

# Synthèse des recommandations

## Issues du diagnostic du système de transport collectif et de l'analyse des besoins de mobilité en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine

Étienne Jean-St-Laurent, CIRADD

Mayka Thibodeau, CERMIM

Février 2017



La recherche au cœur de l'innovation et du développement territorial durable

**Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD)**

776, boul. Perron  
Carleton-sur-Mer (Québec) G0C 1J0  
Tél. : 418 364-3341, poste 8777  
Télec. : 418 364-7938  
[www.ciradd.ca](http://www.ciradd.ca)

**Centre de recherche sur les milieux insulaires et maritimes (CERMIM)**

37, chemin Central  
Havre-aux-Maison (Québec) G4T 5P4  
Tél. : 418 969-2100, poste 1  
<http://www.uqar.ca/recherche/la-recherche-a-l-uqar/unites-de-recherche/centre-de-recherche-sur-les-milieux-insulaires-et-maritimes-cermim/presentation-objectifs-et-mission-cermim>

## INTRODUCTION

---

Au cours de l'année 2014, l'équipe de la direction de la RÉGÎM a entrepris un exercice de réflexion stratégique ayant mené à l'identification de cinq grands défis :

- Accroître et maintenir à un niveau élevé la satisfaction de la clientèle de même que sa fidélité;
- Atteindre 130 000 déplacements annuellement;
- Offrir des options de déplacements en transport collectif à l'ensemble des citoyens de la région;
- Développer une véritable « culture du transport collectif » dans la population;
- S'adapter aux besoins et spécificités de la population de chacune des MRC.

Pour relever ces défis, dans un contexte où les ressources sont limitées, il apparaît essentiel de bien analyser la situation dans le but d'intervenir de façon stratégique. Le projet, réalisé par le CIRADD et le CERMIM, vise à apporter des connaissances et des outils à la RÉGÎM qui l'aideront à atteindre les 5 objectifs qu'elle s'est fixés.

Deux rapports ont été produits, l'un pour la Gaspésie et un pour les Îles-de-la-Madeleine. Ceux-ci comprennent une analyse en quatre parties, soit le portrait de l'offre de transport, l'analyse des besoins, le portrait du service de la RÉGÎM et l'adéquation entre le service offert et les besoins. Ce document, bien que non exhaustif, permet de résumer les conclusions et perspectives d'action pour les deux territoires.

Grâce à l'enquête origine-destination, une compréhension plus fine des déplacements sur le territoire devrait permettre à la RÉGÎM de mieux adapter le service offert et éventuellement d'intégrer de nouveaux trajets sur la base des données recueillies. Cela dit, l'enquête origine-destination ne peut à elle seule suffire à évaluer l'adéquation entre le service offert et les besoins en transport. Tant dans le sondage que dans le cadre des entrevues semi-dirigées, les « freins à lever » ou les « conditions d'usage » concernent évidemment les trajets, la fréquence et l'horaire, mais sous-tendent également d'autres éléments en amont soit la flexibilité, l'adaptabilité, l'information, la visibilité ou même la fierté menant à une « culture de transport collectif ».

Les prochaines sections présentent un résumé des constats et des pistes d'action que la RÉGÎM doit considérer dans l'adaptation du service aux besoins de mobilité. Les rapports complets sont toutefois indispensables en vue d'obtenir plus de détails sur les zones, les horaires et les déplacements sur l'archipel.

**Les caractéristiques territoriales de la Gaspésie et les modes d'occupation du territoire représentent probablement le principal obstacle au développement des services de transport collectif.**

- La grandeur du territoire et la faible densité de l'habitat et des activités à l'intérieur de celui-ci tendent à favoriser l'automobile solo qui permet une flexibilité des déplacements sur des distances relativement importantes.
- Les distances entre les lieux de travail et des services comme l'épicerie ou le service de garde nécessitent, dans la plupart des cas, des déplacements multiples qui ne sont pas possibles en transport collectif ou actif.
- Les secteurs ayant des densités suffisantes pour permettre des déplacements quotidiens sans automobile représentent une faible proportion du territoire.
- La culture de l'automobile est fortement ancrée dans les habitudes de transport des Gaspésiens. Ainsi, le mode de déplacement privilégié des Gaspésiens demeure l'automobile, utilisée par 93 % des travailleurs comparativement à 78 % pour l'ensemble du Québec.

