



**CERMIM**

Centre de recherche  
sur les milieux  
insulaires et maritimes

Affilié à l'UQAR

## **Diagnostic du système de transport collectif en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine et analyse des besoins en mobilité : secteur Îles-de-la-Madeleine**

THIBODEAU M., MYRAND P., LEBLANC J.-M. et MASSÉ M.-O.

En collaboration avec le CIRADD



CENTRE D'INITIATION À LA RECHERCHE  
ET D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

# Diagnostic du système de transport collectif en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine et analyse des besoins en mobilité : secteur Îles-de-la-Madeleine

Mayka THIBODEAU<sup>1</sup>, Pauline MYRAND<sup>1</sup>, Jean-Michel LEBLANC<sup>1</sup> et Marc-Olivier MASSÉ<sup>1</sup>

En collaboration avec le CIRADD<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Centre de recherche sur les milieux insulaires et maritimes (CERMIM)  
37, chemin Central  
C.P. 2280, Havre-aux-Maisons  
Îles-de-la-Madeleine (Québec) Canada G4T 5P4  
Courriel : [cermim@uqar.ca](mailto:cermim@uqar.ca)

<sup>2</sup>Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD)  
776, boul. Perron  
Carleton-sur-Mer (Québec) G0C 1J0  
Site web : <http://www.ciradd.ca/>

Novembre 2016

Partenaires financiers du CERMIM :



Ce document doit être cité comme suit :

Thibodeau M., Myrand P., Massé M.-O., Leblanc J.-M., (2016). *Diagnostic du système de transport collectif en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine et analyse des besoins en mobilité : secteur Îles-de-la-Madeleine*. Centre de recherche sur les milieux insulaires et maritimes, Îles-de-la-Madeleine (Québec). viii, 80 p. + annexes.

## REMERCIEMENTS

---

Le présent rapport a été réalisé pour la Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM) en collaboration avec le Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD) et grâce à l'appui financier du ministère des Transports du Québec.

Les auteurs du rapport souhaitent remercier Thibaud Durbecq qui a collaboré à l'élaboration de la méthodologie, ainsi que Fanny Arseneau, Marc-Olivier Bourque et Claire Langford qui ont travaillé à la collecte de données.

Un remerciement particulier est adressé à l'équipe du CIRADD pour l'étroite collaboration ayant permis de réaliser cette étude et d'arrimer la méthodologie et les résultats à l'échelle de l'ensemble de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. De plus, l'équipe remercie chacun des participants de cette étude, tant par les sondages que dans le cadre des entrevues semi-dirigées.

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>III</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b> .....	<b>IV</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	<b>VI</b>
<b>LISTE DES FIGURES</b> .....	<b>VII</b>
<b>LISTES DES ANNEXES</b> .....	<b>VII</b>
<b>SIGLES ET ACRONYMES</b> .....	<b>VIII</b>
<b>SOMMAIRE DES RÉSULTATS ET DES RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>1</b>
<b>1 INTRODUCTION</b> .....	<b>6</b>
<b>2 PORTRAIT DE L’OFFRE DE TRANSPORT AUX ÎLES-DE-LA-MADELEINE</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1 Caractéristiques territoriales et de l’archipel</b> .....	<b>7</b>
<b>2.2 Moyens de transport locaux</b> .....	<b>8</b>
2.2.1 Véhicule personnel.....	8
2.2.2 Covoiturage.....	9
2.2.3 Taxi .....	9
2.2.4 Transport scolaire .....	10
2.2.5 Services d’accompagnement transport.....	10
2.2.6 Transport actif .....	11
<b>2.3 Services de transport interurbain</b> .....	<b>12</b>
2.3.1 Transport interurbain.....	12
2.3.2 Covoiturage.....	12
2.3.3 Transport maritime .....	12
2.3.4 Transport aérien.....	13
<b>3 ANALYSE DES BESOINS EN MATIÈRE DE TRANSPORT</b> .....	<b>15</b>
<b>3.1 Méthodologie utilisée</b> .....	<b>15</b>
3.1.1 Division du territoire .....	15
3.1.2 Collecte de données .....	17
3.1.3 Traitement de données .....	17
3.1.4 Portrait des répondants et représentativité de l’échantillon .....	19
<b>3.2 Résultats de l’enquête origine-destination</b> .....	<b>23</b>
3.2.1 Flux des déplacements sur l’ensemble de l’archipel.....	23
3.2.2 Principales destinations .....	25
3.2.3 Détails de l’horaire et des trajets de la zone 17 .....	27
3.2.4 Détails de l’horaire et des trajets de la zone 19 .....	34
3.2.5 Détails de l’horaire et des trajets de la zone 20 .....	36
<b>3.3 Mobilité, détenteurs de permis et saisonnalité</b> .....	<b>39</b>
3.3.1 Annulation d’une activité par manque de moyen de transport.....	39
3.3.2 Possession d’un permis de conduire .....	42
3.3.3 Saisonnalité des besoins .....	44

<b>4</b>	<b>ANALYSE DU SERVICE DE LA RÉGÎM AUX ÎLES-DE-LA-MADELEINE .....</b>	<b>46</b>
<b>4.1</b>	<b>Descriptif du service.....</b>	<b>46</b>
4.1.1	Tarification.....	46
4.1.2	Trajets .....	46
4.1.3	Analyse de l'achalandage .....	47
4.1.4	Proportion des répondants usagers de la RÉGÎM .....	50
4.1.5	Freins à l'utilisation des services de la RÉGÎM .....	53
<b>4.2</b>	<b>Commentaires et recommandations des répondants .....</b>	<b>56</b>
4.2.1	Les horaires .....	56
4.2.2	La fréquence .....	57
4.2.3	Les trajets.....	57
4.2.4	La publicité .....	58
4.2.5	Le coût .....	58
4.2.6	L'utilité .....	58
<b>4.3</b>	<b>Entrevues terrain auprès des générateurs de déplacements.....</b>	<b>59</b>
4.3.1	Zone 17 : Bassin/Havre-Aubert.....	59
4.3.2	Zone 18 : Étang-du-Nord/Cap-aux-Meules/Fatima .....	62
4.3.3	Zone 19 : Havre-aux-Maisons.....	69
4.3.4	Zone 20 : Pointe-aux-Loups/Grosse-Île/Grande-Entrée .....	71
<b>5</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>76</b>
	<b>SITES WEB CONSULTÉS .....</b>	<b>78</b>
	<b>ANNEXES .....</b>	<b>80</b>

## LISTE DES TABLEAUX

---

Tableau 1 : Répartition des répondants selon le genre par zone .....	20
Tableau 2 : Répartition des répondants par groupe d'âge et par zone.....	20
Tableau 3 : Répartition des répondants par revenu et par zone.....	21
Tableau 4 : Répartition des répondants par occupation et par zone .....	21
Tableau 5 : Flux des trajets quotidiens .....	23
Tableau 6 : Principales destinations .....	25
Tableau 7 : Lieu de travail.....	25
Tableau 8 : Lieux d'études.....	26
Tableau 9 : Lieux d'achats .....	26
Tableau 10 : Horaire des déplacements intrazone 17 .....	28
Tableau 11 : Horaire des déplacements de la zone 17 vers la zone 18.....	30
Tableau 12 : Flux des trajets quotidiens intrazone 18 .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Tableau 13 : Horaire des déplacements intrazone 18 .....	31
Tableau 14 : Horaire des déplacements de la zone 18 vers la zone 19.....	33
Tableau 15 : Horaire des déplacements intrazone 19 .....	35
Tableau 16 : Horaire des déplacements de la zone 18 vers la zone 20.....	37
Tableau 17 : Horaire des déplacements de la zone 20 vers la zone 18.....	38
Tableau 18 : Taux d'annulation des déplacements faute de transport .....	39
Tableau 19 : Taux d'annulation par groupe d'âge.....	40
Tableau 20 : Taux d'annulation selon l'occupation .....	41
Tableau 21 : Taux d'annulation selon le revenu .....	41
Tableau 22 : Taux de possession de permis de conduire par zone .....	42
Tableau 23 : Taux de possession d'un permis de conduire par tranche d'âge.....	43
Tableau 24 : Taux de possession d'un permis de conduire selon l'occupation .....	43
Tableau 25 : Taux de possession d'un permis de conduire selon le revenu .....	43
Tableau 26 : Saisonnalité des besoins en transport par zone.....	44
Tableau 27 : Pourcentage des répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM.....	50
Tableau 28 : Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM .....	50
Tableau 29 : Usagers de la RÉGÎM par tranche d'âge .....	51
Tableau 30 : Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranche d'âge.....	51
Tableau 31 : Répartition des usagers de la RÉGÎM selon le genre.....	52
Tableau 32 : Répartition des usagers de la RÉGÎM selon l'occupation .....	52
Tableau 33 : Fréquence d'utilisation de la RÉGÎM selon l'occupation .....	52
Tableau 34 : Fréquence d'utilisation de la RÉGÎM selon le revenu .....	53
Tableau 35 : Pourcentage des usagers des services de la RÉGÎM selon le revenu .....	53
Tableau 36 : Freins à l'usage des services de la RÉGÎM selon la zone.....	54
Tableau 37 : Freins à l'usage des services de la RÉGÎM selon le genre .....	54
Tableau 38 : Principaux freins à l'usage des services de la RÉGÎM selon l'âge .....	55
Tableau 39 : Principaux freins à l'usage selon l'occupation .....	56

## LISTE DES FIGURES

---

Figure 1: Carte des Îles-de-la-Madeleine.....	7
Figure 2 : Zones étudiées .....	15
Figure 3 : Répartition temporelle des réponses au sondage .....	22
Figure 4 : Schéma origine-destination .....	24
Figure 5 : Répartition horaire des usagers potentiels intrazone 17 .....	28
Figure 6 : Répartition horaire des usagers potentiels entre la zone 17 et la zone 18.....	30
Figure 7 : Répartition horaire des usagers potentiels intrazone 18 .....	32
Figure 8 : Répartition horaire des usagers potentiels entre la zone 18 et la zone 19.....	33
Figure 9 : Répartition horaire des usagers potentiels intrazone 19 .....	35
Figure 10 : Répartition horaire des usagers potentiels entre la zone 18 et la zone 20.....	36
Figure 11 : Trajets de la RÉGÎM aux Îles-de-la-Madeleine.....	47
Figure 12 : Nombre mensuel d'usagers avant la mise en service du Madelibus.....	48
Figure 13 : Nombre mensuel d'usagers après la mise en service du Madelibus.....	48
Figure 14 : Part des usagers du Madelibus par rapport à l'achalandage total aux IdM.....	49
Figure 15 : Répartition des usagers du Madelibus sur l'ensemble des usagers.....	49
Figure 16 : Pôles de déplacements rencontrés zone 17.....	60
Figure 17 : Pôles de déplacements rencontrés en zone 18.....	62
Figure 18 : Pôles de déplacements rencontrés zone 19.....	70
Figure 19 : Pôles de déplacements rencontrés zone 20.....	71

## LISTES DES ANNEXES

---

<b>ANNEXE 1 : VISUEL ET MATÉRIEL PROMOTIONNEL DE L'ÉTUDE .....</b>	<b>81</b>
<b>ANNEXE 2 : PLAN D'ÉCHANTILLONNAGE .....</b>	<b>82</b>
<b>ANNEXE 3 : QUESTIONNAIRE DU SONDAJE .....</b>	<b>83</b>
<b>ANNEXE 4 : QUESTIONNAIRE DES ENTREVUES SEMI-DIRIGÉES .....</b>	<b>87</b>
<b>ANNEXE 5 : DÉTAILS DES DÉPLACEMENTS À L'INTÉRIEUR DE LA ZONE 18 .....</b>	<b>88</b>
<b>ANNEXE 6 : COMMENTAIRES DES RÉPONDANTS AU SONDAJE .....</b>	<b>89</b>
<b>ANNEXE 7 : LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES LORS DES ENTREVUES SEMI-DIRIGÉES..</b>	<b>93</b>
<b>ANNEXE 8 : CONTENU EXHAUSTIF DES ENTREVUES SEMI-DIRIGÉES.....</b>	<b>94</b>

## SIGLES ET ACRONYMES

---

ATR	Tourisme Îles de la Madeleine
CAM	Cap-aux-Meules
CAMI	Council for Anglophone Magdalen Islanders
CGMR	Centre de gestion des matières résiduelles
CLE	Centre local d'emploi
CSI	Commission scolaire des Îles
GIM	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
HAM	Havre-aux-Maisons
H-Aubert	Havre-Aubert
HLM	Habitation à loyer modique
IdM	Îles-de-la-Madeleine
ISQ	Institut de la statistique du Québec
N	Taille de la population à l'étude
n	Taille de l'échantillon
OD	Origine-destination
RÉGÎM	Régie intermunicipale de transport Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine
STQ	Société des traversiers du Québec

## **SOMMAIRE DES RÉSULTATS ET DES RECOMMANDATIONS**

---

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.

Dans ce rapport, l'enquête origine-destination permet d'entrevoir les usagers potentiels ainsi que les trajets et les horaires pertinents. Grâce à l'enquête, 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 ».

### Usagers du service

Grâce au sondage, on constate que les répondants utilisent peu les services de la RÉGÎM. En effet, 13,9 % des répondants utilisent ou ont déjà utilisé le transport collectif.. C'est toutefois 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 la zone 17 : Havre-Aubert/Bassin et 33,3 % pour la zone 20 : Pointe-aux-Loups/Grosse-Îles/Grande-Entrée. La présente étude permet aussi de mettre en lumière, grâce à l'analyse des données fournies par la RÉGÎM, l'impact considérable que représente le Madelibus (transport des étudiants après les cours) au niveau de l'achalandage total de la RÉGÎM aux Îles-de-la-Madeleine. Depuis son instauration, plus de 50 % des utilisateurs de la RÉGÎM passent par le service Madelibus lors de l'année scolaire (octobre à juin). Cette proportion atteint plus de 70 % lors de certains mois. Il est important de noter que les utilisateurs du Madelibus se trouvent majoritairement à l'extérieur de la tranche d'âge ciblée par le sondage. À ce sujet, les jeunes de 15 à 19 ans sont d'ailleurs les plus grands utilisateurs de la RÉGÎM avec 44,8 % des répondants de cette catégorie ayant affirmé avoir déjà utilisé les services.

### Collecte des données

Afin de mieux comprendre les besoins en transport de la population, deux méthodes de collectes ont été privilégiées : un sondage sur la plateforme *Survey Monkey* et par téléphone, ainsi que des entrevues semi-dirigées réalisées en personne dans diverses organisations du territoire.

Pour le sondage réalisé entre mai et septembre, des cibles d'échantillonnage ont été fixées et le territoire a été divisé en quatre zones. Ces échantillons ont par la suite été stratifiés en fonction du sexe et de l'âge, mais aussi selon la zone de résidence. Cette enquête a ainsi permis d'analyser les habitudes de déplacement de 407 résidents répartis entre quatre zones d'étude soit Havre-Aubert (zone 17), Cap-aux-Meules, Fatima et Étang-du-Nord (zone 18), Havre-aux-Maisons (zone 19) et Pointe-aux-Loups, Grosse-Île et Grande-Entrée (zone 20). Le principal objectif de cette démarche était d'évaluer les volumes de déplacement effectués dans le cadre d'une journée de semaine typique sur le territoire.

De plus, pour connaître les besoins plus particuliers à chaque zone et approfondir ainsi la compréhension des spécificités liées aux pôles d'attraction, des *focus groups* et entrevues semi-dirigées ont été réalisés auprès de 23 groupes, entreprises et organismes. Les participants sélectionnés occupent un rôle central au sein d'organisations travaillant avec des clientèles aux profils de mobilité particuliers, œuvrant dans le domaine des transports ou générant d'importants volumes de déplacement.

### Enquête origine destination

L'enquête origine-destination effectuée révèle que la destination la plus fréquemment mentionnée par les utilisateurs est Cap-aux-Meules (31,9 %), suivie de près par L'Étang-du-Nord (28,9 %), et ensuite Havre-aux-Maisons (15,3 %). Sans surprise, les deux premières destinations concernent les endroits sur l'archipel où les activités économiques, commerciales et éducatives sont concentrées. C'est d'ailleurs 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. 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. Finalement, le plus grand intérêt pour le transport collectif, en proportion de la population, se manifeste par 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.

En plus de définir l'origine et la destination des déplacements, la présente étude décrit l'horaire du flux des déplacements interzone et intrazone. Ainsi, le sondage a permis de constater, par exemple, qu'il y a un flux de déplacements à partir de la zone 20 le matin, mais également vers la zone 20 au même moment. La RÉGÎM pourra ainsi soutirer des informations assez détaillées pour planifier l'éventuel ajout de trajets à son service ou la réorganisation de celui-ci.

### Freins à l'utilisation

Il est important de comprendre que les trajets potentiels présentés dans l'enquête origine-destination sont des maximums anticipés à condition que certaines contraintes soient levées. Une soixantaine de commentaires ont été émis lors du sondage sur les « *Besoins en transport de la population des Îles-de-la-Madeleine* ». Les commentaires concernant les freins à l'utilisation ainsi que des pistes pour une amélioration du service de transport collectif de la RÉGÎM se divisent en 5 grandes catégories, soit : les horaires, la fréquence, les trajets, la publicité et le coût. Ainsi, au-delà de l'enquête origine-destination, la compréhension des freins à l'utilisation des services de la RÉGÎM est capitale pour augmenter son achalandage. Le principal frein évoqué, peu importe la zone d'origine des répondants, est l'incompatibilité des horaires avec leurs besoins de déplacement. Cette raison est évoquée particulièrement chez les résidents de la zone Havre-Aubert/Bassin. Ces résidents sont également ceux qui indiquent le plus fréquemment que la distance entre leur résidence et l'arrêt est problématique. Plusieurs répondants semblent aussi méconnaître les services de la RÉGÎM, plus particulièrement ceux des zones Cap-aux-Meules/Étang-du-Nord/Fatima et Havre-aux-Maisons.

En plus de la faible dimension du territoire et de sa densité de population élevée, le mode d'étalement de la population, les services offerts dans le milieu, la saisonnalité ainsi que les habitudes de vie des résidents sont des éléments déterminants à considérer dans la

définition des habitudes de déplacement et la nature des services de transport offerts sur l'archipel. 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. Dans ce contexte, pour que le transport collectif soit utilisé, il doit répondre adéquatement au besoin de liberté de déplacement, tant pour la destination que pour l'horaire. Créer le réflexe ou l'habitude est également primordial et nécessitera des efforts soutenus afin de changer les comportements d'une population très encline à l'usage du véhicule personnel.

### Pistes d'action

Un Taxibus pourrait être une intéressante solution 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. De plus, la combinaison avec le transport scolaire le matin pourrait aussi être envisageable, notamment à partir de la zone 20. 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 (taxibus), et éventuellement d'adopter une tarification réduite pour les courtes distances.

Les entrevues semi-dirigées auprès de diverses organisations et entreprises du territoire ont également permis d'obtenir plus de détails concernant les freins et les besoins spécifiques ainsi que des suggestions pour l'amélioration de l'offre en transport par la RÉGÎM. Certains donnent avec précision l'horaire des arrivées et départs de leurs employés et de leur clientèle selon la saison, alors que d'autres proposent des moyens de diffuser l'information ou de bonifier le service. On parle également de l'importance d'impliquer les organisations du territoire. Le succès du Madelibus est un exemple d'adéquation entre les besoins et la promotion du service au sein des institutions d'enseignement. Un plan de promotion serait plus efficace s'il passe par les voies de communication internes aux organisations représentant des pôles de déplacement.

Les acteurs consultés soulèvent également 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.

Aussi, 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'usagers : ajout de trajets, ajout d'autobus, intégration d'abris-bus, etc.

Finalement, la présente étude démontre la difficulté de couvrir à la fois l'ensemble du territoire et l'horaire des déplacements pour une population restreinte. Par contre, elle comporte assez de détails concernant les flux de déplacements pour stimuler une optimisation des services offerts et initier des collaborations précises avec d'autres services de transport en vue de répondre adéquatement aux besoins de la collectivité.

## 1 INTRODUCTION

---

En 2010, la planification de la création d'un réseau de transport en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine a été effectuée à la suite d'une étude de faisabilité, réalisée par le Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD). Cette étude incluait une enquête de type origine-destination (OD) qui visait à définir les principaux besoins de déplacement afin de favoriser la mobilité des personnes pouvant ainsi avoir accès aux pôles d'emplois, d'éducation et de services. Au niveau du besoin global de déplacement, après cinq ans, les résultats de la RÉGÎM sont de seulement 92 000 déplacements annuellement (2015), comparativement à une estimation de 216 000 déplacements, ce qui représente 43 % de l'objectif.

