Le manque d'organisation des personnes pour le covoiturage. Par exemple, si on veut aller en nature et qu'on n'a pas de voiture, il faut s'organiser ensemble, et c'est compliqué parfois. Ce n'est pas tout le monde qui veut faire des compromis sur l'horaire pour pouvoir faire du covoiturage. 2- Le manque de transport en commun fiable et efficace pour les transports interurbains (exemple : train Montréal-Sherbrooke, bus vers d'autres régions, etc.) 3- Je pourrais me sentir contraint.e de posséder une voiture un jour si j'habite à l'extérieur de la ville ou encore si mon emploi ou celui de mon partenaire de vie est loin de la maison et qu'il me manque d'alternatives intéressantes pour le transport. »

« Souhait d'optimiser mon temps. »

« Le système privilégiant la voiture. »

« Ça dépend de ce que je devais sacrifier. »

« Envie de voyager, famille dispersée sur le territoire. »

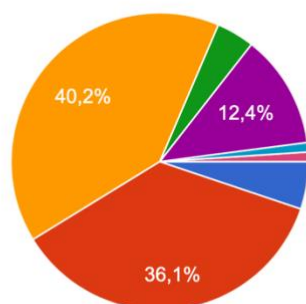
Êtes-vous satisfait des services offerts par le service de transport de Sherbrooke (STS) ?

97 réponses



Êtes-vous satisfait de la ville de Sherbrooke en ce qui concerne la mobilité durable?

97 réponses



- Pas satisfait(e)
- Peu satisfait(e)
- Satisfait(e)
- Très Satisfait(e)
- Pas d'opinion
- Il y a une nette sensibilité. Et de gros investissements sont déjà avancés. Mais haro sur ce qu'ils appellent des "pistes..."
- il pourrait y avoir plus de piste cyclable entretenue...

Tableau synthèse des résultats pour la question « Pourquoi êtes-vous ou n'êtes-vous pas satisfait de la ville de Sherbrooke en ce qui concerne la mobilité durable ? »

Réponse	Nombre de réponse
Ville faite pour les voitures	7
Être compacté dans le bus	2
Peu sécuritaire	3
Pas assez de bus	10
Les piétons et cyclistes non prioritaires	5
Retard des bus	4
Durée/ distance des trajets	
Aménagement du territoire	18
Réseau piétons et cyclistes	14
Entretien des espaces piétons et cyclistes	3
Aide financière	2
Satisfait	
Réseau de bus	11
Des efforts sont faits de la Ville	7
Réseau piéton et cyclable	2
Pass d'autobus avec l'Université	2

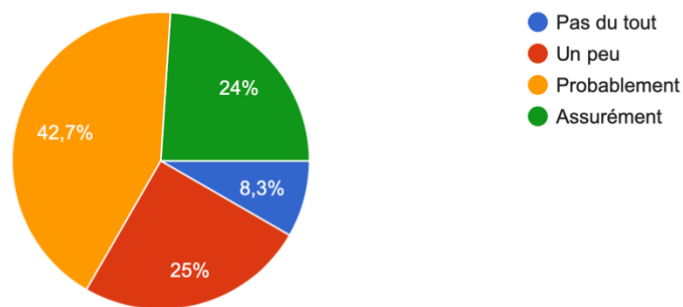
Avez-vous des remarques supplémentaires à faire ?

- Les autobus devront être efficace, fiable, abordable et propre ;
- J'aimerais savoir où est l'autobus que je veux prendre sur une application mobile ;
- Il manque d'option d'heures, surtout le matin (6h), le soir après 22h et la fin de semaine ;
- Quand est-ce qu'on commence ? La coopérative de vélo la Déraille a déjà un tour de roue de fait sur le sujet de la mobilité active et quotidienne avec plus de 900 membres ;
- Je pense déjà faire des choix axés sur la mobilité durable, dans la mesure du possible ;

- Plus de vélo ou de trottinette ;
- Les bus terminent un peu tôt ;
- Réseau cyclable et piétonnier irrégulier, incomplet, pas assez sécuritaire ;
- Ne pas oublier nos campagnes ;
- Idée folle : offrir une subvention aux immeubles à logement pour installer des casiers à vélos barrés (comme ceux au centre-ville) ;
- Il pourrait y avoir plus de pistes cyclables.