**Le territoire gaspésien n'est pas uniforme, et les réalités territoriales changent d'un secteur à l'autre. La présente étude a fait ressortir plusieurs disparités existantes entre les différents secteurs de la Gaspésie en matière d'attentes et de besoins en mobilité.**

- Les secteurs les moins densément peuplés de la Gaspésie, où l'on retrouve la majorité des municipalités dévitalisées identifiées par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), sont ceux où l'accessibilité aux différents services est la plus difficile et où les difficultés de mobilité ont les conséquences les plus lourdes.
- La population moins nombreuse dans ces secteurs génère des volumes de déplacement plus faibles qui rendent pratiquement impossible la mise en place d'une desserte de services fréquents de transport par autobus.
- Inversement, les secteurs marqués par les plus grandes densités de services et de population sont ceux où les habitants sont les moins susceptibles de vivre des problèmes d'accessibilité en lien avec la mobilité.
- En raison des flux importants de transits dans ces secteurs, il est plus facile d'y maintenir des passages réguliers et plus fréquents de transport collectif.

**Le même genre de disparités peut être observé entre certains groupes de la population.**

- Les jeunes, les personnes âgées en perte d'autonomie, les personnes issues de ménages à faible revenu et les personnes sans emploi sont plus susceptibles de vivre des problématiques de mobilité.
- Ces groupes représentent une faible proportion de la population et ils génèrent, en raison de leur nombre, des volumes de déplacements plus faibles.
- Ces groupes se déplacent à l'intérieur de plages horaires beaucoup plus étalées au courant de la journée, ce qui rend laborieux l'établissement de trajets fixes répondant à leurs besoins.
- Les groupes les plus susceptibles de vivre des problématiques de mobilité et d'accessibilité sont donc aussi ceux qui sont les plus difficiles à desservir par des trajets d'autobus réguliers.
- Inversement, les travailleurs réguliers constituent le groupe le moins susceptible de vivre des problématiques de mobilité.
- Ils génèrent les plus gros volumes de déplacement et se déplacent dans les plages horaires les plus concentrées,
- La majorité des trajets réguliers de la RÉGÎM desservent ainsi les heures de pointe générées par le navettage domicile-travail.

Les navettages domicile-travail ou domicile-étude du début et de la fin de journée et dans certains secteurs les déplacements de mi-journée apparaissent comme les seules plages horaires regroupant des volumes de déplacement suffisants pour l'instauration de trajets fixes, et ce uniquement dans certains secteurs. Il est donc impératif de réfléchir à des pistes de solution alternatives pouvant desservir des groupes vulnérables en matière de mobilité.

**Les préjugés et les aprioris négatifs à l'encontre du transport collectif restent encore très présents.**

- Plusieurs intervenants ont mentionné la perception négative d'une part importante de la population à l'égard du transport collectif. Celui-ci, selon cette perception, serait réservé aux personnes démunies, handicapées ou n'ayant pas les revenus nécessaires pour l'achat et l'entretien d'une automobile.
- 39,9 % des répondants ont mentionné le fait de ne pas souhaiter utiliser le transport collectif comme principale raison de non-usage.
- 11,39 % des répondants mentionnaient le manque de connaissances par rapport aux services offerts comme principal frein à l'utilisation.
- Alors qu'en milieu urbain, la proportion d'utilisateurs des transports collectifs chez les personnes âgées est généralement plus élevée que pour l'ensemble de la population, en Gaspésie, elle compte parmi les plus faibles.

Ce groupe représente une part importante de la population gaspésienne qui devrait augmenter aux cours de prochaines années.