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 la façon la plus 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. Un diagnostic complet des habitudes et des besoins en transport de la population de la région Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine est réalisé, tout en prenant en compte les particularités locales du territoire. Ainsi, ce rapport, spécifique au territoire des Îles-de-la-Madeleine, présente les résultats de l'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.

## 2 PORTRAIT DE L'OFFRE DE TRANSPORT AUX ÎLES-DE-LA-MADELEINE

La présente section met en lumière les particularités territoriales impactant les déplacements sur l'archipel, un survol des habitudes de transport des résidents ainsi qu'un descriptif des divers services de transport offerts.

### 2.1 Caractéristiques territoriales et de l'archipel

Le territoire de la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine est situé en plein cœur du golfe Saint-Laurent. On y accède par bateau et par avion. L'archipel comprend une quinzaine d'îles, dont huit sont habitées et sept de celles-ci sont reliées entre elles par d'étroits cordons de sable. La route 199, d'une longueur de 85 km, constitue l'artère principale reliant chacune des îles de l'archipel. Depuis 2002, les Îles forment deux municipalités : la municipalité des Îles-de-la-Madeleine et celle de Grosse-Île. Elle porte aussi le nom de Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine depuis 2016.



**Figure 1: Carte des Îles-de-la-Madeleine**

La superficie du territoire est de 205,6 km<sup>2</sup> incluant la portion dunaire. Toutefois, en termes d'espace constructible, on parle plutôt de 160 km<sup>2</sup>. Avec une population totale de 12 300 habitants, dont la moitié habite l'île centrale (Cap-aux-Meules), la densité de

population des Îles-de-la-Madeleine est de 66 habitants par kilomètre carré. La petitesse de ce territoire et la haute densité de population qui l'habite sont des éléments importants qui différencient les Îles-de-la-Madeleine du reste de la Gaspésie qui a une densité de population variant entre 3 et 5 habitants par kilomètre carré (Institut de la statistique du Québec). C'est pourquoi nous traitons la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine différemment du reste de la région Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.

En plus de la petitesse du territoire et la haute densité de population, le mode d'étalement de cette population, les services offerts dans le milieu, la saisonnalité ainsi que les habitudes de vie des résidents sont des éléments cruciaux à considérer dans la définition des habitudes de déplacement et dans l'analyse des services de transport offerts sur l'archipel.

Depuis les dernières années, une migration s'effectue de façon plus marquée des extrémités de l'archipel vers l'Île de Cap aux Meules. Le vieillissement de la population, combiné à une centralisation des services sur l'île centrale, explique en grande partie le phénomène. La saisonnalité de l'archipel est marquée par une forte affluence touristique en été ainsi que par la présence de villégiateurs estivants ce qui amène la dynamique d'occupation du territoire qui fluctue grandement d'une saison à l'autre, particulièrement dans les extrémités de l'archipel. Au point de vue de l'emploi, la situation concernant les opportunités d'emplois dans les extrémités de l'archipel est moins favorable. À l'exception des activités de pêches, de l'industrie touristique et de Mines Seleine, les résidents des extrémités doivent donc généralement se déplacer vers l'île centrale pour le travail, de même que pour la pratique des activités sportives.

## **2.2 Moyens de transport locaux**

### **2.2.1 *Véhicule personnel***

Le mode de transport privilégié par les travailleurs et résidents des Îles est le véhicule personnel (automobile, camion, fourgonnette), ce qui représente 35 % de la consommation des carburants liés au transport. Cette forte utilisation du véhicule privé dans le transport terrestre s'explique par l'éloignement et le mode d'occupation du territoire rendant difficile l'implantation et le développement d'un transport collectif ou actif. Les véhicules immatriculés aux Îles-de-la-Madeleine ont augmenté de 11 % depuis 2007 pour atteindre 1 véhicule par habitant, comparativement à 0,75 véhicule par habitant au Québec. En parallèle, les camions légers et camions lourds ont

augmenté de 17 % et représentent 43 % du parc automobile contre 33 % au Québec (Municipalité des Îles-de-la-Madeleine 2016).

Dans la région Gaspésie-Les Îles, 95 % des travailleurs utilisent un véhicule privé comparativement à 78 % pour l'ensemble du Québec. Parmi ces 95 % de travailleurs utilisant un véhicule privé comme moyen de transport principal, 85 % sont seuls à bord et 15 % covoiturent (ISQ). Notons qu'aucune donnée n'est disponible spécifiquement pour le territoire madelinot.

### **2.2.2 Covoiturage**

Dans le passé, certaines organisations, dont le Conseil régional de l'environnement Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (CREGÎM), ont tenté d'instaurer un système de covoiturage local. Bien qu'aucune plateforme officielle n'ait perduré jusqu'à aujourd'hui, le covoiturage s'auto-organise au sein des entreprises, organisations et des familles. En plus du covoiturage réalisé entre collègues ou amis, la pratique de l'auto-stop est fréquente durant la saison estivale. Puisque ce mode de déplacement s'effectue de façon improvisée, aucune donnée n'est disponible spécifiquement pour le territoire de l'archipel.

### **2.2.3 Taxi**

L'allocation des permis pour l'exploitation d'un service de taxi est faite par la Commission des transports du Québec. Quatre entreprises locales détiennent l'ensemble des huit permis de taxis autorisés pour la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine : Taxi Madeli (3 permis), Taxi des Îles (3 permis), Taxi 2000 (1 permis) et M.A. Poirier (1 permis, sans taximètre). Le nombre de taxis par mille habitants pour la région (0,65) est inférieur à celui observé pour l'ensemble du Québec (1,00).

Notons que les tarifs des taxis peuvent représenter un frein à l'utilisation des services pour plusieurs utilisateurs potentiels, spécialement dans un contexte où les distances à parcourir pour se rendre aux extrémités de l'archipel (Grande-Entrée ou Havre-Aubert) sont relativement grandes. Les tarifs sont présentement fixés à partir d'un coût de base de 3,45 \$ auquel s'additionne 1,70 \$ par kilomètre parcouru. Ainsi il en coûte environ 45 \$ pour le trajet entre Cap-aux-Meules et Havre-Aubert, et plus de 100 \$ pour le trajet entre Cap-aux-Meules et Grande-Entrée.

#### **2.2.4 Transport scolaire**

La Commission des transports du Québec régit l'allocation des permis de transport par autobus. Six entreprises locales se partagent les 28 permis d'autobus scolaire au service de la Commission scolaire des Îles : Autobus Les Sillons, Bourque & fils Transport inc., Isaac Lapierre, P'tite Baie transport, Stéphane Harvey et V.L. Transport inc. On observe que la proportion d'autobus scolaire par habitant aux Îles est de 2,27 autobus par 1000 habitants, comparativement à 1,26 par 1000 habitants pour le reste de la province.

Le nombre élevé de véhicules scolaires en circulation et la grande quantité de places vacantes dans ceux-ci représentent un potentiel intéressant pour l'élargissement de l'offre de transport dans la communauté des Îles.

À ces autobus scolaires s'ajoute Madelibus qui est un service de transport gratuit pour les élèves de l'École Polyvalente des Îles qui désirent rester après les heures de cours pour faire des activités parascolaires ou de la récupération académique. Ce service est offert grâce au soutien financier du Groupe persévérance scolaire (GPS) issu de la Fondation Madeli-Aide. Le transport Madelibus utilise les circuits réguliers de la RÉGÎM (circuits numéro 50 & 51) et ajoute un troisième autobus pour couvrir l'île centrale (secteur Étang-du-Nord, Fatima) avec des départs de l'École Polyvalente à 16 h 30 et 16 h 45. Les étudiants sont décomptés à bord de l'autobus et le GPS rembourse ensuite à la RÉGÎM le coût correspondant au passage de ces étudiants.

#### **2.2.5 Services d'accompagnement transport**

Le *Centre d'action bénévole des Îles* offre un *Service d'accompagnement transport médical* à sa clientèle de 65 ans et plus qui nécessite un accompagnement pour les suivis médicaux. Par exemple, le bénévole peut prendre son véhicule personnel pour accompagner l'utilisateur au Centre hospitalier de l'archipel. Ce service n'est offert que si l'utilisateur ne peut se déplacer de façon autonome (ex. : avec son véhicule ou en taxi).

La Corporation de services d'aide à domicile « L'Essentiel » offre aussi un service de déplacement à une clientèle présentant des problématiques de mobilité ou d'autonomie. Par exemple, un préposé peut accompagner le bénéficiaire en véhicule pour aller faire ses courses. Cet accompagnement utilise la voiture personnelle du préposé ou celle du bénéficiaire.

La Corporation de transport adapté des Îles-de-la-Madeleine est une autre organisation qui offre un service de transport accessible uniquement aux personnes admissibles présentant un handicap affectant leur mobilité autonome<sup>1</sup>. Le service est offert 52 semaines par année, à l'exception des jours fériés. Trois minibus parcourent Cap-aux-Meules, Fatima, L'Étang-du-Nord, L'Île du Havre-Aubert, Havre-aux-Maisons, Grosse-Île et Grande-Entrée. Il est nécessaire de réserver 24 heures à l'avance et c'est un service de porte-à-porte. La priorité en transport va pour le travail, les études et la santé. Selon la disponibilité des véhicules, un accompagnement pour les activités de loisir est aussi disponible. Le transport adapté effectue environ 23 000 à 25 000 déplacements par année.

Le bureau du transport adapté est aussi le point de service de la RÉGÎM. Il assure la gestion du transport collectif sur le territoire, voit à ce que les horaires soient respectés, que les chauffeurs soient courtois et que tout se passe bien. Il s'assure aussi que l'information soit précise et bien divulguée.

### **2.2.6 Transport actif**

La route verte des Îles-de-la-Madeleine est en réalité constituée par l'accotement asphalté de la route 199, et s'étale sur une longueur de 85 kilomètres. Les routes secondaires municipales ne comportent pas d'accotement asphalté, ce qui rend la promenade à vélo un peu plus risquée. Les conditions météo, particulièrement les vents constants et parfois très forts, sont aussi des facteurs peu favorables à la pratique du vélo.

Des services pour les cyclistes sont offerts sur le territoire :

- *Véli-vélo* et *Le Pédalier* offrent des services de vente, location, dépannage et réparation de vélo sur tout le territoire;
- *Tourisme Îles de la Madeleine* offre une carte cyclopédestre sur son site internet;
- *C.T.M.A. Vacancier* offre aux visiteurs un forfait découverte des Îles à vélo;
- Les autobus de la RÉGÎM sont dotés de supports à vélo (max 2 vélos) de manière à permettre des déplacements mixtes pour ses usagers;

---

<sup>1</sup> Les bénéficiaires, qui doivent répondre à des critères très précis, sont admissibles suite à un rapport médical dûment rempli par un professionnel de la santé.

- *Autobus Les Sillons* offre des navettes en autobus avec remorque pour vélos grande capacité;
- *Taxi Madeli* offre un service taxi avec un support à vélo (max : 4 vélos).

## **2.3 Services de transport interurbain**

### **2.3.1 Transport interurbain**

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2010, un service de transport interrégional par autocar est disponible entre les Îles-de-la-Madeleine et Québec (St-Foy) avec des arrêts à Charlottetown, Moncton, Fredericton, Edmundston (Dégelis) et Rivière-du-Loup. Le service a été opéré sur une base annuelle pendant les deux premières années d'opération, toutefois le service n'était pas rentable sur une base annuelle. Il a donc réduit progressivement au fil des années.

La demande pour un transporteur interrégional existe, mais n'est pas suffisante pour justifier un service à l'année. Ce service de transport est donc maintenant offert une fois par semaine durant l'été, du 15 juin au 15 septembre. De plus, trois voyages sont offerts durant les congés des Fêtes (décembre-janvier) et de Pâques (mars). L'horaire et les tarifs de ce transport interrégional, offert par Autobus Les Sillons, est mis à jour annuellement à l'adresse suivante : <http://www.autobuslessillons.com/nolises.htm>

### **2.3.2 Covoiturage**

En parallèle à l'offre de transport interurbain par autocar, des services de covoiturage sont offerts sous différentes formes depuis plusieurs années :

- Radio communautaire CFIM – Petites annonces;
- La plateforme de covoiturage Amigo Express;
- Réseaux sociaux, particulièrement sur Facebook :
  - Co-voiturage Îles-de-la-Madeleine (1663 membres)
  - J'annonce aux Îles-de-la-Madeleine (8557 membres)

### **2.3.3 Transport maritime**

La Coopérative de transport maritime et aérien (CTMA) opère plusieurs traversiers, croisières, ainsi qu'un service de transport cargo. Le N.M. Madeleine est un traversier reliant Cap-aux-Meules et Souris (Île-du-Prince-Édouard). Ce trajet, d'une durée de cinq

heures, est le moyen de transport le plus utilisé par les Madelinots pour sortir de l'archipel. Ce mode d'accès aux Îles est aussi priorisé par une grande majorité des visiteurs. En basse saison, la fréquence des traversées peut varier de 3 à 6 aller-retour par semaine tandis qu'en haute saison, le navire effectue jusqu'à 11 traversées aller-retour par semaine. L'horaire et les tarifs sont annuellement mis à jour sur le site internet [www.traversierctma.ca](http://www.traversierctma.ca).

De plus, CTMA ajoute une offre de croisière durant la haute saison avec son navire Le Vacancier, lequel permet de relier les Îles-de-la-Madeleine à Québec et Montréal, avec une escale prévue à Gaspé pour l'été 2017. Un départ de Montréal est offert tous les vendredis du 15 juin au 15 septembre, et le départ des Îles est effectué les mardis. La durée de la croisière à l'aller (vers les Îles) est de 1,5 jour tandis que le retour se prolonge sur 3 jours, étant donné l'arrêt supplémentaire en Gaspésie.

Aussi, CTMA offre un service de cargo hebdomadaire avec son navire Le Voyageur qui relie Matane et les Îles durant la basse saison. Outre le cargo, ce navire peut accueillir une douzaine de passagers par voyage. L'entreprise offre aussi un service de transport de marchandises via une importante flotte de camions de partout en Amérique du Nord vers les Îles-de-la-Madeleine et vice-versa. Possédant des entrepôts à Brossard, Québec et Moncton, l'entreprise réfère à l'occasion vers des entreprises partenaires pour étendre la portée géographique du service.

Finalement, la CTMA, à titre de sous-contractant de la Société des traversiers du Québec (STQ), offre un lien entre Cap-aux-Meules et l'Île d'Entrée 2 fois par jour, sauf le dimanche. Le traversier part de Cap-aux-Meules à 7 h 30 pour arriver à 8 h 30 à l'Île d'Entrée. Il repart à 9 h et arrive à Cap-aux-Meules à 10 h. Le deuxième départ s'effectue à 15 h, arrive à l'Île d'Entrée à 16 h, repart à 16 h 30 pour finalement être de retour au quai de Cap-aux-Meules à 17 h 30.

#### **2.3.4 Transport aérien**

L'aéroport des Îles-de-la-Madeleine (YGR) est situé sur l'Île de Havre aux Maisons et dessert l'ensemble de la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine. YGR est la propriété de Transport Canada. L'aéroport est accessible aux vols commerciaux ainsi qu'aux vols privés.

Deux entreprises desservent actuellement l'archipel. Air Canada Express offre deux vols quotidiens entre les Îles-de-la-Madeleine, Gaspé, Québec et Montréal pendant

toute l'année et des vols supplémentaires en été. Le transporteur régional Pascan Aviation offre des vols entre les Îles-de-la-Madeleine et Saint-Hubert avec des escales à Bonaventure et à Québec.

### 3 ANALYSE DES BESOINS EN MATIÈRE DE TRANSPORT

#### 3.1 Méthodologie utilisée

Dans le but d'analyser l'offre et les besoins en matière de transport collectif aux Îles-de-la-Madeleine, un sondage a été réalisé auprès des citoyens entre mai et septembre 2016, complétée d'une étude de terrain incluant des entrevues semi-dirigées et des focus groups. Dans le cas du sondage, un plan d'échantillonnage a été conçu afin d'identifier le nombre de répondants à atteindre selon la population répartie en quatre zones sur l'archipel. En ce qui concerne les entrevues terrain, elles ont été réalisées auprès des employeurs, commerces, institutions et autres points d'attraction pertinents dans le cadre de l'étude.

##### 3.1.1 Division du territoire

Pour la présente étude, les Îles-de-la-Madeleine ont été divisées en quatre zones :

- Zone 17 Havre-Aubert/Bassin
- Zone 18 Cap-aux-Meules/Étang-d-Nord/Fatima
- Zone 19 Havre-aux-Maisons
- Zone 20 Pointe-aux-Loups/Grosse-Île/Grande-Entrée

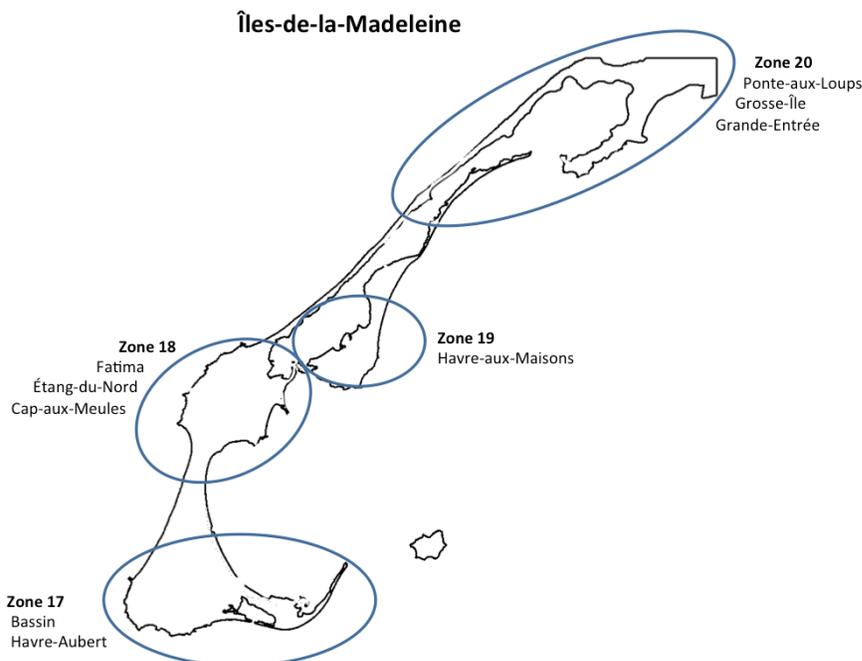


Figure 2 : Zones étudiées

### Descriptif de la zone 17

L'Île du Havre Aubert accueille 1 825 habitants permanents ainsi que beaucoup de résidents saisonniers. Elle possède un point d'attraction majeur, mais essentiellement saisonnier avec le Site historique de La Grave qui rassemble dans un même lieu : petits commerces, restaurants, bars, une salle de spectacle ainsi qu'un aquarium. Le Musée de la Mer est le seul point d'attraction ouvert à l'année (Tourisme Îles de la Madeleine, 2016a).

### Descriptif de la zone 18

L'Île du Cap aux Meules est la deuxième plus grande île de l'archipel en termes de superficie, et possède la plus importante concentration avec ses 6 565 habitants (Institut de la statistique du Québec). Elle est composée de trois villages (L'Étang-du-Nord, Fatima et Cap-aux-Meules) qui accueillent la majorité des services. On y retrouve d'ailleurs le Centre civique et la majorité des commerces et institutions de l'archipel. En été, le centre-ville de Cap-aux-Meules est le plus achalandé de l'Est du Québec avec l'arrivée d'en moyenne 6 000 visiteurs par semaine (Tourisme Îles de la Madeleine 2016b).

### Description de la zone 19

L'Île du Havre aux Maisons, avec ses 1 930 habitants, n'accueille pas de grands générateurs de déplacements. Les deux plus grands employeurs de cette zone sont IGA Coop et la Caisse populaire Desjardins de Havre-aux-Maisons. Les besoins en transport dans cette partie de l'archipel se situent surtout au niveau des travailleurs qui vont au travail dans une autre zone ou encore des touristes qui viennent visiter les différents attraits. Cette île est reconnue surtout pour son circuit gourmand. On y retrouve notamment la *Fromagerie Pied-de-Vent*, le *Fumoir d'Antan*, *Le Barbocheux*, la pâtisserie *Hélène des Îles*, la *Pizza de la Pointe* et le *Domaine du Vieux Couvent (restaurant-hôtel-bar)*. L'achalandage touristique du Havre-aux-Maisons se distingue de celle du Havre-Aubert par l'éparpillement de ses attraits, car les sites ne sont pas nécessairement à distance de marche les uns des autres (Tourisme Îles de la Madeleine 2016c).