Après avoir répondu au questionnaire, avez-vous plus envie de changer vos habitudes vers une mobilité durable, si vous aviez les bons outils (informations, aides, etc.)?

96 réponses



ANNEXE 5 - CODE QR



ANNEXE 6 – RÉSULTAT DU REMU MÉNINGE

Quel mot vous fait penser à la mobilité durable ?

Citoyen n°1 :

- Réduire son empreinte sur l'environnement/ carbone
- Faire des actions écoresponsables
- Se déplacer en étant conscient de la pollution
- Trottinette
- Planche à roulette
- Scooter
- Vélo
- Marcher
- Bus

Citoyen n°2 :

- Moins de stress
- Prendre le temps
- Vélo
- Air frais
- Moins de bouchon
- Moins de cons
- Plus de sport (moins de gym)
- Transport participatif et familiale

Citoyen n°3 :

- Gestion écologique
- Transition
- Recyclage
- Environnement
- Transport durable
- Économie
- Partage

Idée du nom du balado en fonction des réponses précédente :

Citoyen n°1 :

- Mobilité responsabilité
- Déplacement écologique
- Se déplacer sans polluer
- Écomobilité
- Mobilité verte
- MED = mobilité éco durable

- Transport écologique
- Les pratiques vertes pour se déplacer

Citoyen n°2 :

- Non confort
- Non conforme
- Garde la forme, non conforme
- Non confort dans le transport
- No stress, transport
- La mobilité elle-même ce ne sera pas conforme

Citoyen n°3 :

- Écotion +
- Transition +
- Les penseurs verts
- Le rayon vert
- TED = transition écologique durable
- Les Terra

ANNEXE 7 - DESCRIPTION GÉNÉRALE ET DES ÉPISODES DU BALADO

1- Description générale :

« Bienvenue sur Changer de Voie, un balado où chaque geste compte, animé par Sélène Suet, étudiante à la maîtrise en environnement à l'Université de Sherbrooke. À travers ces épisodes, Sélène propose une mobilité durable accessible à tous, une découverte des différentes voies possibles de mobilités durables à Sherbrooke par des expériences et des anecdotes intéressantes, drôles et simples. Merci pour votre écoute, vous pouvez donner votre avis par ce court sondage : [lien du sondage](#). »

2- Description de la bande-annonce :

« Un beau chapitre sur la mobilité durable où nous allons apprendre ensemble que la mobilité durable est accessible à tout le monde par l'intervention de 3 invitées et invités.

- Un étudiant de l'Université de Sherbrooke
- La mairesse de la Ville de Sherbrooke
- La conseillère en mobilité durable de l'Université de Sherbrooke

3- Description Épisode 1 – Apprendre à zéro:

Dans cet épisode, nous rencontrons Zachary Bournival, étudiant de l'Université de Sherbrooke. Lors de cet échange, il nous raconte sa façon de voir la mobilité durable en tant que citoyen de Sherbrooke vivant éloigné du centre-ville. Son quartier semble moins accessible à la mobilité durable, mais ce n'est pas le cas, et vous allez comprendre pourquoi dans ce Balado ! Le plus important à retenir, c'est qu'il y

va à son rythme, en découvrant toutes les voies qui lui sont ouvertes à son niveau actuel. J'espère que cet épisode vous a plu, rendez-vous à mi-chemin dans le prochain épisode.

À bientôt sur Changer de Voie, un balado où chaque geste compte.

4- Description Épisode 2 – Apprendre à mi-chemin:

Dans cet épisode, nous rencontrons la mairesse de Sherbrooke, Évelyne Beaudin, à l'hôtel de ville. Un échange rempli d'anecdotes tout aussi intéressantes que surprenantes du point de vue de la ville, mais aussi en tant que citoyenne se déplaçant à Sherbrooke. Le plus important à retenir c'est de ne pas hésiter à le faire, vous comprendrez pourquoi dans ce balado ! J'espère que cet épisode vous a plu, rendez-vous dans le prochain épisode expert.

À bientôt sur Changer de Voie, un balado où chaque geste compte.

5- Description Épisode 3 – Apprendre à être expert(e):

Dans cet épisode, nous rencontrons Judith Beaudouin, conseillère à la mobilité durable de l'Université de Sherbrooke. Un épisode qui conclut ce chapitre sur la mobilité durable par les expériences et conseils de Judith. Une superwoman à vélo qui, même de son point vu très avancé, nous indique qu'on peut y aller étape par étape. Comment le faire ? La réponse dans ce balado. J'espère que ces différents épisodes vous ont plu et qu'ils ont pu vous apporter des outils pour poser des actions concrètes sur la mobilité durable. N'oubliez pas de donner votre avis.