### Pistes d'action

Les recommandations et pistes de solution peuvent être réparties en deux axes d'interventions principaux :

1. Recommandations en lien avec l'offre de services de la RÉGÎM;
2. Recommandations en lien avec la demande de la population pour ceux-ci.

**Au niveau de l'offre, les constats émis font ressortir deux catégories de clientèle principale : une part de clientèle pouvant être desservie par des trajets d'autobus régulier et une autre, plus vulnérable aux problématiques de mobilité, pour laquelle une gamme de services plus flexibles devrait être mise en place.**

**Certaines plages horaires se démarquent en fonction de leur plus grand potentiel de développement et devraient conséquemment faire l'objet d'une consolidation de leurs services.**

- Entrent dans cette catégorie, les plages horaires de 7 h et 8 h le matin et de 16 h et 17 h en fin de journée et entre 13 h et 14 h.
- La majorité des trajets de mi-journée présentement en place se situant plutôt entre 11 h et 13 h, il serait pertinent d'obtenir les données d'achalandages de ceux-ci de manière à évaluer la possibilité de les décaler plus près de 13 h.
- Le même genre d'exercice devrait aussi être fait pour les trajets s'effectuant avant 7 h le matin, puisque les volumes de déplacements observés lors de cette période restent généralement relativement faibles.

**D'un point de vue géographique, quatre secteurs se démarquent comme présentant les meilleurs potentiels de développement. Ils correspondent aux parties du territoire affichant les plus fortes densités de population et de services.**

- Dans la Baie-des-Chaleurs, le secteur compris entre Carleton-sur-Mer et Paspébiac possède les volumes de déplacements les plus grands.
- Au niveau de la MRC du Rocher-Percé, le territoire couvert par les municipalités fusionnées de Chandler et Grande-Rivière présente le plus grand potentiel de développement.
- Dans la MRC Côte-de-Gaspé, ce sont les trajets effectués à partir des localités fusionnées à la ville de Gaspé vers le centre-ville de Gaspé en matinée et le

retour en fin de journée vers ces mêmes localités qui génèrent les plus grands volumes de déplacements pour la MRC.

- En Haute-Gaspésie, le secteur couvert par les municipalités de Sainte-Anne-des-Monts et de Cap-Chat témoigne du plus grand potentiel. C'est au sein de ces quatre secteurs que devrait s'effectuer de manière prioritaire la consolidation de l'offre de services réguliers de transport par autobus.



Figure 1. Secteurs présentant le meilleur potentiel de développement pour les services réguliers de transport par autobus

**Pour les localités situées à l'extérieur de ces secteurs, les plus faibles densités de populations et d'activités qu'on y retrouve rendent peu probable une augmentation de l'affluence pour les services réguliers de transports par autobus par des trajets fixes. Il apparaît essentiel de mettre en place une gamme de services plus souple, à même de desservir les besoins spécifiques à certains groupes de la population.**

- En raison des ressources limitées de la RÉGÎM et des coûts importants engendrés par la mise en place de nouveaux services de transport collectif, les solutions s'appuyant sur des structures de transports existantes représentent l'option la plus intéressante.
- 75,5 % des déplacements observés étaient effectués en automobile par des conducteurs seuls. Les places vacantes dans ces véhicules représentent un potentiel immense en matière de déplacement. Près de 20% des déplacements étant déjà effectués en covoiturage, ce mode de déplacement semble déjà relativement bien intégré dans les habitudes de transport de la

population gaspésienne. La RÉGÎM, en collaboration avec le Centre Alternatif de Déplacement Urbains du Saguenay (CADUS), l'ATI Avignon et le CIRADD, procède présentement à la mise en place d'un projet pilote d'implantation d'une plateforme de covoiturage pour la MRC d'Avignon. L'outil visant principalement les déplacements de proximité sera intégré à l'intérieur de la plateforme web de la RÉGÎM et permettra d'effectuer des jumelages non seulement entre les différents usagers, mais aussi entre différents modes de transport. Cette solution aux coûts d'implantation relativement faibles possède aussi l'avantage de se baser sur des pratiques de déplacements qui sont de plus en plus présentes au sein de la population gaspésienne.