### Descriptif de la zone 20

La zone 20 regroupe trois îles : Pointe-aux-Loups, Grosse-Île et Grande-Entrée, pour une population totale de 935 habitants (Institut de la statistique du Québec). Pointe-aux-Loups est la plus petite île habitée. Elle est constituée d'un petit canton d'une cinquantaine de maisons et ne compte pas de grand générateur de déplacements. Grosse-Île accueille une communauté anglophone ainsi qu'une mine de sel, Mines Seleine, un important employeur et pôle de déplacements avec plus de 100 employés permanents. Grosse-Île et Grande-Entrée vivent principalement de la pêche et des usines de transformation du poisson. Grande-Entrée récolte d'ailleurs chaque année plus de la moitié des prises de homard des Îles-de-la-Madeleine (Tourisme Îles de la Madeleine 2016d, e et f).

#### **3.1.2 Collecte de données**

Un plan de communication a été mis en œuvre : annonce *Facebook*, entrevues radio, communiqué de presse, affiches, site web et sollicitation par courriel (annexe 1). Les citoyens ont alors complété le sondage par internet sur *SurveyMonkey* entre mai et août 2016. En septembre, la comparaison entre le profil des répondants et le plan d'échantillonnage (annexe 2) a permis d'identifier les répondants sous-représentés dans les résultats. Des appels téléphoniques ciblés ont ensuite permis de pallier, du moins partiellement, au déficit de représentativité de certains répondants.

Le questionnaire utilisé pour la collecte permettait à un répondant de consigner les informations sur quatre membres de son ménage âgés de 15 ans et plus. Les questions y étaient divisées en quatre catégories soit : le profil du ménage et de l'individu, les déplacements effectués lors de la dernière journée de la semaine et les habitudes de transport (annexe 3). L'étude a permis de recueillir les données auprès de 407 répondants dont le profil est détaillé dans les pages suivantes.

#### **3.1.3 Traitement de données**

##### Sondage

Les données recueillies ont été compilées à l'intérieur d'une base de données unifiée, ce qui a permis d'effectuer des croisements entre les différentes variables ciblées dans le questionnaire. Afin d'évaluer les flux de déplacement présents entre les différentes zones à l'étude, une pondération a été appliquée aux déplacements consignés par

chacun des répondants. Pour chacune des zones identifiées comme lieu de résidence, la proportion de répondants ayant mentionné le trajet sur l'ensemble de l'échantillon issu de cette zone a été reportée à l'ensemble de la population à l'étude pour cette zone.

Pour un trajet x la pondération est donc calculée ainsi :

$$\begin{aligned} & (\text{Nombre de mentions par un répondant de la zone A} \bullet (N \text{ de A/n de A})) \\ & \quad + \\ & (\text{Nombre de mentions par un répondant de la zone B} \bullet (N \text{ de B/n de B})) \\ & \quad + \\ & (\text{Nombre de mentions par un répondant de la zone C} \bullet (N \text{ de C/n de C})) \\ & \quad + \\ & \dots \end{aligned}$$

Le pourcentage de mentions d'intérêt à utiliser le transport collectif pour les trajets mentionnés a, par la suite, été appliqué aux volumes de déplacement pondérés de manière à obtenir le volume potentiel d'utilisateurs du transport collectif.

#### Entrevues semi-dirigées

De manière à compléter les données recueillies aux étapes précédentes, une série d'entrevues ont été menées avec plusieurs intervenants clés (voir grille d'entretien à l'annexe 5). Les participants sélectionnés occupent un rôle central au sein d'organisations travaillant avec des clientèles aux profils de mobilité particuliers, œuvrant dans le domaine des transports ou générant d'importants volumes de déplacement. Les groupes consultés sont les suivants :

##### Secteur éducation :

- Cégep de la Gaspésie et des Îles - Campus Îles-de-la-Madeleine
- Étudiants du Cégep
- Commission scolaire des Îles
- Maisons des jeunes (3)
- École Polyvalente des Îles
- Groupe persévérance scolaire (GPS)

##### Secteur services de santé :

- Centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS)

Secteur communautaire :

- Municipalité des Îles-de-la-Madeleine
- Municipalité de Grosse-Île
- Council of Anglophone Magdalen Islanders (CAMI)
- HLM (habitation à loyer modique)

Secteur entreprises :

- Groupe CTMA
- Mines Seleine
- La Renaissance des Îles

Secteur touristique :

- Commerçants de La Grave
- Touristes de passage aux Îles
- Tourisme Îles de la Madeleine (ATR)
- Hôtels Accents
- La Salicorne
- Bistro Plongée Alpha
- Musée de la Mer

Pour faciliter la lecture et arrimer les résultats issus des entrevues aux résultats de l'enquête origine destination, les entrevues terrain sont présentées par zone plutôt que par secteur d'activité.

### **3.1.4 *Portrait des répondants et représentativité de l'échantillon***

L'équipe du CIRADD et du CERMIM ont tenté d'obtenir un échantillon le plus représentatif possible, en fonction des données du recensement 2011, selon le lieu de résidence des participants (par zone), l'âge et le genre. Nous avons également tenu compte de l'occupation dans le but de considérer une diversité de répondants. L'analyse du portrait des répondants permet au lecteur de nuancer les résultats obtenus grâce au sondage.

**Tableau 1 : Répartition des répondants selon le genre par zone**

Zone	N	Sexe	
		Homme	Femme
		(%)	
Zone 17	64	46,9	53,1
Zone 18	226	46,0	54,0
Zone 19	83	43,4	56,6
Zone 20	34	47,1	52,9
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>407</b>	<b>45,7</b>	<b>54,3</b>
<b>Îles-de-la-Madeleine Population totale, + de 15 ans<sup>2</sup></b>	<b>11 250</b>	<b>48,2</b>	<b>51,8</b>

Nous remarquons que la distribution selon le genre de l'échantillon est près de celle de la population en générale des Îles-de-la-Madeleine, bien que les femmes soient légèrement surreprésentées dans l'échantillon.

**Tableau 2 : Répartition des répondants par groupe d'âge et par zone**

Zone	Groupe d'âge (N=403)			
	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus
	en pourcentage (%)			
Zone 17	6,3	27,0	41,3	25,4
Zone 18	5,9	40,7	33,5	19,9
Zone 19	8,2	36,5	31,8	23,5
Zone 20	17,6	29,4	32,4	20,6
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>7,4</b>	<b>36,7</b>	<b>34,2</b>	<b>21,6</b>
<b>Îles-de-la-Madeleine Population totale, + de 15 ans<sup>3</sup></b>	<b>6,8</b>	<b>21,7</b>	<b>40,7</b>	<b>30,8</b>

Pour ce qui est de l'âge des répondants, on note une surreprésentation des jeunes adultes et une sous-représentation des aînés. Il est probable que cette composition de l'échantillon soit liée à la méthode de collecte des données soit un sondage volontaire par internet et diffusion via les réseaux sociaux, généralement moins utilisés par les aînés.

<sup>2</sup> Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages de 2011.

<sup>3</sup> Ibid

**Tableau 3 : Répartition des répondants par revenu et par zone**

Zone	Tranche de revenu du ménage (N=205)				
	Moins de 30 000 \$	30 000 à 49 999 \$	50 000 à 69 999 \$	70 000 à 89 999 \$	90 000 \$ et plus
	En pourcentage (%)				
Zone 17	26,7	20,0	16,7	10,0	26,7
Zone 18	17,5	18,4	17,5	18,4	28,1
Zone 19	26,1	23,9	8,7	8,7	32,6
Zone 20	26,7	40,0	6,7	13,3	13,3
<b>Répondants au sondage aux IdM</b>	<b>21,5</b>	<b>21,5</b>	<b>14,6</b>	<b>14,6</b>	<b>27,8</b>
<b>Population totale des ménages aux IdM<sup>4</sup></b>	<b>29,4</b>	<b>19,4</b>	<b>20,8</b>	<b>14,4</b>	<b>16,0</b>

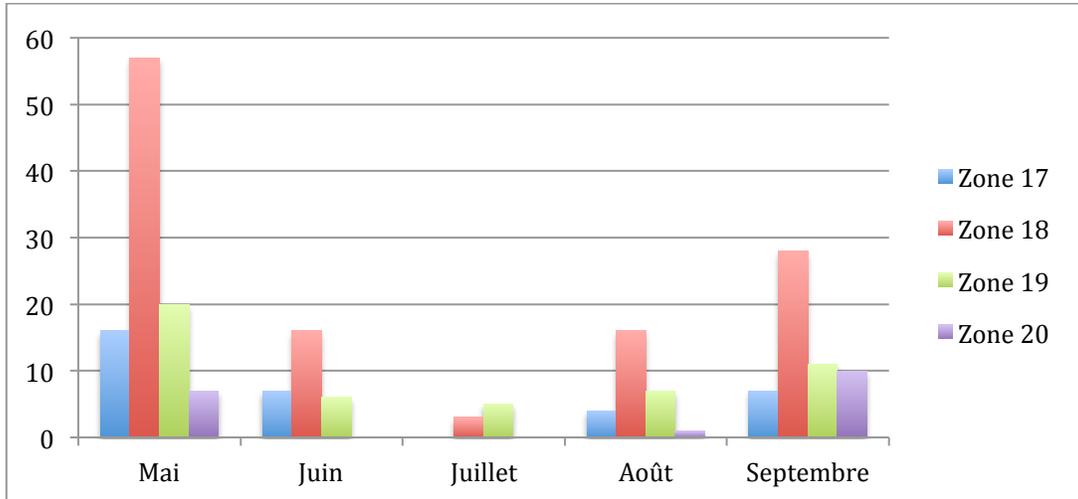
Au niveau des revenus, les ménages aux revenus élevés (90 000 \$ et plus) sont fortement surreprésentés dans l'échantillon de répondants (de 70 %). Les ménages à très faible revenu (moins de 30 000 \$) et à moyen revenu (50 000 à 69 999 \$) sont légèrement sous-représentés (de 25 à 30 %). À noter que bien que les répondants provenant de ménage à très haut revenu se disent intéressés par la possibilité d'utiliser le transport collectif pour leurs trajets, ceux-ci sont actuellement de très faible utilisateur du RÉGÎM.

**Tableau 4 : Répartition des répondants par occupation et par zone**

Zone	Occupation (N=415)						
	À l'année	Travailleur (%)		Retraité	Étudiant	Sans emploi	Autre
		Saisonnier en emploi	Saisonnier à l'arrêt				
Zone 17	33,3	24,2	7,6	13,6	7,6	9,1	4,5
Zone 18	56,8	10,6	2,2	15,9	7,0	1,8	5,7
Zone 19	51,7	5,7	4,6	20,7	10,3	2,3	4,6
Zone 20	28,6	31,4	8,6	17,1	11,4	0,0	2,9
<b>IdM</b>	<b>49,6</b>	<b>13,5</b>	<b>4,1</b>	<b>16,6</b>	<b>8,2</b>	<b>2,9</b>	<b>5,1</b>

Une majorité de répondants ont indiqué occuper un emploi à l'année. On remarque une bonne proportion de travailleurs saisonniers ou de personne sans emploi dans les zones 17 et 20, soit les extrémités de l'archipel.

<sup>4</sup> Ibid



**Figure 3 : Répartition temporelle des réponses au sondage**

La collecte des données s'est déroulée sur une période de 5 mois, soit de mai à septembre 2016. Cependant, la plupart des répondants ont répondu en mai (45 %) et dans une moindre mesure en septembre (25 %). Les données collectées devraient être représentatives des habitudes et besoins de transports particulièrement pour ces deux périodes.

#### Interprétation et nuances concernant la représentativité

Bien qu'une majorité de répondants indique avoir des besoins de transports constants pendant l'année, il est important de noter dans l'appréciation des données que les saisons où le plus grand nombre de répondants ont indiqué avoir de plus faibles besoins en transport sont principalement l'hiver et l'été (voir section 3.3.3).

La lecture des analyses de la suite de cette section doit être faite en tenant compte de ce fait ainsi que des surreprésentations concernant l'âge et le revenu, d'autant plus que la seule pondération effectuée a été faite par zone de résidence.

### 3.2 Résultats de l'enquête origine-destination

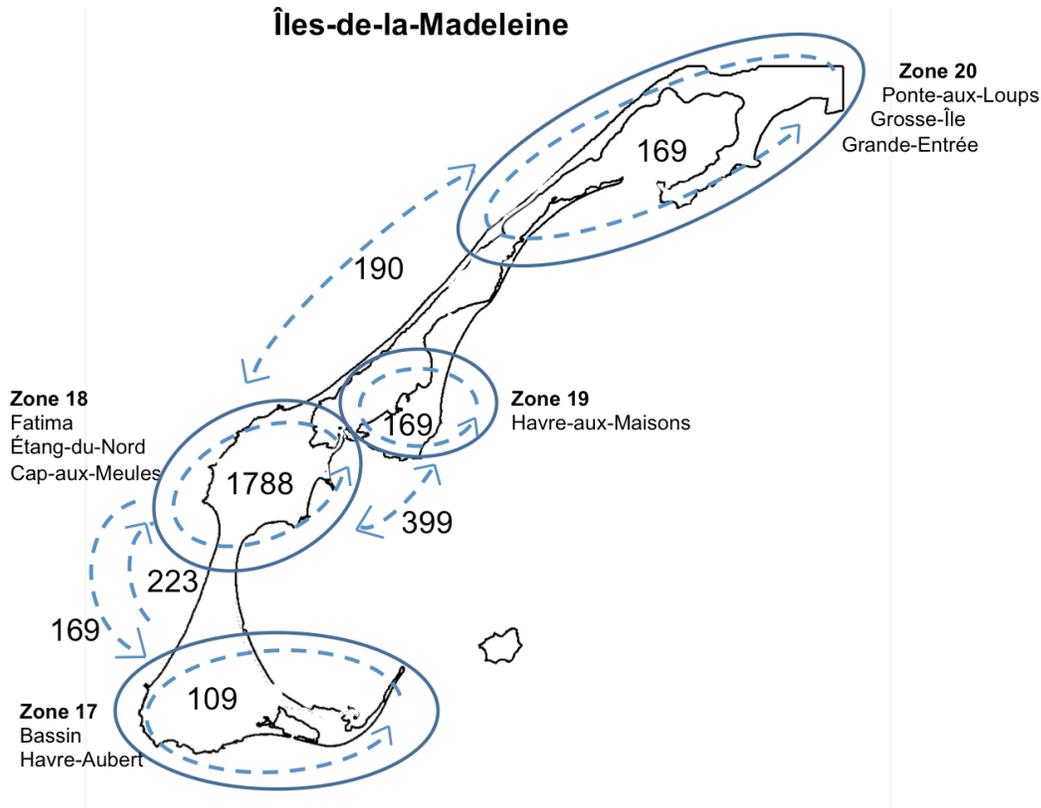
À partir des données extraites du sondage, cette section du rapport présente les flux potentiels de déplacements intrazone et interzones. On y décrit également les principales destinations ou pôles d'attraction. Finalement, un horaire des déplacements est présenté pour chaque zone.

#### 3.2.1 Flux des déplacements sur l'ensemble de l'archipel

Dans le but d'analyser le flux de déplacement intra et interzone, nous avons retenu les trajets ayant été mentionnés à plus de 10 reprises. Une pondération a ensuite été appliquée en fonction du lieu de résidence des répondants. Pour chacune des zones mentionnées comme lieu de résidence, la proportion de répondants ayant mentionné le trajet sur l'ensemble de l'échantillon issu de cette zone a été reportée à l'ensemble de la population à l'étude pour cette zone. Le pourcentage de mention d'intérêt à utiliser le transport collectif pour les trajets mentionnés a, par la suite, été appliqué aux volumes de déplacement journalier pondérés de manière à obtenir le volume potentiel d'utilisateurs du transport collectif. Notons qu'il s'agit du volume d'utilisateur théorique maximal qui sera affecté par la levée de contraintes, dont celles identifiées à la section 3 (trajets et horaires adéquats, etc.).

**Tableau 5 : Flux des trajets quotidiens**

Flux des trajets ayant fait l'objet de plus de 10 mentions				
Trajet	N	Volume de déplacement pondéré	Répondants intéressés à prendre le transport collectif (%)	Volume potentiel maximal d'utilisateurs du transport collectif
Zone 17 → 17	28	764	14%	109
Zone 17 → 18	38	1 051	21%	223
Zone 18 → 17	33	918	18%	169
Zone 18 → 18	449	12 908	14%	1 788
Zone 18 → 19	85	2 079	19%	399
Zone 18 → 20	21	569	33%	190
Zone 19 → 18	88	2 121	19%	399
Zone 19 → 19	32	712	22%	155
Zone 20 → 18	21	561	34%	190
Total	795	21 683	17%	en moyenne



**Figure 4 : Schéma origine-destination**

Selon les résultats obtenus, c'est à l'intérieur de la zone 18 (Cap-aux-Meules) que l'on trouve le plus grand volume d'utilisateurs potentiels, soit 1 788/jour. Malgré l'intérêt modéré à prendre le transport collectif (14 %), la grande quantité de déplacements à l'intérieur de cette zone (12 908 trajets/jour) soulève un nombre élevé d'utilisateurs potentiels.

Ensuite, c'est entre les zones 18 (Cap-aux-Meules) et 19 (Havre-aux-Maisons) que l'on retrouve un besoin en transport collectif avec, à égalité, 399 utilisateurs potentiels de la zone 18 à 19 et de 19 à 18. Plus de 2 000 trajets aller-retour sont réalisés chaque jour, d'une zone à l'autre par les automobilistes avec 19 % d'intention d'usage des services de la RÉGÎM.

Finalement, le plus grand intérêt pour le transport collectif se manifeste pour les trajets reliant les zones 20 et 18 (34 %). Malgré le nombre restreint de déplacements, le volume d'utilisateurs potentiels est évalué à 190 trajets dans les deux sens. Les trajets entre les zones 17 et 18 soulèvent aussi de l'intérêt (18 % et 21 %) et supposent un volume potentiel de 169 et de 223 trajets.

### 3.2.2 Principales destinations

La destination la plus fréquemment mentionnée pour l'ensemble des trajets effectués dans la communauté des Îles-de-la-Madeleine fut Cap-aux-Meules (31,9 %), suivit de près par L'Étang-du-Nord (28,9 %), et ensuite Havre-aux-Maisons (15,3 %).

**Tableau 6 : Principales destinations**

Principale destination des trajets effectués		
Localité de destination	N	% des trajets effectués
Bassin	18	2,2
Cap-aux-Meules	261	31,9
Étang-du-Nord	236	28,9
Fatima	99	12,1
Grande-Entrée	20	2,4
Grosse-Île	11	1,3
Havre-Aubert	47	5,7
Havre-aux-Maisons	125	15,3
Pointe-aux-Loups	1	0,1
<b>Total</b>	<b>818</b>	<b>100,0</b>

Cap-aux-Meules (38,5 %) et L'Étang-du-Nord (30,8 %) figurent également en première et deuxième place concernant les principaux lieux de travail. Ce qui peut expliquer pourquoi ces deux localités sont aussi les principales destinations des répondants.

**Tableau 7 : Lieu de travail**

Principaux lieux de travail		
Localité où se situe le principal lieu de travail	N	% des travailleurs
Bassin	5	1,8
Cap-aux-Meules	105	38,5
Étang-du-Nord	84	30,8
Fatima	13	4,8
Grande-Entrée	6	2,2
Grosse-Île	8	2,9
Havre-Aubert	25	9,2
Havre-aux-Maisons	22	8,1
En dehors de la région	5	1,8
<b>Total</b>	<b>273</b>	<b>100,0</b>

L'Étang-du-Nord (61,8 %) figure en première place avec une large avance concernant le lieu d'études des répondants. Cette réponse s'explique par le fait que l'École Polyvalente des Îles, le Centre de formation professionnelle et de formation générale aux adultes (CFP-FGA) ainsi que le Cégep de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine - Campus des Îles sont tous situés à proximité dans la localité de L'Étang-du-Nord.