Merci et à bientôt sur Changer de Voie, un balado où chaque geste compte.

ANNEXE 8 - TRAME UTILISÉE LORS DE L'ENREGISTREMENT DE L'ÉPISODE NUMÉRO 1

Bonjour Sherbrooke, bienvenu sur CHANGER DE VOIE, un balado sur la mobilité durable. Un balado destiné à comprendre la mobilité durable et les actions qu'on peut mettre en place pour y arriver qu'elles soient simples ou un peu moins accessibles pour des novices en mobilité durable.

Dans cet épisode d'apprendre à zéro, nous allons parler des novices, vous n'avez peut-être jamais pensé à vous déplacer d'une manière plus durable ou peut-être juste un peu, que vous ne savez pas vraiment comment faire parce que vous trouvez ce sujet un peu flou comme moi au début pour tout vous dire. Ici, on va parler de gestes durables et simples. Même si je sais que comme moi, certains préfèrent boire un chocolat chaud chez soi que de transpirer à vélo à -30°C.

On est là pour ça aujourd'hui, car la mobilité durable ne se résume pas à acheter une voiture électrique ou ce n'est pas juste prendre son casque, son vélo et son gilet jaune pour briller.

Aujourd'hui, je me suis donnée pour mission de vous aider à mieux comprendre et démystifier la Mobilité durable.

Aujourd'hui, nous avons un invité monsieur Zach Bournival, un étudiant de l'Université de Sherbrooke, novice en mobilité durable. Mais je vais te laisser te présenter et arrêter le suspense.

Donc là tu peux parler de toi et de ce que tu fais dans la vie, sur quoi porte tes études, tes intérêts personnels, depuis combien de temps tu es à Sherbrooke, c'est vraiment à toi de voir comment tu veux te présenter et ce que tu veux dire, cela ne doit pas durer trop longtemps. Les questions vont rester les mêmes qu'à la préentrevue,

J'ai réalisé un sondage auprès d'une soixantaine de citoyens de divers horizons puis je leur ai demandé ce qu'il pensait de la mobilité durable et ils m'ont répondu :

- Se déplacer avec l'empreinte écologique la moins élevée possible
- Réduire l'impact de nos déplacements sur l'environnement
- Le transport en commun par exemple?
- Le transport actif, collectif, le covoiturage, une réduction des transports en avion ou en auto solo

Que penses-tu de ses réponses et comment toi définirais-tu la mobilité durable ?

(Tu m'avais parlé d'optimiser tes déplacements pour qu'il soit plus durable pour l'environnement sur le long terme)

Qu'est-ce qui t'a intéressé à participer à ce balado?

(Tu m'avais parlé que tu en avais parlé un peu autour de toi, à ton entourage et que tu avais vu la nécessité d'en parler, mais aussi que toi-même tu as vu les impacts directs en allant habiter plus loin à Rock Forest).

Dans le sondage 36% des répondants utilisent leur voiture et 39% le bus, comment toi tu te déplaces ?

Quels défis que tu rencontres particulièrement ? (Depuis que tu as démangé dans une partie un peu plus excentrée de Sherbrooke).

Quels seraient pour toi les avantages que tu aurais pu observer?

En restant simple, exemple : les avantages économiques en limitant la voiture, mais il est important de mentionner l'impact environnemental, que tu trouves important pour toi le fait de réduire ton empreinte écologique sans que ce soit pour toi quelque chose d'inconfortable.

Les solutions, apporter le fait que finalement, les gestes simples et peu complexes sont à portée de tous, juste en changeant légèrement nos habitudes. J'aime ici quand tu m'as parlé d'organisation, c'est juste une question d'habitude à prendre.

Je ne sais pas si tu connais cette approche, on pourrait un peu l'associer à l'approche des 3RV-E réduire réemploi et recycler ces matières résiduelles, mais ici c'est réduire/éviter, transférer, puis améliorer. Est-ce que tu aurais une idée de comment formuler des gestes à cette approche ?

Merci Zach d'être venu parler de tes expériences très intéressantes et surprenantes, es-tu prêt à changer vos habitudes pour rendre vos déplacements plus durables?