- Le transport adapté est déjà jumelé dans certains secteurs aux services de transport collectif. La RÉGÎM a récemment obtenu le mandat de gérer ce service dans les MRC de Haute-Gaspésie, de Bonaventure et d'Avignon. Les places libres dans les véhicules destinés au transport adapté pourraient systématiquement être rendues disponibles à la population pour le transport régulier.
- Le transport scolaire qui dessert pratiquement l'ensemble de la région représente aussi un important potentiel de déplacements. Des projets allant dans ce sens ont été mis en place dans d'autres régions du Québec sans conséquence négatives pour la clientèle scolaire. L'intégration des transports scolaires dans l'offre de transport collectif est une avenue qui mérite d'être développée. Des solutions simples peuvent être implantées à faible coût pour l'organisation. À titre d'exemple, il est possible de circonscrire la clientèle extérieure aux premières rangées des bancs de l'autobus, situées à proximité du chauffeur. Dans la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine, l'ouverture démontrée par la Commission scolaire des Îles représente une piste d'intervention intéressante. L'implantation d'un partenariat avec celle-ci, s'il est mené avec succès, pourrait créer un précédent à même de convaincre les deux commissions scolaires de la Gaspésie.
- La mise en place de services s'apparentant aux taxis collectifs présents dans plusieurs pays a été fréquemment évoquée comme piste de solution par les intervenants consultés. L'opération de plus petits véhicules permet une offre plus flexible de transport groupé à la demande pouvant s'adapter aux besoins spécifiques à certains groupes ou à certains secteurs.
- Les réglementations restrictives régissant les transporteurs de la région semblent représenter une limite importante à l'établissement de services plus flexibles s'adaptant aux diverses réalités régionales. La RÉGÎM et les municipalités qui la constituent peuvent et devraient représenter des interlocuteurs de premier ordre pour faire valoir le point de vue des régions périphériques dans le processus de réflexion présentement en cours sur le transport collectif au Québec.

**L'offre de services pouvant être développée reste cependant limitée par plusieurs facteurs budgétaires et logistiques. Si les services peuvent être optimisés jusqu'à un certain point, l'offre, sans nouvel apport financier extérieur, ne peut être augmentée de manière majeure. Un travail doit donc nécessairement s'effectuer en parallèle, au niveau de la demande, particulièrement pour l'atteinte des objectifs organisationnels en lien avec le nombre de déplacements annuels et le développement de la culture du transport collectif dans la région.**

- Bien que des campagnes de sensibilisation et d'information aient été faites dans le passé, 39,9 % des répondants ont mentionné le fait de ne pas souhaiter utiliser le transport collectif comme principale raison de non-usage. Un important travail de sensibilisation et d'information reste donc à faire auprès de la population gaspésienne pour défaire les idées préconçues et les préjugés négatifs à l'encontre du transport collectif et pour faire ressortir l'importance de celui-ci dans le développement, l'occupation et la préservation du territoire gaspésien.
- 11,39 % mentionnaient le manque de connaissances par rapport aux services offerts comme principal frein à l'utilisation. De nouvelles promotions devraient être faites afin de mieux faire connaître les services de la RÉGÎM.
- Plusieurs intervenants ont mentionné la mise en place de journées portes ouvertes orientées vers certaines clientèles cibles comme moyen de promotion des services de transport collectif. Ce genre de démarche était présenté notamment par des intervenants travaillant avec les personnes âgées comme une alternative permettant de rejoindre cette clientèle plus réfractaire à d'autres types de promotions. Un accompagnement plus soutenu serait probablement nécessaire pour la tenue de ces activités, mais leur potentiel justifierait cet effort supplémentaire.
- La RÉGÎM ayant récemment implanté un nouveau passage de mi-journée le vendredi pour le trajet desservant le secteur allant de Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine aux Capucins, il serait intéressant de mettre en place, en collaboration avec certains intervenants, des journées portes ouvertes spécialement ciblées pour la clientèle âgée. Ce type d'activité pourrait par la suite être reproduit dans les autres secteurs de la Gaspésie.