**Tableau 8 : Lieux d'études**

Principaux lieux d'études		
Localité où se situe le principal lieu d'études	N	% des étudiants
Cap-aux-Meules	3	8,8
Étang-du-Nord	21	61,8
Fatima	1	2,9
Grande-Entrée	1	2,9
Havre-aux-Maisons	2	5,9
En dehors de la région	6	17,6
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>100,0</b>

En ce qui concerne la principale destination pour effectuer des achats, Cap-aux-Meules (46,3 %) est encore la destination la plus nommée suivie loin derrière par Fatima (21,3 %). Ce résultat est conséquent considérant que la plupart des commerces de l'archipel se trouvent dans la localité de Cap-aux-Meules. En comparant avec le nombre de trajets total (tableau 6), on remarque également qu'une part significative des trajets vers L'Étang-du-Nord, Cap-aux-Meules et Fatima est reliée aux achats, alors que les trajets vers les autres localités semblent principalement reliés à d'autres facteurs tels que les loisirs ou l'emploi.

**Tableau 9 : Lieux d'achats**

Principale destination des trajets effectués pour des achats		
Localité de destination	N	% des trajets effectués pour des achats
Bassin	1	1,3
Cap-aux-Meules	37	46,3
Étang-du-Nord	11	13,8
Fatima	17	21,3
Grande-Entrée	3	3,8
Grosse-Île	1	1,3
Havre-Aubert	0	0,0
Havre-aux-Maisons	10	12,5
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100,0</b>

### Nuances concernant la représentativité

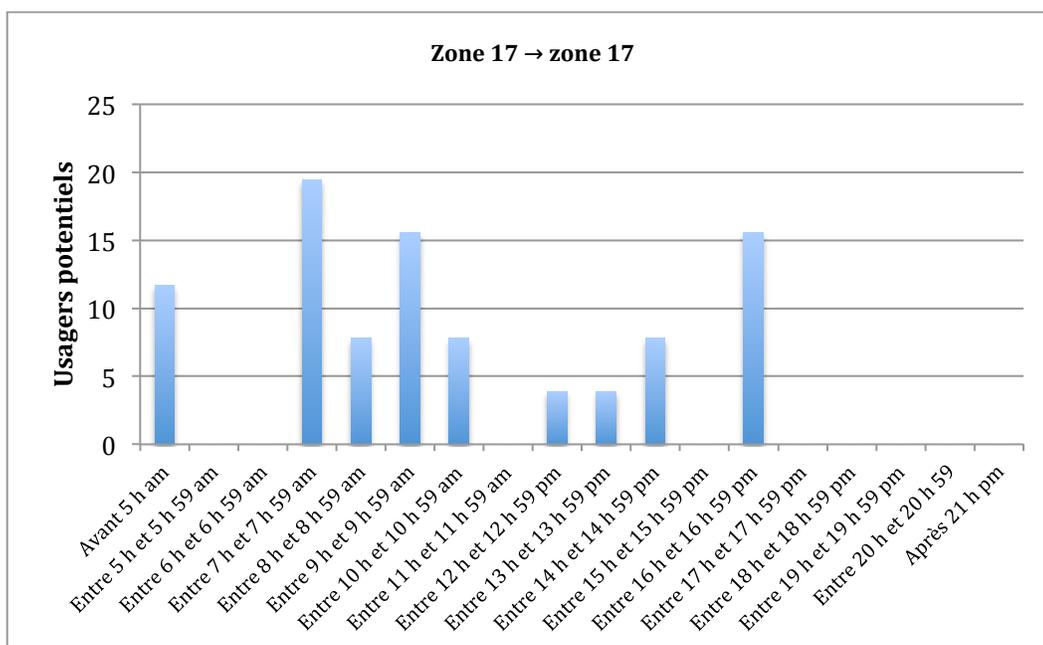
S'il est clair que peu de trajets sont effectués pour des achats vers les localités nommées par moins de 10 % des répondants (zones 19 et 20), la saisonnalité peut affecter considérablement les résultats. Notons que durant l'été, le Site historique de La Grave rassemble plusieurs commerçants. Le fait que la période de réponse au sondage soit plus prononcée au mois de mai et septembre peut amener un résultat plus faible, puisque très peu de commerces sont ouverts au Havre-Aubert en dehors de la période estivale.

### **3.2.3 Détails de l'horaire et des trajets de la zone 17**

L'étude de l'horaire et des destinations des trajets pour chaque zone permet de mieux déterminer les habitudes et les besoins de transport. Les résultats ont été compilés par heure pour les trajets ayant été mentionnés par au moins 10 répondants. Le volume de répondants et d'usagers potentiels par heure pour chaque trajet à partir de la zone 17 (Bassin/Havre-Aubert) a été calculé.

**Tableau 10 : Horaire des déplacements intrazone 17**

Zone 17 → zone 17 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volume de déplacements pondéré	Usagers potentiels maximums
Avant 5 h am	3	13	82	12
Entre 5 h et 5 h 59 am	0	0	0	0
Entre 6 h et 6 h 59 am	0	0	0	0
Entre 7 h et 7 h 59 am	5	21	136	19
Entre 8 h et 8 h 59 am	2	8	55	8
Entre 9 h et 9 h 59 am	4	17	109	16
Entre 10 h et 10 h 59 am	2	8	55	8
Entre 11 h et 11 h 59 am	0	0	0	0
Entre 12 h et 12 h 59 pm	1	4	27	4
Entre 13 h et 13 h 59 pm	1	4	27	4
Entre 14 h et 14 h 59 pm	2	8	55	8
Entre 15 h et 15 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 16 h et 16 h 59 pm	4	17	109	16
Entre 17 h et 17 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 18 h et 18 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 19 h et 19 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 20 h et 20 h 59	0	0	0	0
Après 21 h pm	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>100</b>	<b>654</b>	<b>93</b>



**Figure 5 : Répartition horaire des usagers potentiels intrazone 17**

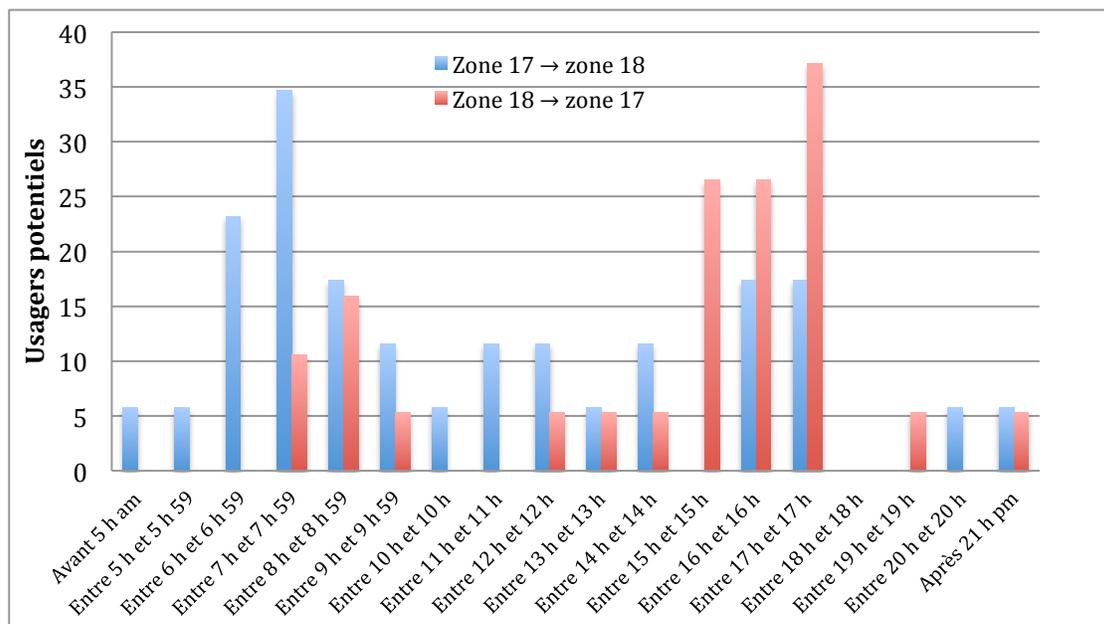
La plupart des déplacements intrazone ont lieu entre 7 h 00 et 7 h 59 (potentiel de 19), entre 9 h 00 et 10 h 00 (potentiel de 16), et entre 16 h 00 et 17 h 00 (potentiel de 16).

#### Nuances concernant la représentativité

Bien qu'une analyse statistique plus poussée devrait être menée pour indiquer clairement un niveau d'incertitude sur ces données, on rappelle que l'incertitude minimale associée à notre échantillon global, s'il était probabiliste, serait de 5 %. Cette incertitude correspondrait, par exemple, pour les utilisateurs potentiels à 5 trajets/heure pour le trajet 17-17, et à 10 trajets/heure pour le 17-18. L'incertitude réelle est certainement beaucoup plus grande que ce seuil minimal. Notons qu'un volume pondéré de 0 représente seulement l'absence de trajets chez les répondants à cette heure. Le nombre de trajets, et d'utilisateurs pour la population n'est pas nécessairement nul, mais plutôt de l'ordre de grandeur de l'incertitude.

**Tableau 11 : Horaire des déplacements de la zone 17 vers la zone 18**

Zone 17 → zone 18 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volume de déplacements pondéré	Usagers potentiels maximums
Avant 5 h am	1	3	27	6
Entre 5 h et 5 h 59 am	1	3	27	6
Entre 6 h et 6 h 59 am	4	12	109	23
Entre 7 h et 7 h 59 am	6	18	164	35
Entre 8 h et 8 h 59 am	3	9	82	17
Entre 9 h et 9 h 59 am	2	6	55	12
Entre 10 h et 10 h 59 am	1	3	27	6
Entre 11 h et 11 h 59 am	2	6	55	12
Entre 12 h et 12 h 59 pm	2	6	55	12
Entre 13 h et 13 h 59 pm	1	3	27	6
Entre 14 h et 14 h 59 pm	2	6	55	12
Entre 15 h et 15 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 16 h et 16 h 59 pm	3	9	82	17
Entre 17 h et 17 h 59 pm	3	9	82	17
Entre 18 h et 18 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 19 h et 19 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 20 h et 20 h 59	1	3	27	6
Après 21 h pm	1	3	27	6
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>100</b>	<b>900</b>	<b>191</b>



**Figure 6 : Répartition horaire des usagers potentiels entre la zone 17 et la zone 18**

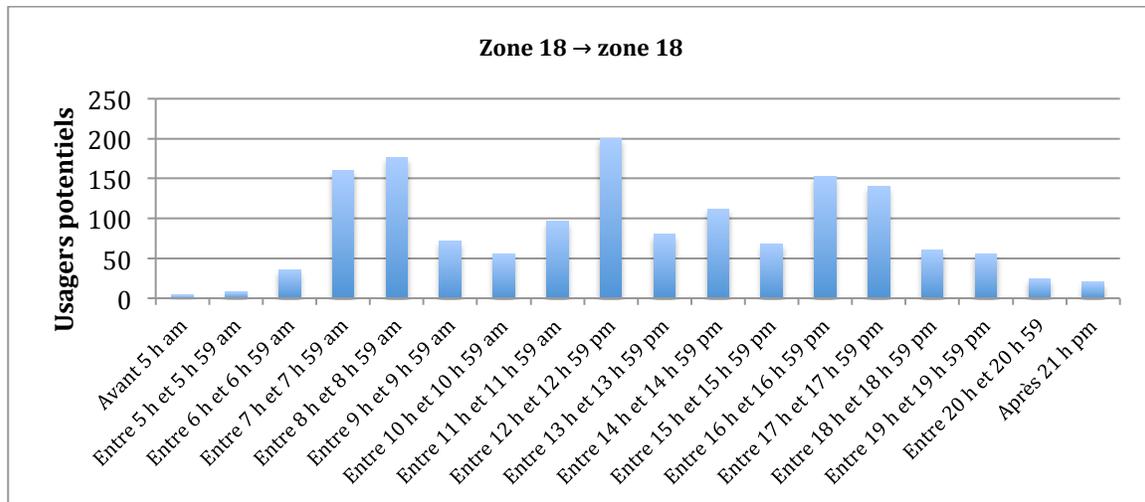
On remarque une concentration des déplacements de la zone 17 (Bassin/Havre-Aubert) à la zone 18 (Fatima/Étang-du-Nord/Cap-aux-Meules) entre 6 h 00 et 9 h 00 et de la zone 18 à la zone 17 entre 15 h 00 et 18 h. 00. Les besoins pourraient être comblés en organisant plusieurs départs le matin et plusieurs retours le soir durant ces périodes de pointe.

Comme pour les autres zones, les résultats ont été compilés par heure pour les trajets ayant été mentionnés par au moins 10 répondants. Le volume de répondants et d'usagers potentiels par heure pour chaque trajet a été calculé.

Comme le démontrent les tableaux 13 et la figure 7 de la page suivante, la plupart des déplacements intrazone ont lieu entre 7 h 00 et 8 h 59 (potentiel de 336), entre 12 h 00 et 12 h 59 (potentiel de 200), et entre 16 h 00 et 17 h 59 (potentiel de 292).

**Tableau 12 : Horaire des déplacements intrazone 18**

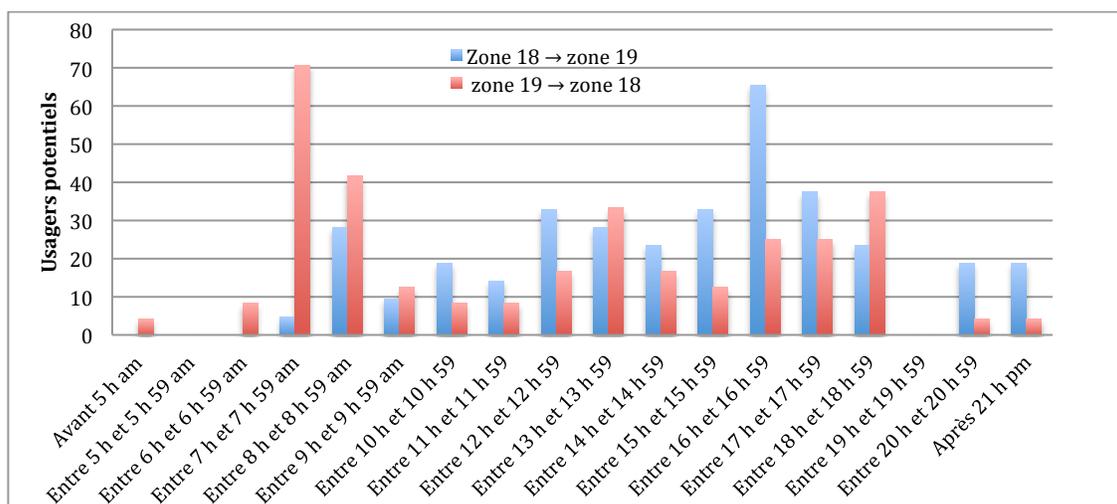
Zone 18 → zone 18 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volume de déplacements pondéré	Usagers potentiels maximums
Avant 5 h am	1	0	29	4
Entre 5 h et 5 h 59 am	2	1	58	8
Entre 6 h et 6 h 59 am	9	2	260	36
Entre 7 h et 7 h 59 am	40	11	1 156	160
Entre 8 h et 8 h 59 am	44	12	1 272	176
Entre 9 h et 9 h 59 am	18	5	520	72
Entre 10 h et 10 h 59 am	14	4	405	56
Entre 11 h et 11 h 59 am	24	6	694	96
Entre 12 h et 12 h 59 pm	50	13	1 445	200
Entre 13 h et 13 h 59 pm	20	5	578	80
Entre 14 h et 14 h 59 pm	28	7	809	112
Entre 15 h et 15 h 59 pm	17	4	491	68
Entre 16 h et 16 h 59 pm	38	10	1 098	152
Entre 17 h et 17 h 59 pm	35	9	1 012	140
Entre 18 h et 18 h 59 pm	15	4	434	60
Entre 19 h et 19 h 59 pm	14	4	405	56
Entre 20 h et 20 h 59	6	2	173	24
Après 21 h pm	5	1	145	20
<b>Total</b>	<b>380</b>	<b>100</b>	<b>10 983</b>	<b>1 521</b>



**Figure 7 : Répartition horaire des usagers potentiels intrazone 18**

**Tableau 13 : Horaire des déplacements de la zone 18 vers la zone 19**

Zone 18 → zone 19 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volume de déplacements pondéré	Usagers potentiels maximums
Avant 5 h am	0	0	0	0
Entre 5 h et 5 h 59 am	0	0	0	0
Entre 6 h et 6 h 59 am	0	0	0	0
Entre 7 h et 7 h 59 am	1	1	24	5
Entre 8 h et 8 h 59 am	6	8	146	28
Entre 9 h et 9 h 59 am	2	3	49	9
Entre 10 h et 10 h 59 am	4	5	97	19
Entre 11 h et 11 h 59 am	3	4	73	14
Entre 12 h et 12 h 59 pm	7	9	171	33
Entre 13 h et 13 h 59 pm	6	8	146	28
Entre 14 h et 14 h 59 pm	5	7	122	23
Entre 15 h et 15 h 59 pm	7	9	171	33
Entre 16 h et 16 h 59 pm	14	18	341	66
Entre 17 h et 17 h 59 pm	8	11	195	37
Entre 18 h et 18 h 59 pm	5	7	122	23
Entre 19 h et 19 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 20 h et 20 h 59	4	5	97	19
Après 21 h pm	4	5	97	19
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>100</b>	<b>1 851</b>	<b>356</b>

**Figure 8 : Répartition horaire des usagers potentiels entre la zone 18 et la zone 19**

De la zone 18 (Cap-aux-Meules) vers la zone 19 (Havre-aux-Maisons), on retrouve un potentiel de 28 déplacements entre 8 h 00 et 8 h 59. Entre 12 h 00 à 15 h 59, les

déplacements sont relativement constants (potentiel horaire de 33, 28, 23, et 33 trajets). La majorité des déplacements sont concentrés entre 16 h 00 et 16 h 59 (potentiel de 66), suivis d'un potentiel de 37 déplacements entre 17 h 00 et 17 h 59. En sens inverse, de la zone 19 (Havre-aux-Maisons) à la zone 18 (Cap-aux-Meules), on observe le plus grand potentiel entre 7 h 00 et 7 h 59 (potentiel de 71), entre 8 h 00 et 8 h 59 (potentiel de 42), entre 13 h 00 et 13 h 59 (potentiel de 33) et entre 18 h 00 et 18 h 59 (potentiel de 38).

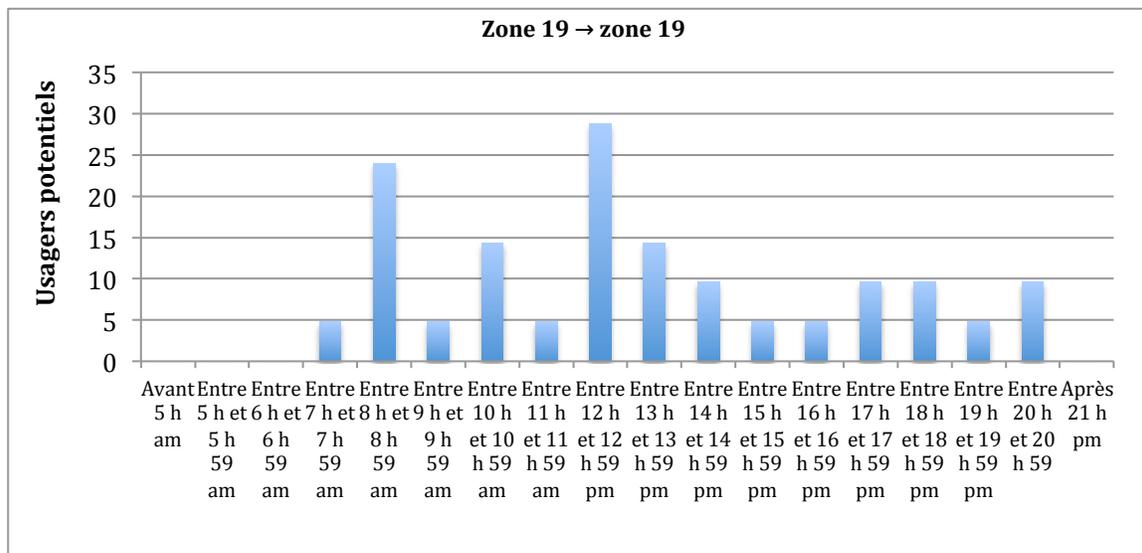
On remarque une concentration des déplacements de la zone 19 à la zone 18 entre 7 h 00 et 8 h 59 et de la zone 18 à la zone 19 entre 15 h 00 et 17 h 59. Les besoins pourraient être comblés en organisant plusieurs départs le matin et plusieurs retours le soir durant ces périodes de pointe.