- Parler de la différence entre La France/Europe et Sherbrooke/Québec

- Parler de mon avis et de mes raisons d'être venu ici, de réaliser cette maîtrise et pourquoi la réalisation d'un Balado sur la mobilité durable.

L'objectif de cet épisode était de parler des actions simples et faciles à mettre en place que la voix de Zach étudiant à l'Université de Sherbrooke soit entendue.

Merci pour votre écoute et rendez-vous dans le prochain épisode qui ira un peu plus en profondeur pour parler des choses mises en place par la ville avec une invitée spéciale, la Mairesse de Sherbrooke Évelyne Beaudouin.

ANNEXE 9 - TRAME UTILISÉE LORS DE L'ENREGISTREMENT DE L'ÉPISODE NUMÉRO 2

Dans ce balado on va parler de la mobilité en général dans la ville de Sherbrooke sur un ton simple et un peu humoristique. Le but est vraiment de faire comprendre aux citoyens que chaque geste compte et que même la mairesse de Sherbrooke le fait. Voici comment va se dérouler le balado :

1. Apprendre à se connaître

Bonjour, Évelyne, c'est un plaisir d'être avec toi dans ce lieu magnifique nul autre que l'hôtel de ville. Mais je vais maintenant te laisser la parole pour te présenter par cette question : quelle est ta mission de vie ?

Dans un sondage que j'ai réalisé auprès de citoyens de la ville de Sherbrooke, la majorité se déplace en bus ou en voiture, comment te déplaces-tu ? Quel est ton moyen de transport principal ? Utilises-tu d'autre(s) moyen(s) de transport ? Juste pour retracer un peu ta démarche, depuis quand tu te déplaces de cette manière, qu'est-ce qui t'a fait changer ? As-tu fait ce changement graduellement, petit à petit ? (Ici, envoyer un message comme quoi chaque geste compte)

- De ton expérience personnelle, quels seraient pour toi les avantages que tu as pu observer à la mobilité durable?
- Es-tu d'accord avec le fait que la mobilité durable peut se faire graduellement en fonction des besoins de chacun ?

2. Ce que fait la ville en termes de mobilité durable

- Quelles sont les actions concrètes en mobilité durable ?
- Aurais-tu un autre point à apporter sur la mobilité durable actuelle ?

3. Vision de la ville

Dans le sondage, beaucoup ont mentionné des freins qu'ils rencontrent pour se déplacer de manière plus durable et sur le long terme. Comme :

- La mobilité durable est complexe
 - Onéreux, cher
 - Qu'il n'y a pas beaucoup de disponibilités
 - Le temps du trajet
 - Manque d'offre
 - La météo
- Qu'est-ce que tu pourrais répondre aux différents freins rencontrés par les citoyens et citoyennes ? Avez-vous déjà pensé à des initiatives qui pourront venir combler ces freins ? Est-ce que tu as rencontré ses mêmes freins ?
 - Est-ce que la vision serait d'ajouter plus de km de piste cyclable ou d'améliorer celle déjà existante qui sont peu sécuritaire ou accès sur le côté récréatif?
 - En fait, la question c'est de savoir à quel point la question d'insérer la mobilité durable est présente ou le sera dans la prise de décision ? Où aimerais-tu emmener la ville dans cette mobilité durable ?
 - Les répondants du questionnaire veulent pour la majorité avoir de solutions concrètes et faciles à faire, comment la ville peut les aider dans leur démarche ? Et tes expériences personnelles, aurais-tu des astuces/conseils à donner aux citoyens à mettre en place sans que ce soit une trop grosse étape.

Pour résumé, la ville veut s'améliorer au bénéfice de la mobilité durable en mettant en place différents projets, des incitatifs... toi-même tu pratiques, tu aimes ça. La ville doit prendre un tournant pour changer de voie et devenir durable dans son offre de déplacement. Mais le citoyen a la possibilité de faire des actions simples qu'il fait peut-être déjà pour certaines, finalement, ça se fait très bien.

- Aurais-tu un mot ou une phrase pour nos citoyens afin de les encourager à réaliser la mobilité durable ? (Il faut que ça soit court)

Puis je vais conclure.