**Les partenariats avec les organisations locales de chacun des secteurs représentent un potentiel de développement de la clientèle pour la RÉGÎM. Les intervenants consultés ayant déjà travaillé en collaboration avec la Régie ont mentionné de manière presque systématique les capacités de collaboration et d'écoute présentes au sein de l'équipe. Si le contexte gaspésien pose plusieurs problèmes pour l'implantation de services de transport, il permet aussi une proximité entre les différents acteurs territoriaux, pouvant servir de facteur facilitant dans la mise en place de partenariats.**

- La RÉGÎM pourrait, par exemple, travailler avec certains des plus gros générateurs de déplacement (cela se fait déjà notamment avec le Cégep de la Gaspésie et des Îles et lors de certains événements) de manière à coordonner conjointement certaines de leurs activités aux services de transports.
- Les CISSS sont parmi les organisations générant les plus grands volumes de déplacements sur le territoire. De plus, une part importante de leur clientèle est composée de personnes appartenant à des groupes susceptibles de vivre des problématiques de déplacements. Il serait intéressant d'étudier la possibilité de coordonner certaines activités de groupe des CISSS et de leurs organismes partenaires avec les services de transport de la RÉGÎM. Si plusieurs de ces activités étaient tenues simultanément, elles pourraient générer un volume suffisant de déplacements pour justifier l'ajout d'un trajet ponctuel qui pourrait compléter l'offre régulière de la RÉGÎM. Les participants pourraient ainsi utiliser un trajet régulier pour se rendre ou revenir de l'activité et un trajet ponctuel pourrait être mis en place pour assurer l'aller ou le retour. Ce type de partenariat pourrait, par la suite, être élargi à d'autres organisations génératrices de déplacements qui pourraient, elles aussi, coordonner leurs activités de manière à permettre ces déplacements groupés. Ce type d'initiative pourrait également avoir pour effet d'amener de nouvelles personnes à faire l'essai des services de transport de la RÉGÎM ce qui pourrait favoriser leur utilisation dans des contextes non organisés.

**Si un travail doit être fait par la RÉGÎM pour cibler certains groupes ou organisations, les MRC doivent également jouer un rôle important en ce qui a trait à la demande pour les services de transport collectif.**

- Les MRC de la Gaspésie, dans une perspective de développement durable du territoire, doivent mettre de l'avant des types d'occupation permettant de diminuer l'impact des activités humaines, d'augmenter l'accessibilité de la population aux différents services et de réduire les coûts liés aux modes d'occupation diffus du territoire.
- La densification des activités et de l'habitat dans certains secteurs apparaît comme l'une des mesures qui doivent être mises de l'avant par les différentes instances municipales sur l'ensemble du territoire gaspésien. Des modes d'occupation plus dense diminuent les coûts d'entretien et de développement des infrastructures, facilitent l'accessibilité de la population aux différents services, diminuent les distances parcourues sur le territoire, et favorisent l'utilisation des modes de transport actif et collectif en diminuant la dépendance à l'automobile.
- Actuellement le transport collectif est pratiquement absent de l'ensemble des schémas d'aménagement des cinq MRC gaspésiennes. Le transport collectif devrait, dans les prochaines versions de ces documents, être intégré comme

élément structurant, de manière à ce qu'il soit pris en compte dans les différents projets de développement.

- Les développements commerciaux ou résidentiels devraient idéalement se faire de manière systématique sur des axes desservis par le transport collectif.

Comme pour son offre de services de transport, la RÉGÎM, dans sa gestion de la demande, doit faire preuve d'une très grande flexibilité. Une part importante du développement futur de l'organisation devra passer par des démarches visant spécifiquement certains groupes ou organisations. Un travail de promotion et de sensibilisation reste à faire au niveau de l'ensemble de la population.