#### ***3.2.4 Détails de l'horaire et des trajets de la zone 19***

Comme pour chaque zone, les résultats ont été compilés par heure pour les trajets ayant été mentionnés par au moins 10 répondants. Le volume de répondants et d'usagers potentiels par heure pour chaque trajet a été analysé et est ici présenté.

**Tableau 14 : Horaire des déplacements intrazone 19**

Zone 19 → zone 19 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volume de déplacements pondéré	Usagers potentiels maximums
Avant 5 h am	0	0	0	0
Entre 5 h et 5 h 59 am	0	0	0	0
Entre 6 h et 6 h 59 am	0	0	0	0
Entre 7 h et 7 h 59 am	1	3	22	5
Entre 8 h et 8 h 59 am	5	16	110	24
Entre 9 h et 9 h 59 am	1	3	22	5
Entre 10 h et 10 h 59 am	3	10	66	14
Entre 11 h et 11 h 59 am	1	3	22	5
Entre 12 h et 12 h 59 pm	6	19	133	29
Entre 13 h et 13 h 59 pm	3	10	66	14
Entre 14 h et 14 h 59 pm	2	6	44	10
Entre 15 h et 15 h 59 pm	1	3	22	5
Entre 16 h et 16 h 59 pm	1	3	22	5
Entre 17 h et 17 h 59 pm	2	6	44	10
Entre 18 h et 18 h 59 pm	2	6	44	10
Entre 19 h et 19 h 59 pm	1	3	22	5
Entre 20 h et 20 h 59	2	6	44	10
Après 21 h pm	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100</b>	<b>685</b>	<b>149</b>



**Figure 9 : Répartition horaire des usagers potentiels intrazone 19**

La plupart des déplacements intrazone à Havre-aux-Maisons ont lieu entre 8 h 00 et 8 h 59 (potentiel de 24) et entre 12 h 00 et 12 h 59 (potentiel de 29). Outre ces périodes de pointe, on note une certaine constance des déplacements au cours de la journée, entre 5 et 10 déplacements potentiels par heure entre 7 h 00 et 20 h 59.

### 3.2.5 Détails de l'horaire et des trajets de la zone 20

Seulement les trajets ayant plus de 10 répondants ayant été analysés, uniquement les trajets de la zone 18 vers la zone 20 et celui de la zone 20 vers 18 sont ici présentés.

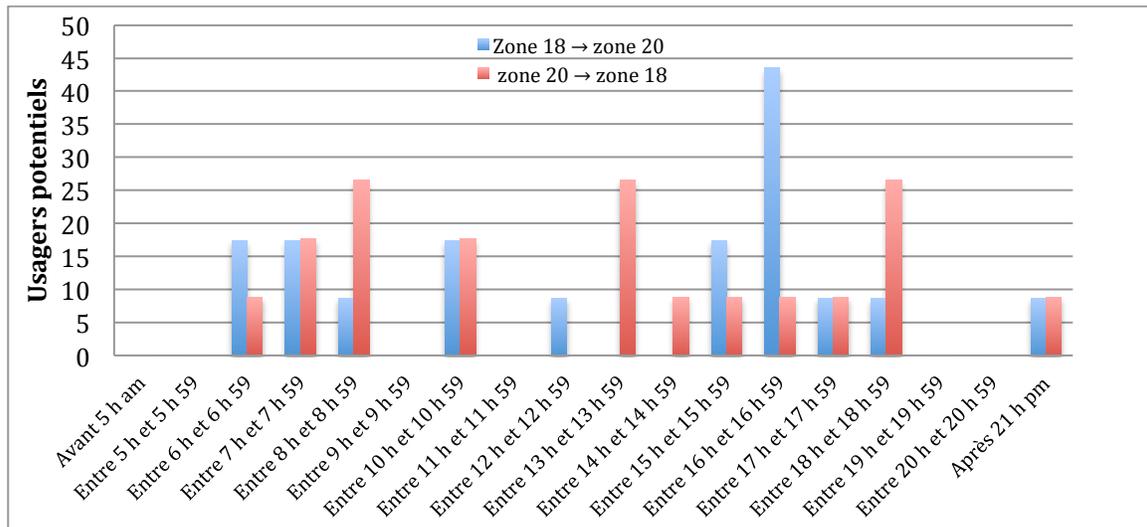


Figure 10 : Répartition horaire des usagers potentiels entre la zone 18 et la zone 20

**Tableau 15 : Horaire des déplacements de la zone 18 vers la zone 20**

<b>Zone 18 → zone 20 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure</b>				
<b>Période</b>	<b>N</b>	<b>% des déplacements</b>	<b>Volume de déplacements pondéré</b>	<b>Usagers potentiels maximums</b>
Avant 5 h am	0	0	0	0
Entre 5 h et 5 h 59 am	0	0	0	0
Entre 6 h et 6 h 59 am	2	11	52	17
Entre 7 h et 7 h 59 am	2	11	52	17
Entre 8 h et 8 h 59 am	1	6	26	9
Entre 9 h et 9 h 59 am	0	0	0	0
Entre 10 h et 10 h 59 am	2	11	52	17
Entre 11 h et 11 h 59 am	0	0	0	0
Entre 12 h et 12 h 59 pm	1	6	26	9
Entre 13 h et 13 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 14 h et 14 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 15 h et 15 h 59 pm	2	11	52	17
Entre 16 h et 16 h 59 pm	5	28	131	44
Entre 17 h et 17 h 59 pm	1	6	26	9
Entre 18 h et 18 h 59 pm	1	6	26	9
Entre 19 h et 19 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 20 h et 20 h 59	0	0	0	0
Après 21 h pm	1	6	26	9
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>100</b>	<b>471</b>	<b>157</b>

**Tableau 16 : Horaire des déplacements de la zone 20 vers la zone 18**

<b>Zone 20 → zone 18 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure</b>				
<b>Période</b>	<b>N</b>	<b>% des déplacements</b>	<b>Volume de déplacements pondéré</b>	<b>Usagers potentiels maximums</b>
Avant 5 h am	0	0	0	0
Entre 5 h et 5 h 59 am	0	0	0	0
Entre 6 h et 6 h 59 am	1	5	26	9
Entre 7 h et 7 h 59 am	2	11	52	18
Entre 8 h et 8 h 59 am	3	16	78	27
Entre 9 h et 9 h 59 am	0	0	0	0
Entre 10 h et 10 h 59 am	2	11	52	18
Entre 11 h et 11 h 59 am	0	0	0	0
Entre 12 h et 12 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 13 h et 13 h 59 pm	3	16	78	27
Entre 14 h et 14 h 59 pm	1	5	26	9
Entre 15 h et 15 h 59 pm	1	5	26	9
Entre 16 h et 16 h 59 pm	1	5	26	9
Entre 17 h et 17 h 59 pm	1	5	26	9
Entre 18 h et 18 h 59 pm	3	16	78	27
Entre 19 h et 19 h 59 pm	0	0	0	0
Entre 20 h et 20 h 59	0	0	0	0
Après 21 h pm	1	5	26	9
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>100</b>	<b>497</b>	<b>168</b>

De la zone 18 (Cap-aux-Meules) vers la zone 20 (Pointe-aux-Loups, Grosse-Île, Grande-Entrée), on retrouve un potentiel de 34 déplacements entre 6 h 00 et 7 h 59, probablement attribuable aux travailleurs de Mines Seleine. Entre 10 h 00 à 10 h 59 et de 15 h 00 à 15 h 59, on projette un potentiel de 17 déplacements. La majorité des déplacements sont concentrés entre 16 h 00 et 16 h 59 pour un potentiel de 44 usagers. En sens inverse, de la zone 20 à la zone 18, on observe trois périodes de pointe ayant un potentiel de 27 trajets chacune, soit entre 8 h 00 et 8 h 59, entre 13 h 00 et 13 h 59 et entre 18 h 00 et 18 h 59. On note aussi un potentiel de 17 trajets entre 7 h 00 et 7 h 59 et entre 10 h 00 et 10 h 59.

#### Nuances concernant la représentativité

Bien qu'une analyse statistique plus poussée devrait être menée pour indiquer clairement un niveau d'incertitude sur ces données, on rappelle que l'incertitude minimale associée à notre échantillon global, s'il était probabiliste, serait de 5 %. L'incertitude réelle est certainement beaucoup plus grande que ce seuil minimal. Notons qu'un volume pondéré de 0 représente seulement l'absence de trajets chez les

répondants à cette heure. Le nombre de trajets, et d'utilisateurs pour la population n'est pas nécessairement nul, mais plutôt de l'ordre de grandeur de l'incertitude.

### 3.3 **Mobilité, détenteurs de permis et saisonnalité**

En plus d'évaluer les flux de déplacements de la population, le sondage a permis de documenter les enjeux de mobilité tels que l'annulation d'activités, la possession d'un permis de conduire et la variabilité saisonnière des besoins en transport.

#### 3.3.1 **Annulation d'une activité par manque de moyen de transport**

Le pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité faute de moyen de transport se situe à près de 16 % pour l'archipel. Le pourcentage pour la zone 18 (12,4 %) incluant Cap-aux-Meules, Étang-du-Nord et Fatima est plus bas que pour l'ensemble des Îles. Inversement, le taux d'annulation pour les zones 17 (Havre-Aubert et Bassin) et 20 (Pointe-aux-Loups, Grosse-Île et Grande-Entrée) est significativement plus élevé (25 %). Ainsi, il est possible de constater que les répondants aux deux extrémités de l'archipel (zone 17 et 20) sont plus vulnérables aux problématiques de mobilités que les répondants au centre (zone 18 et 19). Cette problématique fut mentionnée à quelque reprise lors des entrevues. Notamment par l'équipe de Développement social qui soutient que 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. Il semble aussi que les jeunes de Grosse-Île voudraient pouvoir participer plus souvent aux activités offertes.

**Tableau 17 : Taux d'annulation des déplacements faute de transport**

Taux d'annulation selon la zone		
Zone	N	% de répondants ayant dû annuler une activité faute de transport
Zone 17	63	25,4
Zone 18	226	12,4
Zone 19	86	15,1
Zone 20	33	24,2
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>408</b>	<b>15,9</b>

### Taux d'annulation selon le groupe d'âge

Le croisement du taux d'annulation d'une activité avec le groupe d'âge permet de voir que le taux est inversement proportionnel à l'âge. Ainsi, seulement 8,3 % des répondants de 60 ans et plus soutiennent avoir dû annuler une activité faute de transport, soit un taux inférieur à la moyenne (16,2 %). Ce résultat peut s'expliquer par le fait que les personnes âgées semblent avoir moins d'activités en général, et ceux qui se retrouvent en situation de problème avec les transports demandent à des proches de les aider. Peut-être aussi sont-ils plus portés à planifier leurs déplacements comparativement aux jeunes qui ont tendance à être plus spontanés. C'est du moins ce que le focus group avec les résidents du HLM de Havre-aux-Maisons nous permet de conclure. Les 15 à 19 ans constituent le groupe avec le plus grand pourcentage de répondant ayant dû annuler une activité avec 31 %.

**Tableau 18 : Taux d'annulation par groupe d'âge**

Taux d'annulation selon le groupe d'âge		
Groupe d'âge	N	% de répondants ayant dû annuler une activité faute de transport
15 à 19 ans	29	31,0
20 à 39 ans	144	19,4
40 à 59 ans	137	14,6
60 ans et plus	84	8,3
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>394</b>	<b>16,2</b>

### Taux d'annulation selon l'occupation

Avec le croisement du taux d'annulation selon l'occupation on remarque que les répondants sans emploi ont un taux d'annulation nettement supérieur (72,7 %) à l'ensemble de la population (16 %). On peut en déduire que les répondants sans emploi sont plus sujets à rencontrer des problématiques de mobilité. Avec 35 % de taux d'annulation, les étudiants sont en deuxième place avec un grand écart après les sans emploi. Selon l'étude de terrain qui a été effectuée au Campus des Îles, la plupart des étudiants possèdent ou ont accès à un véhicule quand ils fréquentent le cégep. Les retraités sont ceux qui ont le taux d'annulation le plus faible (6,1 %) ce qui va dans le même sens que le croisement fait précédemment avec le groupe d'âge de plus de 60 ans.

**Tableau 19 : Taux d'annulation selon l'occupation**

Taux d'annulation selon l'occupation		
Occupation	N	% de répondants ayant dû annuler une activité faute de transport
Travailleur à l'année	203	11,3
Saisonnier en emploi	54	20,4
Saisonnier à l'arrêt	17	11,8
Retraité	66	6,1
Étudiant	34	35,3
Sans emploi	11	72,7
Autre	21	23,8
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>406</b>	<b>16,0</b>

#### Taux d'annulation selon le revenu

On peut distinguer une nette corrélation inverse entre le taux d'annulation d'une activité et le revenu des ménages. On peut le constater avec 24,1 % de taux d'annulation pour les ménages gagnants moins de 30 000 \$ contre 6,3 % pour ceux qui gagnent 90 000 \$ et plus.

**Tableau 20 : Taux d'annulation selon le revenu**

Taux d'annulation selon la tranche de revenu		
Tranche de revenu	N	% de répondants ayant dû annuler une activité faute de transport
Moins de 30 000 \$	58	24,1
De 30 000 \$ à 49 999 \$	78	21,8
De 50 000 \$ à 69 999 \$	57	15,8
De 70 000 \$ à 89 999 \$	54	13,0
De 90 000 \$ et plus	128	6,3
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>375</b>	<b>14,7</b>

Dans le cadre des entrevues, les personnes à faible revenu ont été mentionnées à plusieurs reprises par les intervenants comme étant plus enclins à subir des problèmes de mobilité. Malgré un taux de possession de permis de conduire relativement haut (78 %), les gens appartenant à ce groupe ont moins les moyens de posséder un véhicule personnel ce qui peut limiter leurs déplacements ou les placer en position de dépendance face à d'autres personnes. Par exemple, dans le cas d'un parent monoparental sans auto, s'il n'a pas d'aide d'un proche ou accès à un service de

transport bénévole, il devient compliqué, voire impossible pour cette personne, de se déplacer. Lorsqu'un individu n'a pas la possibilité d'aller porter le ou les enfants à la garderie ou d'aller travailler, l'impact social lié à la mobilité se trouve amplifié.

### 3.3.2 Possession d'un permis de conduire

Dans une région éloignée telle que celle des Îles-de-la-Madeleine, la liberté de mouvement devient un enjeu très important. Comme il est difficile de sortir des Îles, il est important pour les Madelinots de pouvoir se déplacer librement sur l'archipel. C'est un commentaire qui revient assez régulièrement lors des entrevues : les répondants veulent se déplacer aisément, librement et à leur guise sur un territoire à la fois restreint et étalé. Le désir de liberté en mobilité combiné avec la distance significative entre les Îles et les différents services résultent au fait que le taux de possession d'un permis de conduire est particulièrement élevé dans la région des Îles-de-la-Madeleine (autour de 91%). On constate, dans les tableaux suivants, que la zone de résidence, le groupe d'âge, l'occupation et le revenu font peu varier le taux de possession d'un permis aux Îles-de-la-Madeleine.

**Tableau 21 : Taux de possession de permis de conduire par zone**

Taux de possession d'un permis de conduire par zone		
Zone	N	% de répondants possédant un permis de conduire
Zone 17	62	85,5
Zone 18	227	94,7
Zone 19	85	89,4
Zone 20	33	81,8
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>407</b>	<b>91,2</b>

**Tableau 22 : Taux de possession d'un permis de conduire par tranche d'âge**

Taux de possession d'un permis de conduire par tranche d'âge		
Tranche d'âge	N	% de répondants possédant un permis de conduire
15 à 19 ans	29	75,9
20 à 39 ans	143	95,1
40 à 59 ans	136	93,4
60 ans et plus	85	85,9
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>393</b>	<b>91,1</b>

**Tableau 23 : Taux de possession d'un permis de conduire selon l'occupation**

Taux de possession d'un permis de conduire par occupation principale		
Occupation	N	% de répondants possédant un permis de conduire
Travailleur à l'année	202	97,0
Saisonnier en emploi	53	90,6
Saisonnier à l'arrêt	17	94,1
Retraité	67	83,6
Étudiant	34	73,5
Sans emploi	11	90,9
Autre	21	85,7
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>405</b>	<b>91,1</b>

**Tableau 24 : Taux de possession d'un permis de conduire selon le revenu**

Taux de possession d'un permis de conduire par tranche de revenu		
Tranche de revenu	N	% de répondants possédant un permis de conduire
Moins de 30 000 \$	59	78,0
De 30 000 \$ à 49 999 \$	76	85,5
De 50 000 \$ à 69 999 \$	57	96,5
De 70 000 \$ à 89 999 \$	54	92,6
De 90 000 \$ et plus	128	98,4
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>374</b>	<b>91,4</b>

Seulement les jeunes et les étudiants ont un taux plus faible, ce qui est facilement explicable vu l'âge minimal exigé pour détenir un permis de conduire. Les entrevues semi-dirigées en complément avec les résultats des sondages ont permis de voir que les étudiants du cégep avaient, pour la très grande majorité, accès à un véhicule (qu'il soit personnel ou emprunté). Il faut prendre en considération les nombreux facteurs qui poussent les jeunes étudiants à obtenir leur permis de conduire, notamment le fait que le transport scolaire n'est plus effectif pour les étudiants du cégep, l'horaire du cégep

qui est irrégulier (des trous dans la journée, cours en soirées, cours de sport en dehors de l'établissement scolaire et des heures régulières de cours), ainsi que le désir de participer à des activités externes au cadre scolaire (le soir et la fin de semaine).

En ce qui concerne les étudiants de la Polyvalente, les entrevues ont souligné la vulnérabilité des jeunes habitants aux extrémités de l'archipel. Si leurs parents ne sont pas disponibles pour les reconduire à une activité externe au cadre scolaire, il devient plus difficile pour les jeunes des extrémités d'y participer.

### 3.3.3 Saisonnalité des besoins

La grande majorité des répondants soutiennent 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 %).

**Tableau 25 : Saisonnalité des besoins en transport par zone**

Saison où les besoins en transport sont les plus faibles						
Zone	N	Saison (%)				
		Constant	Été	Automne	Hiver	Printemps
Zone 17	69	53,6	18,8	5,8	18,8	2,9
Zone 18	240	61,7	11,3	4,6	19,6	2,9
Zone 19	93	63,4	12,9	4,3	14,0	5,4
Zone 20	33	42,4	15,2	0,0	42,4	0,0
<b>IdM</b>	<b>435</b>	<b>59,3</b>	<b>13,1</b>	<b>4,4</b>	<b>20,0</b>	<b>3,2</b>

Il a été mentionné lors des entrevues que les personnes âgées avaient tendance à moins se déplacer durant la période hivernale. De plus, quelques entreprises génératrices de déplacement suspendent ou diminuent leurs activités durant la saison hivernale (La Renaissance, CTMA, Tourisme Îles de la Madeleine, Hôtels Accents, la Municipalité et La Salicorne). Il est intéressant de voir que c'est dans la zone 20 que les besoins en transport l'hiver sont le plus faibles avec 42,4 %. La zone étant reconnue surtout pour la pêche, la majorité des gens habitant dans cette zone travaillent dans ce secteur et voient leurs activités réduites considérablement durant la saison hivernale. En ce qui concerne les jeunes, Groupe persévérance scolaire soutient qu'il y a « *augmentation de l'utilisation du Madelibus à partir du mois de novembre quand il commence à faire froid et que tombent les premières neiges. Les nombreux jeunes qui vont à l'école en scooter doivent alors changer de moyen de transport. C'est aussi la période après les premières évaluations de sorte que certains jeunes veulent rester pour la récupération.* »

Il est un peu plus surprenant de voir que l'été figure en deuxième place de la saison où les besoins en transport sont les plus faibles, considérant que l'été aux Îles-de-la-Madeleine, avec la pêche et l'industrie touristique comme activités économiques principales pour la région, est la saison la plus occupée pour une grande portion de gens. Il est d'ailleurs ressorti lors des entrevues que l'été était une période avec de plus grands besoins en déplacement. Notamment du côté de l'Est des Îles (zone 20), CAMI mentionne le plus grand besoin en déplacement durant l'été puisque plusieurs personnes travaillent dans l'ouest des Îles, par exemple dans les usines à poissons et différents emplois d'été pour les jeunes. Il en est de même pour l'ouest (zone 17), avec le Site historique de La Grave qui emploie un nombre assez important de gens durant l'été et qui attire un très grand nombre de touristes. Ceci dit, lors des entrevues il est possible de constater que certains des générateurs de déplacement ralentissent effectivement leurs activités durant la période estivale. On peut penser par exemple à tout ce qui touche l'éducation, aux organismes communautaires et à certaines entreprises qui ralentissent leurs activités durant l'été.