ANNEXE 10 - TRAME UTILISÉE LORS DE L'ENREGISTREMENT DE L'ÉPISODE NUMÉRO 3

Bonjour Sherbrooke, bienvenu sur CHANGER DE VOIE, un balado sur la mobilité durable. Un balado destiné à comprendre la mobilité durable et les actions qu'on peut mettre en place pour y arriver qu'elles soient simples ou un peu moins accessibles.

Dans cet épisode, nous allons parler des personnes un peu plus avancées dans leur démarche de mobilité durable. Dans le premier épisode on a rencontré Zachary le novice, dans le deuxième épisode la mairesse Évelyne Beaudin où nous avons pu en apprendre plus sur la ville dans sa perspective de mobilité durable, mais pour aller un peu plus loin, aujourd'hui nous allons parler de ce que vous pouvez mettre en pratique pour être la ou le meilleur dans la mobilité durable.

Aujourd'hui, je me suis donné pour mission de vous aider à devenir un « expert », pour cela nous avons une invitée spéciale, tout droit venue de l'Université de Sherbrooke madame Judith Beaudoin une « experte » en mobilité durable. Mais je vais te laisser te présenter, tu te connais bien.

Donc là tu peux parler de toi et de ce que tu fais dans la vie, sur quoi porte ton travail, tes intérêts personnels, depuis combien de temps tu es à Sherbrooke, c'est vraiment à toi de voir comment tu veux te présenter et ce que tu veux dire, cela ne doit pas durer trop longtemps.

Dans le sondage XX% des répondants utilisent leur voiture et XX% le bus, comment toi tu te déplaces ?

Ici, tu peux expliquer que tu prends le vélo même l'hiver, juste de parler de comment tu te déplaces peu importe la saison.

Juste pour retracer un peu ta démarche, depuis quand tu te déplaces de cette manière, qu'est-ce qui t'a fait changer ? J'aimerais vraiment en savoir plus.

Dans le sondage, beaucoup ont mentionné des freins qu'ils rencontrent pour se déplacer de manière plus durable et sur le long terme. Comme :

- La mobilité durable est complexe
- Peut-être onéreux, cher
- Qu'il n'y a pas beaucoup de disponibilités
- Le temps du trajet
- Manque d'offre
- La météo

Qu'est-ce que tu pourrais répondre aux différents freins rencontrés par les citoyens et citoyennes ? Quels défis as-tu rencontrés toi, mais aussi est-ce que tu rencontres des difficultés aujourd'hui encore ?

Quels seraient pour toi les avantages que tu as pu observer ?

On sait que quand on parle de mobilité durable, on pense à l'environnement, mais il y a d'autres avantages. Dans les autres épisodes, les invités en ont parlé, mais j'aimerais savoir pour toi qui fait de la mobilité durable depuis quelques années maintenant, ton avis sur les avantages.

Dernière question, la question du confort est souvent la problématique numéro 1, qu'aurais-tu à dire aux citoyens/citoyennes qui pensent perdre leur confort ? Aurais-tu des astuces à nous apprendre, nous faire part ? Pourrais-tu me donner ce qui serait la mobilité durable parfaite à tes yeux ? Selon toi quels sera les petits gestes que nos citoyens peuvent faire pour contribuer à la mobilité durable dans notre ville ?

Merci Judith d'avoir répondu à mes questions et parler de tes expériences très intéressantes et surprenantes.

ANNEXE 11 - BROUILLON DE LA COUVERTURE DU BALADO



ANNEXE 12 – NOMBRE D'ÉCOUTES PAR ÉPISODE

Épisodes	Lectures
1	81
2	77
3	82
Bande-annonce	42

Avis sur Changer de Voie

Merci pour votre écoute, j'espère que ces balados vont vous aider à poser des actions concrètes.

Ce sondage a pour but de récolter vos avis ainsi que vos commentaires en ce qui concerne les balados. Ces informations permettront de savoir si vous avez apprécié la forme et/ou le contenu.

Pensez à partager ce balado avec votre entourage, pour des belles conversations sur la mobilité durable.

Faites entendre votre voix en donnant votre avis.