## ÎLES-DE-LA-MADELEINE

---

### Utilité

L'étude a permis de constater que, malgré le très haut taux de possession de permis de conduire sur l'archipel madelinot et le faible nombre d'usagers de la RÉGÎM, **le service de transport collectif est jugé indispensable**. Nous pouvons constater une volonté marquée pour le maintien et de développement du service de transport collectif sur le territoire.

### Trajets, horaires et fréquences

L'enquête origine-destination permet de constater que **certaines plages horaires se démarquent en fonction de leur plus grand potentiel de développement et devraient conséquemment faire l'objet d'une bonification des services**. À partir des résultats présentés dans le rapport, la RÉGÎM pourra obtenir des informations assez détaillées pour planifier l'éventuel ajout de trajets à son service ou la réorganisation de celui-ci.

Il est important de souligner que l'analyse des usagers potentiels a été réalisée à partir des résultats de sondages en fonction des déplacements, de l'horaire et de l'intention d'usage. **Il faut donc considérer ces résultats en tant que potentiel maximal. De ce fait, la RÉGÎM peut se donner un objectif d'achalandage et moduler selon le profil des usagers potentiels**. Par exemple, en considérant les usagers actuels du service, on pourrait se donner un objectif d'atteindre 10 % des trajets potentiels intra-zone sur l'Île de Cap aux Meules entre 8 h et 9 h, et un objectif de 20 % pour les trajets en partance des extrémités entre 7 h et 8 h.

Voici les résultats présentant le plus grand potentiel :

- C'est à l'intérieur de la zone Cap-aux-Meules/Étang-du-Nord/Fatima que l'on trouve le plus grand volume d'utilisateurs potentiels, soit 1 788/jour. Malgré l'intérêt modéré à utiliser le transport collectif dans cette zone (14 %), la grande quantité de déplacements estimés à l'intérieur de celle-ci (12 908 trajets/jour) confirme le nombre élevé d'utilisateurs potentiels maximaux. Les répondants soulignent d'ailleurs qu'il n'y a pas assez de déplacements à l'intérieur des villages, et que plus de voyages en matinée provenant du Cap-aux-Meules seraient grandement appréciés.
- Ensuite, c'est entre les zones Cap-aux-Meules/Étang-du-Nord/Fatima et Havre-aux-Maisons que l'on retrouve le besoin en transport collectif en seconde importance avec, à égalité, 399 utilisateurs potentiels dans un sens ou dans l'autre. En effet, il y a plus de 2000 trajets aller-retour chaque jour d'une zone à l'autre et on note un taux de 19 % d'intention d'usage des services de la RÉGÎM par les répondants.

- Les citoyens manifestant le plus grand intérêt pour le transport collectif, en proportion de la population, se manifeste pour le trajet reliant les zones Pointe-aux-Loups/Grosse-Îles/Grande-Entrée et Cap-aux-Meules/Étang-du-Nord/Fatima (34 %). Malgré le nombre restreint de déplacements enregistrés, on évalue le potentiel à 190 trajets par jour dans les deux sens.
- Le trajet en partance de Havre-Aubert allant vers Cap-aux-Meules soulève aussi de l'intérêt avec 18 % pour un volume de 169 trajets. En sens inverse, de Cap-aux-Meules vers le Havre-Aubert, on y trouve 21 % pour un volume quotidien de 223 trajets.