Le profil des répondants, excluant les touristes et travailleurs saisonniers venus de l'extérieur, peut expliquer les résultats obtenus. Ainsi, des services différenciés selon les saisons pourraient être de mise pour répondre correctement aux besoins des Îles-de-la-Madeleine.

## 4 ANALYSE DU SERVICE DE LA RÉGÎM AUX ÎLES-DE-LA-MADELEINE

---

La Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM), créée en 2012, a la responsabilité d'organiser les services de transport collectif sur le territoire de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Le service du RÉGÎM est disponible du lundi au vendredi durant toute l'année (à l'exception des jours fériés). Les véhicules utilisés sont des minibus pouvant accueillir 25 personnes et des supports à vélo sont disponibles sur la majorité des véhicules.

### 4.1 Descriptif du service

#### 4.1.1 *Tarifification*

Les tarifs de la RÉGÎM sont les suivants :

- 4,00 \$ / embarquement;
- 30 \$ pour un livret de 10 billets disponibles au bureau de Transport adapté et collectif des Îles, dans les Caisses Desjardins des Îles, ainsi qu'auprès des chauffeurs;
- Carte d'accès au coût de 5,00 \$, rechargeable en ligne, permettant d'obtenir le tarif mensuel régulier de 100,00 \$, 80,00\$ pour les étudiants et 60,00 \$ pour les aînés.

#### 4.1.2 *Trajets*

Le transport collectif de la RÉGÎM aux Îles-de-la-Madeleine offre 3 trajets sur le territoire : Grande-Entrée – Cap-aux-Meules (ligne 50) / Havre-Aubert – Cap-aux-Meules (ligne 51) / Havre-aux-Maisons – Havre-Aubert (ligne 54). Les trajets 50 et 51 sont fixes tandis que le trajet 54 est un peu modifié durant la saison estivale. En effet, on y ajoute plusieurs arrêts sur l'Île du Havre Aubert jusqu'à La Grave pour répondre à la demande en période touristique.

Auparavant il y avait aussi la ligne 52 avec un trajet sur l'Île de Cap aux Meules. Toutefois, ce trajet ne semblait pas convenir à la clientèle puisque l'achalandage était très limité (2 ou 3 personnes par semaine). Les gens ne voulaient pas rester plus longtemps que nécessaire à Cap-aux-Meules s'ils avaient juste un rendez-vous ou des emplettes à faire. Les kilomètres alloués à ce trajet ont donc été transférés vers le trajet 54 qui semble mieux répondre à la demande. À noter que les pancartes d'arrêts de l'ancien circuit sont toujours en place ce qui peut mener à une certaine confusion de

la clientèle. L'horaire détaillé, les mises à jour de l'état du réseau et toutes les informations sont disponibles sur le site [www.regim.info](http://www.regim.info).

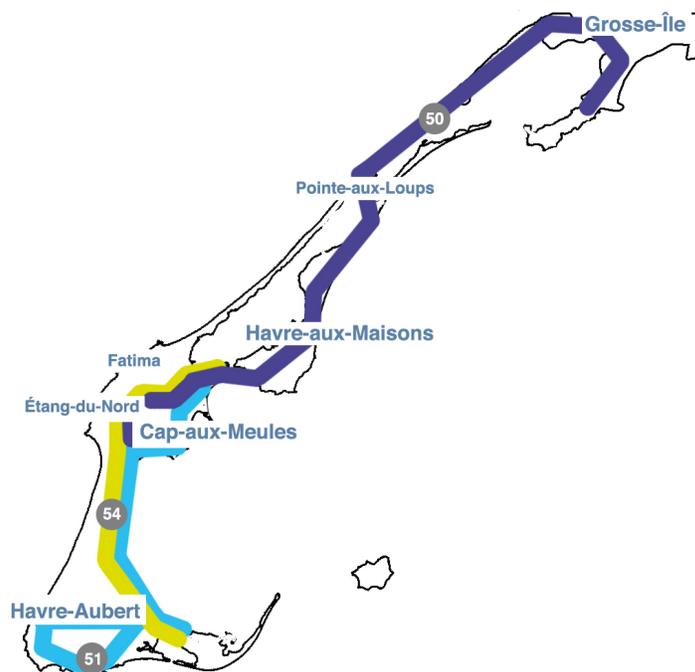


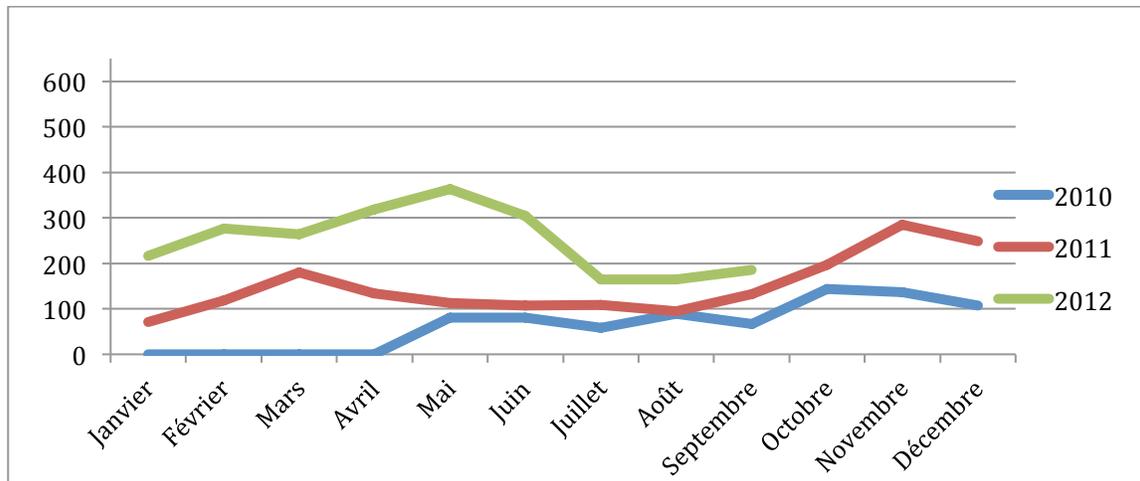
Figure 11 : Trajets de la RÉGÎM aux Îles-de-la-Madeleine

#### 4.1.3 Analyse de l'achalandage

L'achalandage du service de transport collectif aux Îles-de-la-Madeleine (IdM) a fluctué depuis sa mise en service en 2010. Bien que le présent mandat ne porte pas spécifiquement sur l'achalandage actuel, mais bien l'achalandage potentiel, l'équipe du CERMIM a jugé pertinent d'étendre son analyse à celui-ci.

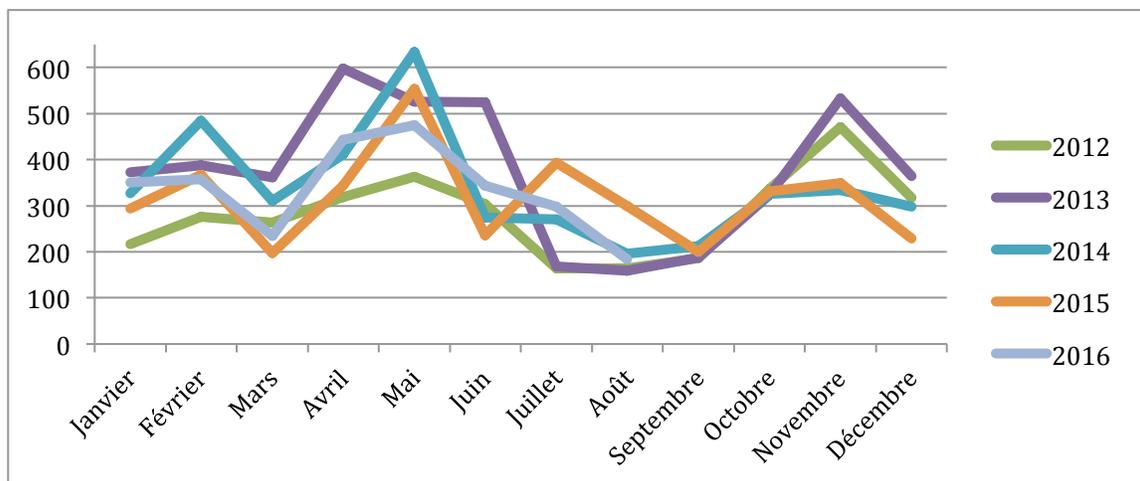
L'analyse des données fournies par la RÉGÎM permet de réaliser l'impact considérable que représente le Madelibus au sein de l'achalandage total de la RÉGÎM aux IdM. Le nombre mensuel d'utilisateurs du service Madelibus a été calculé à partir de données fournies par la RÉGÎM.

Tel que le montre la figure 12, l'utilisation des services de transport collectif de la RÉGÎM a augmenté lors des deux années suivant son implantation en mai 2010. Cependant, bien que l'achalandage varie mensuellement et que certaines périodes creuses apparaissent, ces variations sont relativement légères en comparaison à celles observées suite à l'instauration du Madelibus.



**Figure 12 : Nombre mensuel d’usagers avant la mise en service du Madelibus**

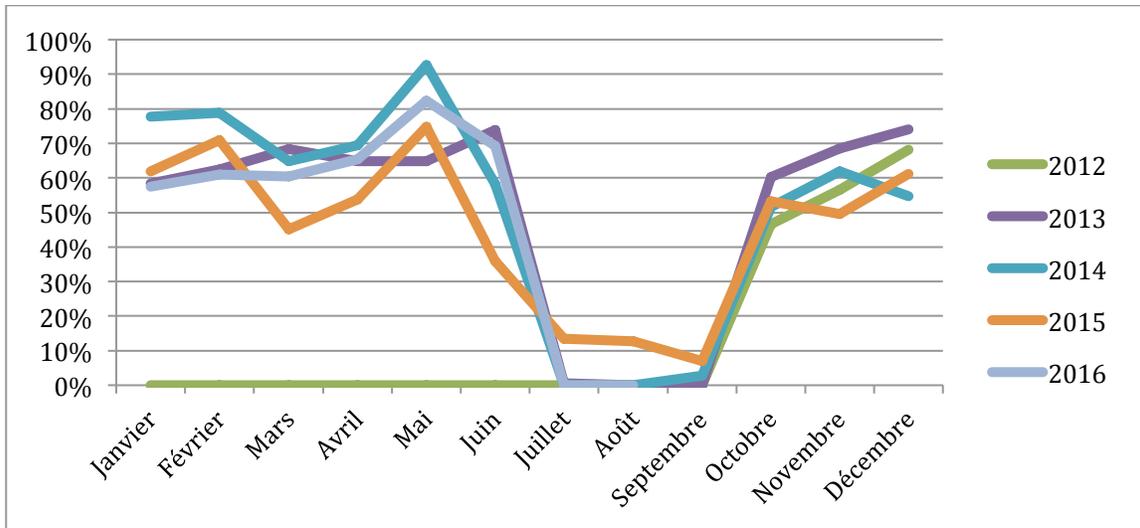
En effet, comme le présente la figure 13, l’instauration du service Madelibus à l’automne 2012 semble avoir apporté de façon immédiate non seulement une augmentation significative de l’achalandage de la RÉGÎM, mais également une période creuse estivale (juillet-août-septembre) et des pointes mensuelles très marquées (novembre, avril, mai et juin). Le différentiel entre ces périodes creuses et de pointe a été d’au moins 300 utilisations mensuelles (environ 50 %) pour les cinq dernières années. On note également que la croissance de l’utilisation des services de la RÉGÎM depuis l’instauration du MadeliBus est limitée, et même qu’une diminution d’achalandage a été vécue les deux dernières années.



**Figure 13 : Nombre mensuel d’usagers après la mise en service du Madelibus**

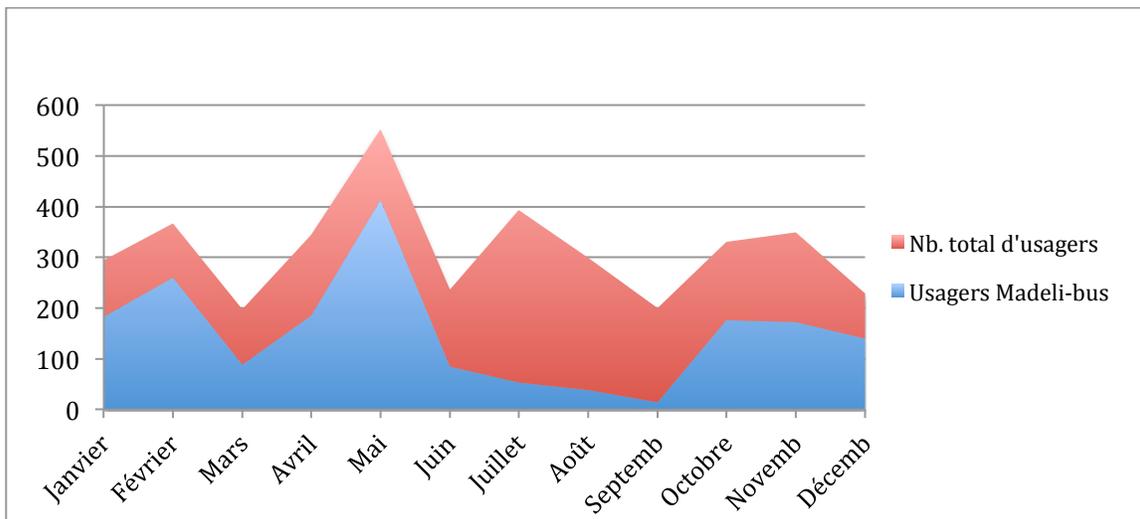
L’importance de la part du service Madelibus dans l’achalandage total des services de la RÉGÎM aux IdM est mise en évidence de façon éloquent à la figure 14. Depuis son

instauration, plus de 50 % des utilisateurs de la RÉGÎM passent par le service Madelibus lors de l'année scolaire (octobre à juin). Cette proportion atteint plus de 70 % lors de certains mois.



**Figure 14 : Part des usagers du Madelibus par rapport à l'achalandage total aux IdM**

La figure 15 démontre l'importance de la clientèle du Madelibus au cours de l'année 2015, dernière année disponible avec des données annuelles complètes. On y voit cependant un nombre important d'autres utilisateurs durant l'été, qui semble compenser la baisse attribuée à l'arrêt estival du Madelibus.



**Figure 15 : Répartition des usagers du Madelibus sur l'ensemble des usagers**

#### 4.1.4 Proportion des répondants usagers de la RÉGÎM

Le premier constat est que les répondants utilisent peu les services de la RÉGÎM (13,9 %). Ceci dit, c'est dans les 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 la zone 17 et 33,3 % pour la zone 20.

**Tableau 26 : Pourcentage des répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM**

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par zone		
Zone	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Zone 17	63	25,4
Zone 18	224	10,7
Zone 19	84	6,0
Zone 20	33	33,3
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>404</b>	<b>13,9</b>

Le taux de fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par zone, quoique faible partout, est légèrement élevé dans la zone 20. On peut ainsi voir que 12,1 % des répondants disent l'utiliser plusieurs fois par semaine. Les commentaires lors des entrevues laissent entrevoir que les jeunes de la zone 20 semblent être des utilisateurs plus réguliers du Madelibus qui part de la zone 18 vers les extrémités de l'archipel un peu après la fin des cours de la Polyvalente pour permettre aux étudiants de participer aux activités parascolaires et aux récupérations. Le *Groupe persévérance scolaire* souligne qu'il y a « *plus de demandes en transport collectif vers les extrémités de l'archipel que sur l'île centrale.* » De plus, la zone 20 étant à une distance moyenne de 50 kilomètres de la zone 18 où a lieu la majeure partie des activités de l'archipel, une répondante de Grande-Entrée soutient qu'il est « *avantageux financièrement d'utiliser la RÉGÎM pour ses déplacements.* »

**Tableau 27 : Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM**

Fréquences d'utilisation par zone de résidence					
Fréquence	Zone 17	Zone 18	Zone 19	Zone 20	Total
	En pourcentage (%)				
Jamais	73,0	90,1	94,1	66,7	86,4
Moins d'une fois par mois	6,3	6,3	1,2	6,1	5,2
1 fois par mois	4,8	1,3	0,0	6,1	2,0
2 fois par mois	6,3	0,9	1,2	9,1	2,5
1 fois par semaine	6,3	0,9	1,2	0,0	1,7
Plusieurs fois par semaine	3,2	0,4	2,4	12,1	2,2

Le tableau suivant vient appuyer les propos précédents concernant l'utilisation des services de la RÉGÎM par les jeunes. Avec 44,8 %, les jeunes de 15 à 19 ans sont ceux qui utilisent le plus les services de la RÉGÎM avec un écart significatif avec le groupe de 40 à 59 ans (13,9 %). Plusieurs répondants aux entrevues ont mentionné l'utilité du Madelibus (Cégep, Commission scolaire, Polyvalente des Îles, maisons des jeunes, Groupe persévérance scolaire, Approche intégrée en développement social). En ce qui concerne les 20 à 59 ans, les commentaires des répondants soutiennent le fait que d'avoir des enfants ou des petits-enfants à la garderie constitue un frein majeur à l'utilisation, puisque l'autobus n'a qu'un départ en matinée et un autre en fin d'après-midi, ce qui rend impossible de faire un arrêt en cours de trajet.

**Tableau 28 : Usagers de la RÉGÎM par tranche d'âge**

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranche d'âge		
Tranche d'âge	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
15 à 19 ans	29	44,8
20 à 39 ans	143	11,2
40 à 59 ans	137	13,9
60 ans et plus	81	9,9
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>390</b>	<b>14,4</b>

La fréquence d'utilisation par tranche d'âge nous permet d'observer la même tendance selon laquelle les jeunes de 15 à 19 ans sont les plus grands utilisateurs des services. Le genre des répondants ne semble cependant pas avoir d'influence sur leur utilisation du transport collectif.

**Tableau 29 : Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranche d'âge**

Fréquences d'utilisation par tranche d'âge				
Fréquence	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus
	(%)			
Jamais	58,6	89,4	85,3	90,5
Moins d'une fois par mois	6,9	6,3	3,7	6,0
1 fois par mois	1,6	0,9	3,5	6,1
2 fois par mois	3,2	0,9	5,9	3,0
1 fois par semaine	3,2	0,4	4,7	0,0
Plusieurs fois par semaine	17,2	0,7	2,2	0,0

**Tableau 30 : Répartition des usagers de la RÉGÎM selon le genre**

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par genre		
Sexe	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Homme	180	13,9
Femme	214	14,0
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>394</b>	<b>14,0</b>

En concordance avec les données recueillies sur l'âge, les étudiants sont de loin le groupe utilisant le plus les services de la RÉGÎM. Il n'y a pas de différence significative relevée chez les répondants ayant d'autres occupations quant à leur usage du RÉGÎM.

**Tableau 31 : Répartition des usagers de la RÉGÎM selon l'occupation**

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par occupation principale		
Occupation	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Travailleur à l'année	203	10,8
Saisonnier en emploi	54	14,8
Saisonnier à l'arrêt	16	12,5
Retraité	64	9,4
Étudiant	34	44,1
Sans emploi	11	9,1
Autre	20	10,0
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>402</b>	<b>13,9</b>

**Tableau 32 : Fréquence d'utilisation de la RÉGÎM selon l'occupation**

Fréquences d'utilisation selon l'occupation principale						
Fréquence	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Travailleur (%)			Retraité (%)
			À l'année	Saisonnier en emploi	Saisonnier à l'arrêt	
Jamais	57,6	90,9	89,4	85,2	88,2	91,0
Moins d'une fois par mois	9,1	0,0	5,0	7,4	0,0	4,5
1 fois par mois	3,0	9,1	1,0	1,9	5,9	3,0
2 fois par mois	6,1	0,0	2,0	3,7	0,0	1,5
1 fois par semaine	9,1	0,0	1,5	1,9	0,0	0,0
Plusieurs fois par semaine	15,2	0,0	1,0	0,0	5,9	0,0

En ce qui concerne le revenu des ménages, les tableaux suivants illustrent que les ménages ayant de hauts revenus, soit plus de 70 000 \$ par année ont significativement

moins utilisé les services de la RÉGÎM, particulièrement les répondants provenant de ménage au revenu supérieur à 90 000\$ (4,7%).