⋮

Avez-vous apprécié les balados? *

- Pas du tout
- Peu satisfait(e)
- Ni satisfait(e), ni insatisfait(e)
- Satisfait(e)
- Très satisfait(e)

⋮

Après avoir écouté les balados, avez-vous plus envie de changer vos habitudes (en ce qui concerne la mobilité durable)? *

- Pas du tout
- Un peu
- Probablement
- Assurément

⋮

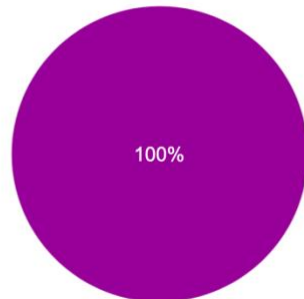
Avez-vous des commentaires supplémentaires à faire? *

Réponse longue

ANNEXE 14 – RÉPONSES AU SONDAGE DE SATISFACTION

Avez-vous apprécié les balados?

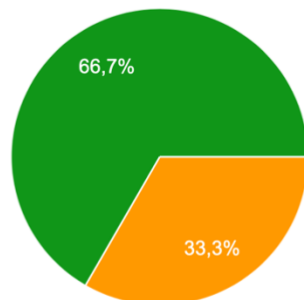
3 réponses



- Pas du tout
- Peu satisfait(e)
- Ni satisfait(e), ni insatisfait(e)
- Satisfait(e)
- Très satisfait(e)

Après avoir écouté les balados, avez-vous plus envie de changer vos habitudes (en ce qui concerne la mobilité durable)?

3 réponses



- Pas du tout
- Un peu
- Probablement
- Assurément

Avez-vous des commentaires supplémentaires à faire?

3 réponses

La fille qui fait les balado est trop cool merci bisou

Bravo Sélène! C'est excellent:)

Très intéressant de savoir le point de vue de 3 personnes différent(e)s!

ANNEXE 15 – SONDAGE DE L'ÉPISODE 1

Sondage de l'épisode



Avez-vous apprécié ce balado?

Pas du tout	0%
Peu satisfait(e)	0%
Satisfait(e)	50%
Très satisfait(e)	50%
Pas d'avis	0%

ANNEXE 16 – SONDAGE 2 ET 3

Sondage de l'épisode

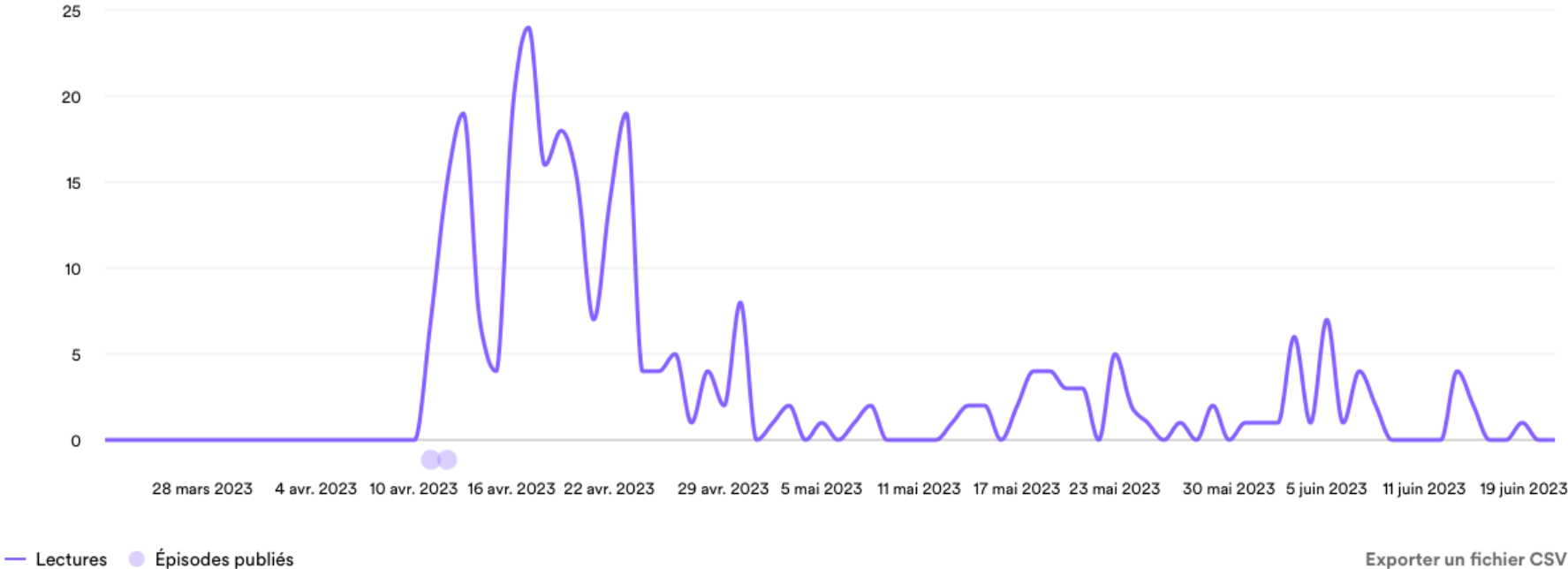


Après avoir écouté les balados, avez-vous plus envie de changer vos habitudes (en ce qui concerne la mobilité durable)?