**De manière générale, l'étude soulève que les trajets actuels sont pertinents, mais que la fréquence est davantage problématique. Plusieurs répondants ont souligné le fait que les horaires n'étaient pas adaptés à leurs besoins.** Le rapport complet donne davantage de détails concernant la concentration des déplacements selon l'heure. Les répondants ont toutefois soulevé bon nombre d'éléments à considérer dans la planification des horaires :

- L'horaire actuel est axé sur les heures des travailleurs de 8 h à 16 h alors que seulement 50 % des répondants sont des travailleurs à l'année. Parmi ces répondants, plusieurs ont un horaire de travail est de 9 h à 17 h, rendant l'horaire actuel inadéquat.
- Si l'on prend en considération les besoins de déplacements pour des rendez-vous de courte durée, l'horaire et la fréquence sont également problématiques puisque les répondants ne désirent pas passer la journée entière à Cap-aux-Meules.
- Les travailleurs ayant des déplacements à réaliser dans le cadre de leur emploi ne peuvent se fier sur un transport uniquement offert matin et soir.
- Plusieurs travailleurs retournent à la maison pour le dîner ce que l'horaire d'autobus ne permet pas.
- L'absence de services le soir et la fin de semaine ne favorise pas la combinaison de déplacements pour le travail, les loisirs ou les courses.
- La variabilité de l'horaire et de la fréquence des déplacements des répondants ne peut s'arrimer à l'horaire et à la fréquence restreints de la RÉGÎM.
- La plupart des répondants effectuent plusieurs déplacements par jour ce qui ne correspond pas au trajet aller-retour offert par la RÉGÎM.
- Le fait de manquer le transport et de ne pas avoir la possibilité d'attraper un autre autobus est aussi identifié comme frein.

### Recommandations et pistes d'action

À partir des résultats présentés dans le rapport, **la RÉGÎM pourra y puiser des informations assez détaillées pour planifier l'éventuel ajout de trajets à son service ou la réorganisation de celui-ci.**

- Les **déplacements intra-zone** de courte distance, sur l'Île de Cap aux Meules par exemple, présentent un intérêt à condition d'envisager un **véhicule de plus petite taille**, d'augmenter la fréquence ou la flexibilité, et éventuellement d'adopter une tarification réduite pour les courtes distances.
- Un Taxibus pourrait être une solution intéressante pour réduire le nombre de places vides dans les autobus tout en offrant un service diversifié. Ce **service de transport plus flexible** permettrait d'aller chercher les clientèles plus vulnérables ayant particulièrement besoin du transport collectif.
- Une combinaison de services avec le transport scolaire le matin pourrait aussi être envisageable, notamment à partir des extrémités de l'archipel.

### Habitudes de déplacement et culture

Même avec un service de transport collectif performant offrant une multitude de trajets et une grande fréquence, **l'habitude reste un facteur décisif quant à la viabilité du service.**

- Une proportion importante de la population madelinienne détient un permis de conduire (91 %). Cette forte utilisation de véhicules privés s'explique par un désir de liberté dans les déplacements et par l'éloignement entre les services et le mode d'occupation du territoire, ce qui rend difficiles l'implantation et le développement d'un transport collectif ou actif.
- Créer le réflexe ou l'habitude nécessitera des efforts soutenus afin de changer les comportements d'une population très encline à l'usage du véhicule personnel.
- L'appropriation du service a été démontrée dans les cas du Madelibus.

### Recommandations et pistes d'action

Bien que les services pourraient être optimisés dans certains secteurs, l'ajout de trajets et l'augmentation de la fréquence représentent un poids financier considérable. Pour pallier au déficit grandissant, **il est primordial de travailler simultanément sur l'offre de service et sur l'augmentation de la demande.**

Pour créer une *culture du transport collectif* dans la région, on soulève **l'importance d'impliquer les organisations du territoire.** Le succès du Madelibus est un exemple d'adéquation entre les besoins des usagers et la promotion du service au

sein des institutions d'enseignement. Un plan de promotion serait plus efficace s'il passait par les **voies de communication internes aux organisations représentant des pôles de déplacement.**