**Tableau 33 : Fréquence d'utilisation de la RÉGÎM selon le revenu**

Fréquences d'utilisation par tranche de revenus					
Fréquence	Moins de 30 000 \$	30 000 \$ à 49 999 \$	50 000 \$ à 69 999 \$	70 000 \$ à 89 999 \$	90 000 \$ et plus
	(%)				
Jamais	83,1	79,5	80,7	88,5	94,4
Moins d'une fois par mois	3,4	7,7	10,5	7,7	0,8
1 fois par mois	6,8	0,0	1,8	1,9	0,8
2 fois par mois	3,4	2,6	3,5	1,9	1,6
1 fois par semaine	1,7	1,3	3,5	0,0	1,6
Plusieurs fois par semaine	1,7	9,0	0,0	0,0	0,8

**Tableau 34 : Pourcentage des usagers des services de la RÉGÎM selon le revenu**

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranche de revenus		
Tranche de revenus	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Moins de 30 000 \$	58	19,0
De 30 000 \$ à 49 999 \$	75	20,0
De 50 000 \$ à 69 999 \$	57	21,1
De 70 000 \$ à 89 999 \$	54	13,0
De 90 000 \$ et plus	127	4,7
<b>Îles-de-la-Madeleine</b>	<b>371</b>	<b>13,7</b>

#### 4.1.5 Freins à l'utilisation des services de la RÉGÎM

Au-delà de l'enquête origine-destination, la compréhension des freins à l'utilisation des services de la RÉGÎM est capitale si celle-ci désire augmenter son achalandage. De fait, les répondants ayant mentionné vouloir utiliser le transport collectif supposent la levée de certains freins. Ainsi, l'atteinte du nombre d'usagers maximal présenté dans les sections précédentes dépend grandement de l'adaptation des services aux besoins des usagers.

**Tableau 35 : Freins à l'usage des services de la RÉGÎM selon la zone**

Raisons de non-usage évoquées par zone					
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par zone				
	Zone 17	Zone 18	Zone 19	Zone 20	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacements	53,0	43,7	44,8	42,9	45,3
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport collectif	1,5	1,3	1,1	2,9	1,4
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine	12,1	6,6	6,9	8,6	7,7
Je ne connais pas suffisamment les services offerts	24,2	38,0	40,2	14,3	34,3
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile	10,6	6,6	9,2	5,7	7,7
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail	15,2	14,4	17,2	2,9	14,1
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacements	25,8	26,6	28,7	20,0	26,4
Je ne souhaite pas utiliser le transport collectif	24,2	28,8	25,3	31,4	27,6
Les tarifs sont trop élevés	3,0	1,7	2,3	2,9	2,2
Expérience négative	0,0	0,9	0,0	0,0	0,5

Le principal frein à l'usage évoqué, peu importe la zone, est que les horaires ne correspondent pas aux besoins de déplacement des répondants. Cette raison est évoquée particulièrement chez les résidents de la zone 17. Ces résidents sont également ceux qui indiquent que la distance entre leur résidence et l'arrêt est problématique. Plusieurs répondants semblent aussi méconnaître les services de la RÉGÎM, dans une large part ceux des zones 18 et 19. Aussi, plus du quart déclarent ne pas souhaiter utiliser le transport collectif.

**Tableau 36 : Freins à l'usage des services de la RÉGÎM selon le genre**

Raisons de non-usage évoquées par genre		
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants	
	Homme	Femme
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacements	48,1	47,2
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport collectif	2,2	0,9
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine	6,1	9,4
Je ne connais pas suffisamment les services offerts	32,0	39,2
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile	7,2	9,0
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail	13,8	16,0
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacements	29,8	25,9
Je ne souhaite pas utiliser le transport collectif	34,3	23,1
Les tarifs sont trop élevés	2,8	1,9
Expérience négative	0,0	0,9

Lors de l'analyse de ces données selon le genre, il en ressort que les hommes déclarent ne pas vouloir prendre le transport collectif de façon significativement plus importante que les femmes (34 % contre 23 %) alors que ces dernières semblent plus concernées par leur méconnaissance des services (39 % contre 32 %).

Un infime nombre de répondant (2) rapporte avoir eu, ou qu'un de ses proches a eu, une « expérience négative ». Cela correspond à 3,6 % des répondants ayant indiqué avoir déjà utilisé le RÉGÎM. On note que les tarifs sont très peu évoqués parmi les raisons de non-usage.

**Tableau 37 : Principaux freins à l'usage des services de la RÉGÎM selon l'âge**

Raisons de non-usage évoquées par tranche d'âge				
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison			
	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus
L'horaire ne correspond pas à mes besoins	50,0	48,6	44,2	40,2
J'ai des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de la RÉGÎM	0,0	2,0	0,0	3,4
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine	16,7	12,2	2,9	5,7
Je ne connais pas suffisamment les services offerts	30,0	43,2	25,4	35,6
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile	6,7	11,5	7,2	3,4
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail	3,3	23,6	11,6	5,7
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacements	20,0	31,1	20,3	31,0
Je ne souhaite pas utiliser le transport collectif	30,0	29,7	28,3	23,0
Les tarifs sont trop élevés	0,0	2,7	1,4	3,4
Expérience négative	0,0	0,0	1,4	0,0

Bien que cette problématique ne soit pas globalement un des freins les plus nommés, les trajets de fin de semaine représentent une problématique qui semble toucher principalement les moins de 40 ans. Les répondants de ces tranches d'âge indiquent également plus la concordance entre l'horaire des trajets et leur besoin de déplacement comme un problème.

Finalement, comme le démontre le tableau 39, l'horaire, le manque de connaissance du service et les trajets sont les principaux freins à l'usage pour l'ensemble des répondants, peu importe l'occupation. Certaines informations pertinentes sont toutefois observables, dont le fait que près de 17 % des répondants sans emploi trouvent les tarifs trop élevés.

**Tableau 38 : Principaux freins à l'usage selon l'occupation**

Raisons de non-usage évoquées par occupation						
Raisons de non-usage évoquées	Étudiant (%)	Retraité (%)	Sans emploi (%)	Travailleur (%)		
				À l'année	Saisonnier en emploi	Saisonnier à l'arrêt
L'horaire ne correspond pas à mes besoins	44,1	46,4	58,3	48,1	46,4	29,4
J'ai des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de la RÉGÎM	5,9	4,3	0,0	0,0	0,0	5,9
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine	20,6	2,9	8,3	5,8	8,9	0,0
Je ne connais pas suffisamment les services offerts	35,3	37,7	16,7	33,0	37,5	29,4
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile	8,8	4,3	25,0	7,8	8,9	11,8
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail	5,9	0,0	16,7	18,9	14,3	17,6
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacements	23,5	30,4	33,3	25,2	28,6	29,4
Je ne souhaite pas utiliser le transport collectif	23,5	15,9	16,7	28,6	32,1	47,1
Les tarifs sont trop élevés	0,0	2,9	16,7	1,9	0,0	5,9
Expérience négative	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0

## 4.2 Commentaires et recommandations des répondants

Suite au sondage concernant les « *Besoins en transport de la population des Îles-de-la-Madeleine* » une soixantaine de commentaires ont été émis, visant à améliorer le service de transport collectif de la RÉGÎM. Ces commentaires se divisent en cinq grandes catégories (étudiées dans le sondage), soit : les horaires, la fréquence, les trajets, la publicité et le coût. Une sixième catégorie ressort des commentaires concernant l'utilité des services pour les gens qui en ont besoin.

### 4.2.1 Les horaires

Plusieurs répondants ont souligné le fait que les horaires n'étaient pas adaptés pour leurs besoins. Par exemple, on mentionne que « l'horaire est départ le matin et retour en fin de journée », ce qui n'est pas adapté aux besoins de tous. L'horaire actuel est plutôt axé sur les heures des travailleurs de 8h à 16h alors que seulement 50 % des répondants sont des travailleurs à l'année. Parmi ces répondants, certains ont également soulevé que leur horaire de travail est de 9 h 00 à 17 h 00, rendant l'horaire inadéquat aux besoins. Si l'on prend en considération les besoins de déplacements

pour des rendez-vous de courte durée, l'horaire est également problématique puisque les répondants ne semblent pas vouloir passer toute la journée au Cap-aux-Meules. Certains travailleurs ayant des déplacements à réaliser dans le cadre de leur emploi ne peuvent se fier sur un transport uniquement offert matin et soir. De plus, « l'heure du midi est problématique. » Plusieurs travailleurs retournent à la maison pour le dîner et l'horaire de l'autobus ne permet pas de faire une telle chose. Certains répondants soulignent aussi l'absence de services le « soir et la fin de semaine. » Finalement, les répondants soulignent la variabilité de l'horaire de leurs déplacements et que le service de transport collectif devrait soit offrir des trajets plus fréquents, soit adopter une flexibilité d'horaire type Taxibus.

#### **4.2.2 La fréquence**

La fréquence des autobus est aussi un point mentionné à plusieurs reprises dans les commentaires. Plusieurs considèrent qu'« il n'y a pas suffisamment de passages par jour » et cela entraîne un frein à leur utilisation des services. Un répondant mentionne, entre autres, qu'il a « trop de déplacements à effectuer dans une journée pour utiliser le service ». Un autre suggère que « des allers et retours dans un délai de 4 heures seraient appréciés ». On souligne aussi qu'« il n'y a pas assez de déplacements à l'intérieur des villages », et que « plus de voyages en matinée seraient grandement appréciés provenant du Cap-aux-Meules. »

#### **4.2.3 Les trajets**

En ce qui concerne les trajets offerts, plusieurs répondants les considèrent insuffisants. Un répondant soutient que « la clé pour offrir un service d'autobus efficace et qui créera un certain engouement est d'offrir une plus grande variété de trajets. » On mentionne qu'il serait bien d'avoir, « plus d'allers et de retours pour les secteurs des Îles où se trouvent plusieurs commerçants et excursions nautiques », surtout pendant la période estivale. Un frein majeur à l'utilisation des services semble être le fait qu'il n'y a pas de trajet à partir du Cap-aux-Meules vers les extrémités. Par exemple, « si on habite sur l'île centrale et qu'on travaille dans les extrémités, il n'est pas possible d'utiliser ce service », puisqu'« il n'y a aucun transport le matin vers Havre-Aubert et [retour] en fin de journée ». De plus, « durant la saison touristique [un trajet], de Cap-aux-Meules vers Havre-Aubert et vice-versa » serait bien apprécié, notamment pour désengorger le trafic sur l'île centrale et faciliter les déplacements. On met en lumière aussi le fait qu'« il n'y a

pas assez de déplacements à l'intérieur des villages (ex. : tour de Havre-aux-Maisons, tour de l'Île de Cap aux Meules), » qu' « il y a des arrêts actuellement sur le réseau qui ne sont pas desservis dans le secteur de la Côte, et aucun trajet pour les gens qui souhaiteraient aller vers Havre-Aubert ou Havre-aux-Maisons l'avant-midi plutôt que vers l'île centrale. » Le trajet 52 n'est plus en services mais les affiches demeurent.

#### **4.2.4 La publicité**

On note aussi clairement un manque de visibilité et de publicité en ce qui concerne les services de la RÉGÎM. « Il y a une méconnaissance des horaires et des trajets », « le service offert n'est pas assez connu et semble peu clair. » Les commentaires mettent en lumière le fait que « les gens ne semblent pas au courant des horaires et des arrêts importants », alors « il serait bien d'avoir l'horaire des passages aux aires d'attente. » De plus, « les autobus sont peu visibles et se fondent dans la masse », conséquemment, « si les véhicules (autobus) étaient plus voyants (couleur vive ou originale), on les remarquerait davantage et cela ferait une publicité intéressante. » On mentionne aussi que de miser sur la fierté des Madelinots est une bonne manière de convaincre de nouveaux usagers. 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. Finalement, on suggère aussi de « promouvoir en permettant à des gens de l'expérimenter [...] par exemple par une Journée Portes ouvertes où l'utilisation du service serait gratuite pour l'essayer. »

#### **4.2.5 Le coût**

Le coût du service semble aussi être une difficulté pour certains. On souligne que « quand le trajet est court, on paie le même prix que s'il est long. » Ainsi, « cela revient trop cher pour des déplacements de 2-3 km (ex. : j'habite Fatima et travaille à Cap-aux-Meules). » Le service de transport collectif est donc avantageux pour les personnes des extrémités voyageant vers le centre, mais moins pour ceux réalisant des déplacements intrazone.

#### **4.2.6 L'utilité**

Cette catégorie regroupe les commentaires concernant l'utilité du transport collectif pour ceux et celles qui en ont besoin. On mentionne par exemple que le transport est « important pour ceux qui n'ont pas de moyen de transport », « pour les gens n'ayant

pas les moyens physique ou monétaires de se déplacer », « intéressant pour les gens qui ne peuvent pas se déplacer seuls (ex. : gens de Grande-Entrée sans permis qui veulent aller à l'hôpital ou autre). » Il y a le souhait aussi que le transport perdure, « quand je ne pourrai plus me déplacer par mes propres moyens, j'aimerais avoir un service de la sorte pour répondre à mes besoins. » L'importance de l'existence du transport collectif est unanimement appuyée.

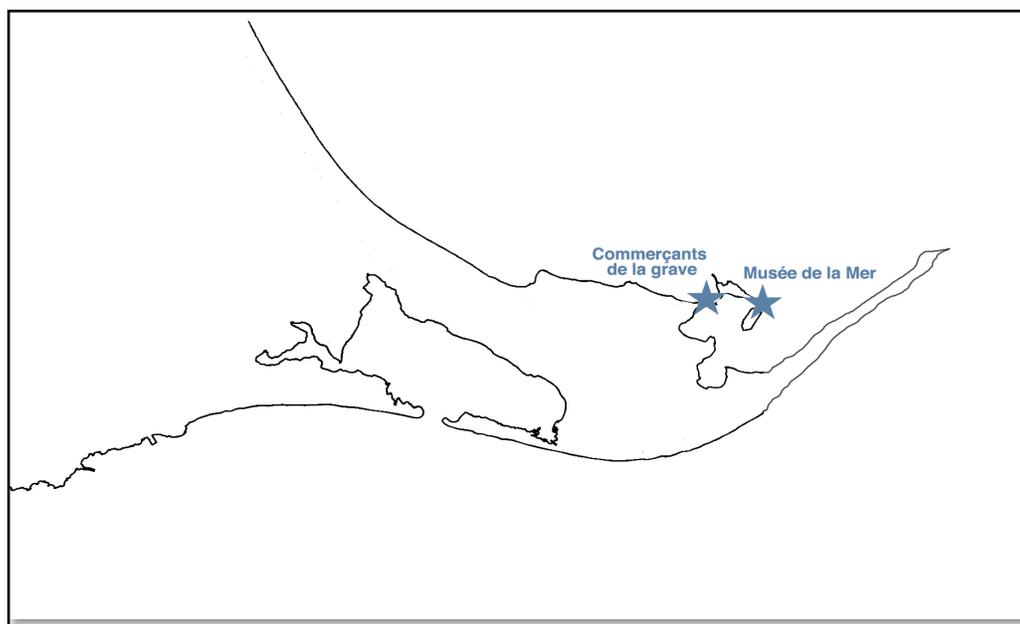
### **4.3 Entrevues terrain auprès des générateurs de déplacements**

En plus des citoyens rejoints via un sondage, les principaux générateurs de déplacement ainsi que certains acteurs clés du milieu ont été interrogés afin de permettre de dresser un diagnostic complet des besoins en transport aux Îles-de-la-Madeleine. Dans la section qui suit, les besoins en transport et les freins à l'usage des services de la RÉGÎM sont étudiés afin de faire ressortir les particularités locales en matière de transport.

Lors du sondage en ligne, il était possible de laisser un commentaire. L'intégralité des commentaires laissés par les résidents des différentes zones est présentée à l'annexe 4.

#### ***4.3.1 Zone 17 : Bassin/Havre-Aubert***

Aucune entreprise spécifique génératrice de déplacements n'a été interrogée puisqu'il n'y a pas d'entreprise de taille n'a été identifiée sur cette île. Toutefois, une étude de terrain fût effectuée à La Grave dans le but de recueillir de l'information sur cette zone d'intérêt. Des entrevues semi-dirigées au hasard ont eu lieu le 6 septembre avec quelques commerçants (Le Portique, La Banquise du Golf, Chez Néciphore et Jaspe Rouge), et Le Musée de la Mer. Quelques touristes ont aussi été interrogés au Café de la Grave.



**Figure 16 : Pôles de déplacements rencontrés zone 17**

### Les commerçants de La Grave

#### *Suggestions/commentaires*

- L'information concernant les services de la RÉGÎM n'est pas distribuée de manière assez claire;
- Les panneaux devraient être plus visibles, plus gros et afficher l'horaire et les trajets disponibles;
- Plusieurs croisiéristes voyageant à bord du Vacancier n'ont pas leur auto avec eux et doivent se déplacer avec les autobus mis à leur disposition dans le cadre de leur forfait de croisière. Souvent, ils voudraient rester plus longtemps sur La Grave que le temps qu'il leur est alloué. Souvent, ils ont seulement une heure pour faire le tour de La Grave et n'ont pas le temps de voir tout ce qu'ils voudraient. L'accès à un transport collectif adéquat serait très apprécié pour leur permettre de rester sur place plus longtemps;
- Un trajet en soirée serait bien pour ramener les gens qui sortent des bars et des salles de spectacles;
- Les employés des boutiques de La Grave ont plus de difficulté à trouver de l'hébergement qu'un moyen de transport. Il ne semble pas y avoir un besoin criant pour le transport collectif de leur côté;
- Il semble toutefois y avoir le désir chez plusieurs intervenants de diminuer le nombre d'autos sur La Grave. Par exemple, il est souvent problématique pour les employés des boutiques de trouver une place de stationnement. Un transport collectif efficace est souhaité pour désengorger La Grave des automobilistes;

- Il y a déjà eu du transport collectif vers La Grave pendant un été dans les années 1990. Cependant, le projet n'a pas eu de suite puisqu'il n'y avait pas assez d'achalandage. Il faudrait plusieurs départs par jour vers La Grave pour créer un intérêt envers l'utilisation du transport collectif (par ex. : un départ le matin, un le midi et un le soir).

### Musée de la Mer

#### *Suggestions/commentaires*

- La contrainte majeure : l'horaire de l'autobus;
- Les Madelinots et Madelinienes ont tendance à être très indépendants et ne souhaitent pas dépendre d'horaires fixes;
- Il y a une satisfaction à l'effet que le service de transport collectif existe, mais présentement, il ne convient ni aux employés ni aux visiteurs du Musée. Peut-être des plus petits trajets, par exemple sur chaque île au lieu de faire les Îles au complet;
- Un autobus électrique pourrait être plus attrayant. Ainsi les gens seraient peut-être plus enclins à le prendre dans une perspective écologique;
- Un service de fin de soirée serait bien pour La Grave considérant qu'il y a quelques bars et restaurants ouverts.

### Touristes

#### Cinq touristes ont été rencontrés sur le site de la grave afin de recueillir leurs commentaires.

#### *Commentaires*

- La location d'une voiture est souvent privilégiée pour avoir de la liberté de déplacement;
- Les horaires et trajets du transport collectif ne conviennent pas car trop trop rigide, cela ne permet pas de flâner, de se promener à sa guise;
- Les trajets ne correspondent pas avec les attraits touristiques;
- Un transport à partir de l'aéroport serait intéressant;

Les répondants de la zone 17 ont souligné l'importance du service et ont commenté les trajets, l'horaire et les enjeux de visibilité. L'intégralité des commentaires est présentée à l'annexe 4.

#### 4.3.2 Zone 18 : Étang-du-Nord/Cap-aux-Meules/Fatima

Bon nombre de générateurs de déplacements sont situés sur l'île centrale. Conséquemment, une douzaine d'entrevues semi-dirigées ont été réalisées.

L'intégralité des commentaires concernant les besoins spécifiques (horaire, services, etc.) et les freins à l'usage du transport collectif se trouve plus explicitement décrit à l'annexe 7.