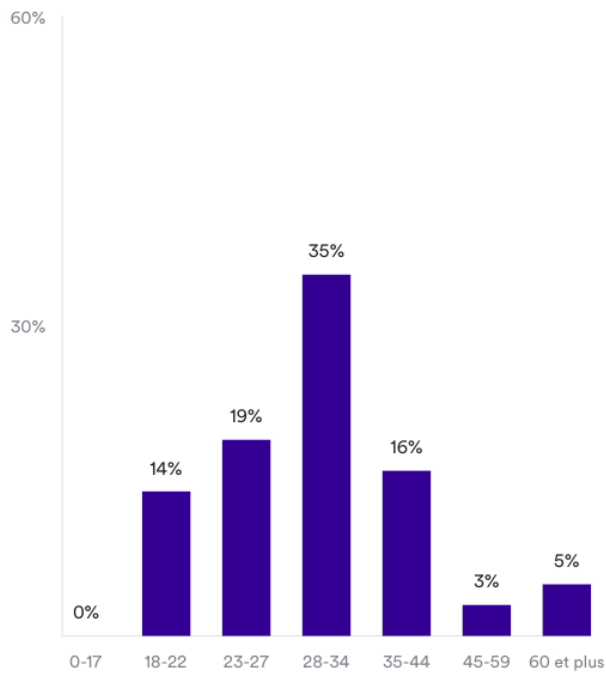
Pas du tout	0%
Un peu	0%
Probablement	0%
Assurément	100%

ANNEXE 17 – STATISTIQUES DES ÉCOUTES DU BALADO

Lectures ⓘ

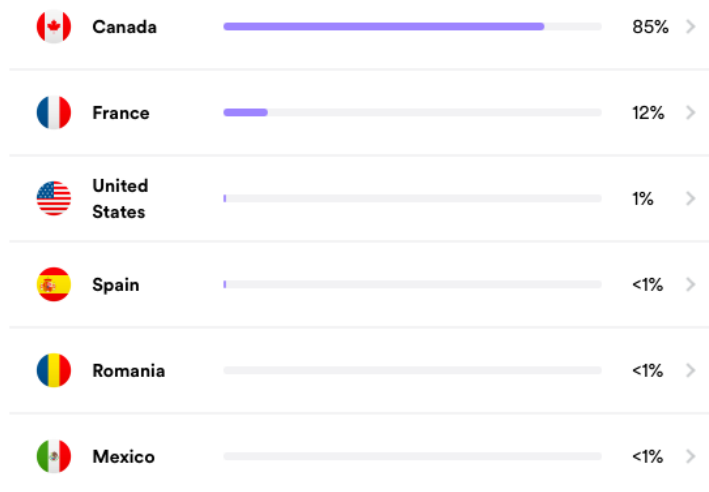


Âge



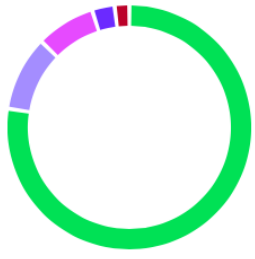
Source :  Spotify.

Emplacement géographique



Plateformes

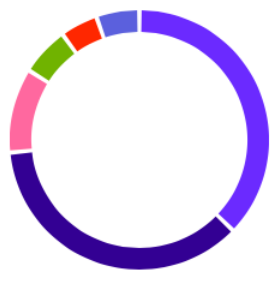
Applications Appareils



● Spotify	79,1 %
● Spotify for Podcasters	9,6 %
● Apple Podcasts	7,4 %
● Web Browser	2,5 %
● Autre	1,4 %

Plateformes

Applications Appareils



● Android	37,9 %
● iPhone	36,9 %
● Web	10,3 %
● Windows	5,7 %
● Mac	4,3 %
● Autre	5 %