### Particularités territoriales

#### **Certaines particularités territoriales et sociales impactent le déploiement du service.**

- La faible dimension du territoire et la densité de population élevée sont des facteurs propices à l'établissement de trajets couvrant une bonne partie du territoire.
- Par ailleurs, l'étalement de la population et la variabilité des horaires et des destinations des travailleurs complexifient la mise en place d'un service répondant aux besoins.
- La grande majorité des répondants soutient avoir des besoins en transport constant tout au long de l'année. Les besoins semblent toutefois être un peu plus faibles en hiver (20 %) et en été (13 %).
- La saisonnalité reste toutefois un élément déterminant à considérer dans la définition des habitudes de déplacement et la nature des services de transport offerts sur l'archipel considérant que la pêche et le tourisme sont les deux principaux pôles économiques. Plusieurs entreprises génératrices de déplacement ont un fort achalandage durant le printemps et l'été, mais suspendent ou diminuent leurs activités durant la saison hivernale.
- Il est possible de constater que les répondants aux deux extrémités de l'archipel sont plus vulnérables aux problématiques de mobilités que les répondants de l'île centrale.
- Les jeunes des extrémités rencontrent plus souvent des problèmes liés au transport et ainsi ne peuvent pas participer aux activités aussi souvent que les autres jeunes de l'archipel.
- Le pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité faute de moyen de transport se situe à près de 16 % pour l'archipel.

#### **Les particularités territoriales et sociales trouvent écho dans le profil des usagers actuels.**

- 13,9 % des répondants utilisent ou ont déjà utilisé le transport collectif. C'est aux deux extrémités de l'archipel que le pourcentage de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM est le plus élevé, avec 25,4 % pour Havre-Aubert/Bassin et 33,3 % Pointe-aux-Loups/Grosse-Îles/Grande-Entrée.

- L'étude permet aussi de constater l'impact considérable que représente le Madelibus, car il représente plus de 50% de l'achalandage total de la RÉGÎM aux Îles-de-la-Madeleine.

### Recommandations et pistes d'action

Les partenariats avec les organisations locales de chacun des secteurs représentent un potentiel de développement de la clientèle pour la RÉGÎM. Le contexte insulaire, malgré les difficultés d'implantation de services de transport, est **un territoire propice aux échanges, à l'entraide et à la création de partenariats. S'appuyer sur des organisations locales pour répondre aux particularités sociales et territoriales s'avère une avenue prometteuse.** La performance du Madelibus est un bel exemple de réussite en ce sens.

### Visibilité et connaissance du service

**Parmi les commentaires recueillis, les enjeux de visibilité ou de connaissance du service sont souvent soulevés.**

- 34 % de l'ensemble des répondants disent ne pas connaître les services offerts. Fait intéressant, c'est sur l'Île de Cap aux Meules et à Havre-aux-Maisons que le service est le moins connu (38 % et 40 %) alors que les résidents des extrémités affirment connaître mieux le service.
- La plupart des répondants disent ne pas être au courant des horaires et des arrêts importants, à l'exception des usagers réguliers du service.
- Dans les commentaires recueillis, le manque de visibilité du service sur le territoire est souvent cité.

### Recommandations et pistes d'action

Les acteurs consultés soulèvent qu'il est fondamental de **travailler sur une visibilité et un message qui interpelle spécifiquement les Madelinots et joue sur leurs valeurs en vue de stimuler l'appropriation du service** et de créer une véritable « culture » du transport collectif.

- Pour convaincre de nouveaux usagers et augmenter la visibilité, un slogan éloquent, spécifique aux Îles, des couleurs vives sur les autobus et des publicités dans les aires d'attente et les babillards des entreprises et organisations seraient profitables.
- La formule *Journée portes ouvertes* ou une journée gratuite par semaine, soutenue par une campagne publicitaire ciblée, est aussi une option

permettant à des gens d'expérimenter et éventuellement d'utiliser davantage le transport collectif.

### Recommandations générales

Créer des habitudes et faire connaître le service prend du temps. Certaines actions sont pertinentes à **court terme** : visibilité, diffusion d'information, développement de partenariats pour un service plus flexible, promotion, etc. D'autres actions pourront être réalisées **progressivement** avec l'accroissement du nombre d'utilisateurs : ajout de trajets, ajout d'autobus, intégration d'abris-bus, etc.