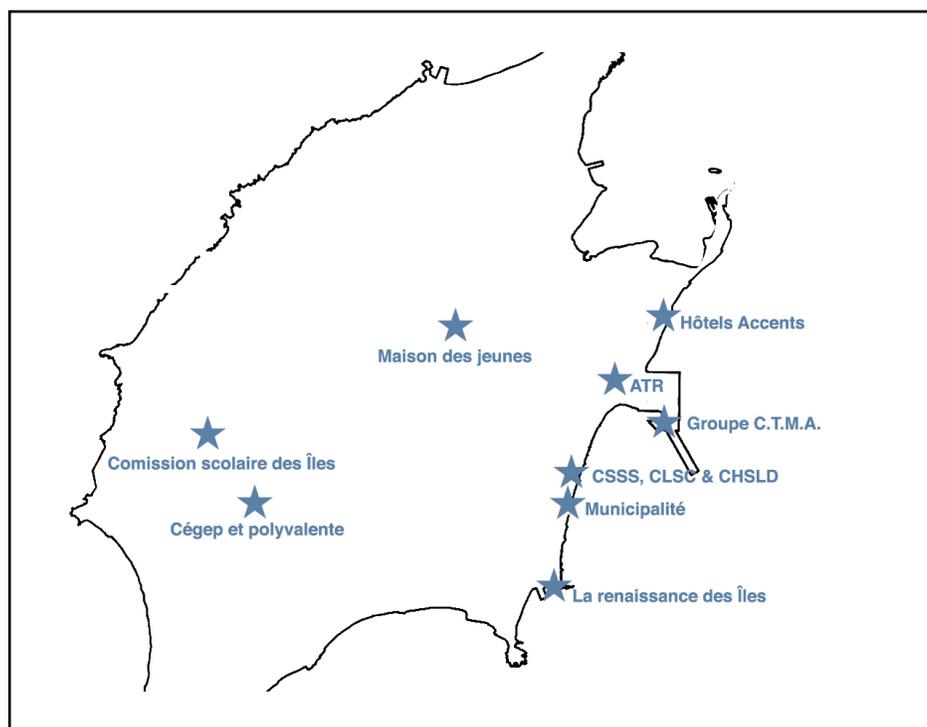


Figure 17 : Pôles de déplacements rencontrés en zone 18

##### Groupe CTMA

La CTMA est un transporteur important aux Îles-de-la-Madeleine. Non seulement elle emploie un nombre important de personnes (450), mais, à titre de transporteur maritime exclusif, elle permet l'arrivée d'un grand nombre de personnes aux Îles en saison estivale.

##### *Suggestions/commentaires*

- Rendre disponibles des outils d'information de la RÉGÎM pour la CTMA : un résumé de l'offre de service et un horaire du RÉGÎM pour les passagers et les employés;

- Diffuser cet outil synthétisé pour les employés de la CTMA par courriel à l'interne;
- Diffuser l'information du transport collectif au terminal de croisière pour répondre à la clientèle du Vacancier;
- Informer les employés d'Escale Îles de la Madeleine;
- Informer tous les employés qui sont responsable de l'accueil et de l'information à bord des navires;
- Diffuser l'information à la clientèle à bord des navires pendant qu'elle est « captive »;
- Offrir une paire de billets gratuits à certains employés potentiels;
- Ajouter un arrêt spécial au site d'amarrage du Vacancier peu avant son départ le mardi (par ex. à 18 h);
- Adapter l'horaire aux saisons et à l'horaire des employés et de la clientèle.

### Tourisme Îles de la Madeleine

Tourisme Îles de la Madeleine (ATR) s'occupe de l'accueil, de l'information, du développement et de la mise en marché de la région en tant que destination touristique. L'organisme regroupe les entreprises de l'archipel afin d'accroître le rayonnement de l'industrie touristique de l'archipel (Tourisme Îles de la Madeleine 2016g).

### *Suggestions/commentaires*

- Adapter le service au flux des arrivées et départs des clients de l'ATR, des touristes (selon horaire du traversier CTMA);
- Il y aurait un plus grand achalandage de visiteurs arrivant aux Îles sans auto si le transport collectif était plus étoffé;
- Couper du kilométrage alloué au transport collectif en hiver pour en ajouter en été;
- Pour augmenter l'achalandage, il faut viser les touristes. S'il y a une volonté de travailler en fonction du tourisme, il faut s'adapter à ses besoins particuliers;
- Ajouter un lien Aéroport – Havre-Aubert;
- L'arrêt d'autobus devant l'ATR, n'est pas très clair : il faudrait plus d'information sur le panneau (horaire, adresse web, applications et numéro de téléphone);
- La carte des trajets est peu détaillée : il faudrait agrandir la carte et y indiquer les principaux hôtels, points d'attractions, etc.;
- Arrimer l'offre de service de transport avec celle des hôteliers à partir de l'aéroport;
- Afficher la RÉGÎM dans le répertoire vélo du Guide touristique des Îles;
- Offrir des navettes en boucle (le matin et la fin pm);
- Augmenter la capacité des supports à vélo;
- Ajouter une navette de retour en soirée à partir de La Grave;

- Si l'offre en transport était plus étoffée, la RÉGÎM pourrait offrir une « Passe touristique » comme à Montréal (l'ATR serait prête à devenir un point de vente pour cette passe);
- Ajouter un nouveau circuit des plages des Îles (circuit en boucle).

#### Cégep de la Gaspésie et des Îles, campus des Îles-de-la-Madeleine

Le campus des Îles-de-la-Madeleine permet une accessibilité aux études supérieures sur l'archipel. Le cégep offre cinq programmes préuniversitaires, cinq programmes techniques ainsi qu'une attestation d'études collégiales en soutien administratif (Cégep de la Gaspésie et des Îles, 2016).

#### *Suggestions/commentaires*

- Adapter l'horaire à celui des enseignants et des étudiants;
- Il y a déjà de l'incitation à faire du covoiturage, beaucoup d'étudiants vont dîner en utilisant le covoiturage;
- Inciter les gens à faire une première utilisation du service (par ex. : en distribuant des billets gratuits en début de session);
- Faire la promotion de la RÉGÎM lors de la rencontre des parents du 5<sup>e</sup> secondaire ;
- Faire une activité autour du transport collectif, peut-être lors de l'activité d'intégration, faire prendre conscience que c'est accessible;
- Travailler avec le Comité vert Brundland pour promouvoir la RÉGÎM;
- Mieux faire connaître le service de la RÉGÎM auprès du personnel enseignant;
- Afficher les circuits spécifiques en lien avec le Cégep;
- Le personnel du cégep pourrait concevoir une diffusion maison (par ex. : une vitrine étudiante à l'association);
- Avoir plus d'incitatifs à utiliser le transport collectif. Le travail devrait commencer dès le secondaire pour que ça se fasse en continuité avec le cégep. À la Polyvalente, les jeunes utilisent le Madelibus comme si c'était naturel, mais arrivés au cégep c'est une autre histoire.

#### Focus group Campus des Îles

Des entrevues ont été conduites au Campus des Îles sous forme de focus group le 29 août 2016. Dix-huit personnes ont été interrogées. Sur ce nombre 17 avait une auto (prêtée ou personnelle) et un seul répondant n'avait pas de véhicule.

#### *Commentaire/suggestions*

- Plusieurs personnes connaissent le transport collectif parce qu'ils ont pris le Madelibus au secondaire;

- S'il y avait un transport à 18 h ça serait plus facile, il faudrait ajuster l'horaire à celui des étudiants qui est variable;
- Une plateforme de covoiturage serait souhaitable;
- Il y a une volonté de prendre l'autobus, mais il y a trop de freins;
- Installer des abribus;
- Ils ne connaissent pas bien le service. Ce serait une bonne idée de faire plus de publicité pour inciter les jeunes à prendre le transport collectif.

### Commission scolaire des Îles

La Commission scolaire des Îles (CSI) regroupe 7 établissements scolaires sur l'archipel madelinot et dessert environ 1 100 élèves dans 5 écoles primaires, une école polyvalente et un centre de formation générale aux adultes. L'institution compte environ 285 employés sur une base régulière.

### *Suggestions/commentaires*

- Promouvoir la RÉGÎM auprès du Comité vert Brundland en début d'année scolaire;
- Sensibiliser les parents des élèves en début d'année scolaire;
- Communiquer des informations sur la RÉGÎM via la page Facebook de la CSI;
- Optimiser le transport scolaire en dirigeant des clients de la RÉGÎM vers les autobus scolaires suite à une entente avec la CSI (Comité transport);
- Adresser une demande pour étudier la question d'une entente en transport partagé au Comité de transport;
- Négociation avec les transporteurs scolaires pour l'année prochaine après comparaison de modèles existants et adaptés à la réalité locale. Les contrats actuels avec les transporteurs scolaires se terminent en 2016-2017;
- Donner des cartes d'accès aux étudiants lors de la remise des horaires (principalement aux étudiants en échange avec le Cégep de Maisonneuve);
- L'arrivés du trajet à 8 h 07 est tard tôt pour les professeurs;
- Développer un indicateur de gestion pour optimiser l'utilisation des autobus;
- Proposer un modèle de transport partagé.

### Les Hôtels Accents

Les Hôtels Accents réunissent deux complexes hôteliers sur l'Île de Cap aux Meules : Le Château Madelinot et L'Auberge Madeli, tous deux situés à 1 kilomètre du port où est amarré le traversier.

### *Suggestions/commentaires*

- La RÉGÎM ne semble pas être utilisée par les employés d'Hôtels Accents;

- Avoir une information concise adaptée à la réalité des employés et des clients d'Hôtels Accents;
- Il n'y a pas eu de demande de la part des clients d'Hôtels Accents;
- Transmettre l'information sur la RÉGÎM aux employés en début de saison;
- Préparer un mémo synthétisé pour les employés à l'accueil et à l'information;
- Prolonger le circuit Havre-Aubert/Cap-aux-Meules jusqu'au Château Madelinot puisque plusieurs employés habitent Havre-Aubert;
- Placer une affiche avec l'information pertinente au sujet de la RÉGÎM au Château Madelinot;
- Clarifier les trajets compte tenu que plusieurs trajets passent au même endroit;
- Stationner les véhicules de la RÉGÎM à la vue de la population lorsque inutilisés pour rappeler l'existence du service;
- Changer le nom du transport collectif RÉGÎM. Trouver un nom plus significatif et plus fort percutant (Ex : Madelibus propulsé par la RÉGÎM).

#### Centre intégré de santé et de services sociaux des Îles (CISSS)

Le CISSS des Îles englobe tous les services hospitaliers sur l'archipel. On compte, entre autres, l'hôpital, le CLSC (Centre local de services communautaires) et le CHSLD (Centre d'hébergement et de soins de longue durée) qui sont situés sur l'Île de Cap aux Meules, en plus des points de services aux extrémités dont un à Bassin, un à Old Harry (Île de Grosse Île) et un à l'Île d'Entrée.

#### *Suggestions/commentaires :*

- Faire plus de promotion
- Distribuer des billets gratuits à la cafétéria (70 à 100 repas de servis);
- Rendre possible l'organisation de transports occasionnels pour des activités spécifiques (ex. : une sortie à La Grave);
- Modifier l'horaire :  
CHSLD : de 7 h à 15 h / de 15 h à 23 h / de 23 h à 7 h  
Hôpital : 8 h (besoin d'arriver vers 7 h 45 max.) à 16 h / 16 h à 24 h  
Bureau : 8h à 4 h / 8 h 30 à 16 h 30 / 9 h / 5 h (heure de fin varie)

#### Municipalité des Îles-de-la-Madeleine

Les activités de la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine s'articulent autour de quatre grands thèmes : les services aux citoyens, loisirs et culture, affaires municipales et développement.

#### *Suggestions/commentaires*

- Que l'autobus n'arrive pas trop près de l'heure de fin de travail (ex. : 5 h 05 - 5 h 10) afin que les gens puissent avoir le temps de se virer de bord;
- Que le service s'adapte à sa clientèle plutôt que le contraire. La plupart des gens finissent de travailler à 17 h;
- Tenir compte du calendrier des activités sportives des enfants;
- Plus de possibilités durant les périodes achalandées (par ex. : navette spéciale durant la période de pointe);
- Aux Îles, le Taxibus serait peut-être mieux adapté;
- Les personnes âgées devraient être le public cible;
- Navettes pour les touristes (par ex. vers la plage);
- Aux Îles, le transport collectif n'est pas intégré dans la mentalité de la population. Les gens sont habitués d'avoir leur voiture, faire ce qu'ils veulent quand ils veulent. Il faudrait un changement de culture.

#### Maison des jeunes des Îles (L'arc-en-ciel)

La Maison des jeunes des Îles, située à Fatima, est un lieu de rassemblement pour les jeunes de 12 à 17 ans en dehors des heures scolaires.

#### *Suggestions/commentaires*

- Il y aurait un réel besoin le soir (vendredi) de 18 h à 23 h pour Cap-aux-Meules, L'Étang-du-Nord et Havre-aux-Maisons;
- Le Madelibus répond à une partie de la clientèle. Cependant, s'il y avait un transport disponible dès la fin des classes (3 h), ce serait mieux.

#### École Polyvalente des Îles

Avec près de 460 élèves, la Polyvalente des Îles offre un programme d'enseignement secondaire pour les élèves de premier et deuxième cycle. On compte près de quatre-vingt-dix employés dont une cinquantaine d'enseignants (une quarantaine est à temps complet) et une vingtaine d'employés pour les services professionnels et le personnel de soutien (administratif et autre).

#### *Suggestions/commentaires*

- Offrir du transport collectif sur demande type Taxibus;
- Adapter l'horaire et les trajets aux activités sportives et de rattrapage;
- Madelibus c'est parfait à 16 h 30, mais si le jeune finit plus tard ses parents doivent venir le chercher.

### Groupe persévérance scolaire (GPS) et Approche intégrée en développement social

Le Groupe persévérance scolaire des Îles-de-la-Madeleine regroupe des représentants du milieu de l'éducation et d'autres secteurs ou organismes de la communauté afin d'aider les jeunes dans leur réussite scolaire. L'organisme travaille aussi en collaboration avec l'équipe de développement social qui a un mandat plus large de coordonner les actions sur le territoire en matière de développement social.

#### *Suggestions/commentaires*

- Si le milieu dit vouloir développer le transport collectif, il ne suffit pas de mettre un autobus sur la route. Il faut arrimer les horaires, etc.
- Regarder du côté de nouveau projet d'aréna qui sera construit à proximité du C.A.P. (Centre d'activités physiques), de la piscine, des cours de cirque). Il y aurait quelque chose à organiser en termes d'horaire;
- Concertation au niveau des activités parascolaires pour élaborer des horaires qui correspondent mieux (incluant le Cégep);
- Implanter un Taxibus sur l'Île de Cap aux Meules;
- Plus de promotion du service;
- Inciter les gens à utiliser le service au moins une fois pour susciter l'intérêt;
- Pour un changement de culture, il faudrait d'abord que les parents soient au courant que le service existe (comment ça marche, quels sont les horaires, où sont les arrêts, etc.);
- Mettre des abribus, car le climat aux Îles influence sûrement l'utilisation;
- En ce qui concerne les personnes âgées et les personnes plus vulnérables, il faudrait les accompagner pendant un certain temps pour leur montrer comment ça fonctionne et éventuellement, ils développeraient une certaine autonomie. Un partenariat avec le *Centre d'action bénévole* qui pourrait accompagner la clientèle plus vulnérable serait intéressant;
- Développement d'un comité pour étudier la question, que cela soit inscrit dans les planifications (ex. : Horizon 2025, intégrer dans une organisation le développement social comme une priorité). Puisque les besoins évoluent constamment, que les entreprises participent aussi, les horaires devraient s'adapter en conséquence;
- Augmenter la fréquence des trajets quelques jours pendant la semaine;
- Les employeurs pourraient inciter l'utilisation du transport collectif en payant par exemple une passe d'autobus à leurs employés;
- Un meilleur transport pour aider à relier la communauté de Grosse-Île au reste des Îles pour favoriser une meilleure participation aux activités.

### Organisatrice communautaire au CLSC

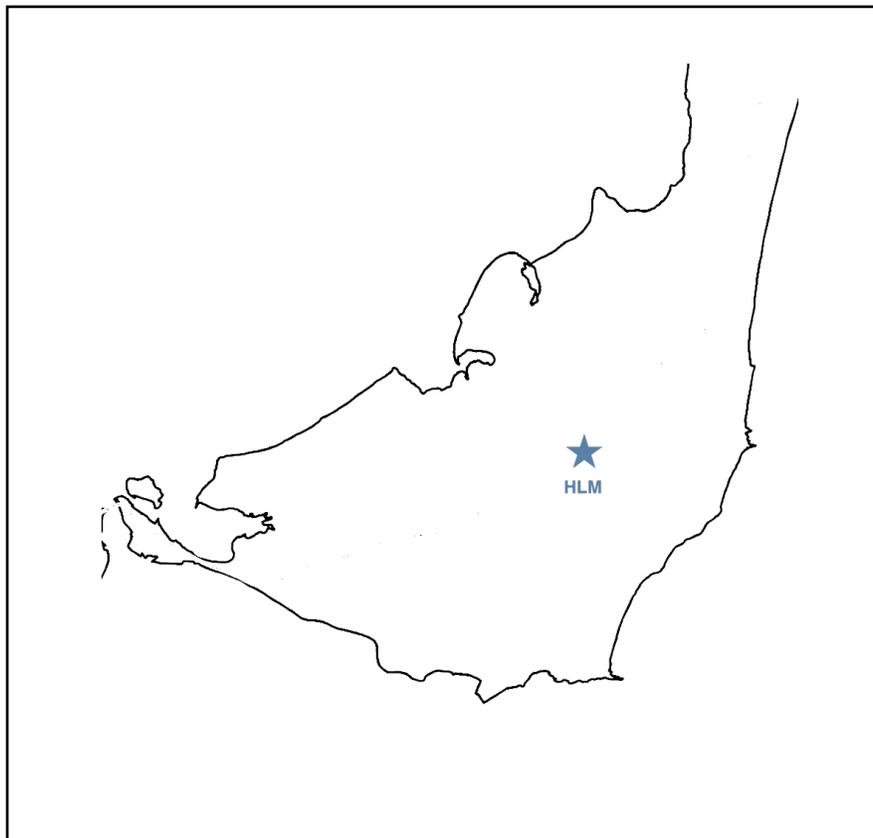
L'organisatrice communautaire agit comme personne-ressource auprès de groupes ciblés et analyse les besoins de la population dans le but de répondre à ces besoins et en favorise le développement.

#### *Commentaires/suggestions*

- Améliorer la présentation sur internet;
- Organiser du covoiturage;
- La fiabilité l'hiver reste à améliorer;
- Le transport collectif est très vite annulé en cas de mauvais temps, malgré que beaucoup de gens vont aller travailler quand même et en auraient besoin;
- Pas assez d'annonces concernant le transport collectif. Il faut trouver une façon de rejoindre la clientèle (ex. : plus de messages à la radio);
- Essayer d'organiser un transport collectif selon les besoins de la communauté. Réserver 24 h à l'avance;
- Avoir un système de transport adapté (pour tout le monde, pas juste pour la clientèle à mobilité réduite);
- Il faudrait habituer les jeunes tôt à utiliser le transport collectif. Pour cela, il faudrait qu'il y ait au moins du transport la fin de semaine afin qu'ils prennent l'habitude d'utiliser les services d'autobus;
- Rencontrer les travailleurs sociaux qui travaillent avec les personnes plus vulnérables pour savoir quels sont vraiment les besoins.

#### **4.3.3 Zone 19 : Havre-aux-Maisons**

Un focus group fut organisé au HLM (habitation à loyer modique) de Havre-aux-Maisons le 17 août 2016. Étaient présents 9 femmes et 2 hommes : 4 d'entre eux possèdent une voiture. Aucune des personnes présentes n'a déjà utilisé les services de la RÉGÎM. Les entreprises de Havre-aux-Maisons de par leur taille ne constituent pas des pôles de déplacements majeurs et n'ont donc pas fait l'objet d'entrevue semi-dirigée.



**Figure 18 : Pôles de déplacements rencontrés zone 19**

#### Focus group HLM de Havre-aux-Maisons

Le HLM (habitation à loyer modique) de Havre-aux-Maisons héberge des personnes retraitées et autonomes à faibles revenus de 65 ans et plus, ou 55 ans et plus pour les studios. Le HLM est situé au cœur de l'île, près de plusieurs services (Caisse Desjardins, église, Maison de la culture, Coop).

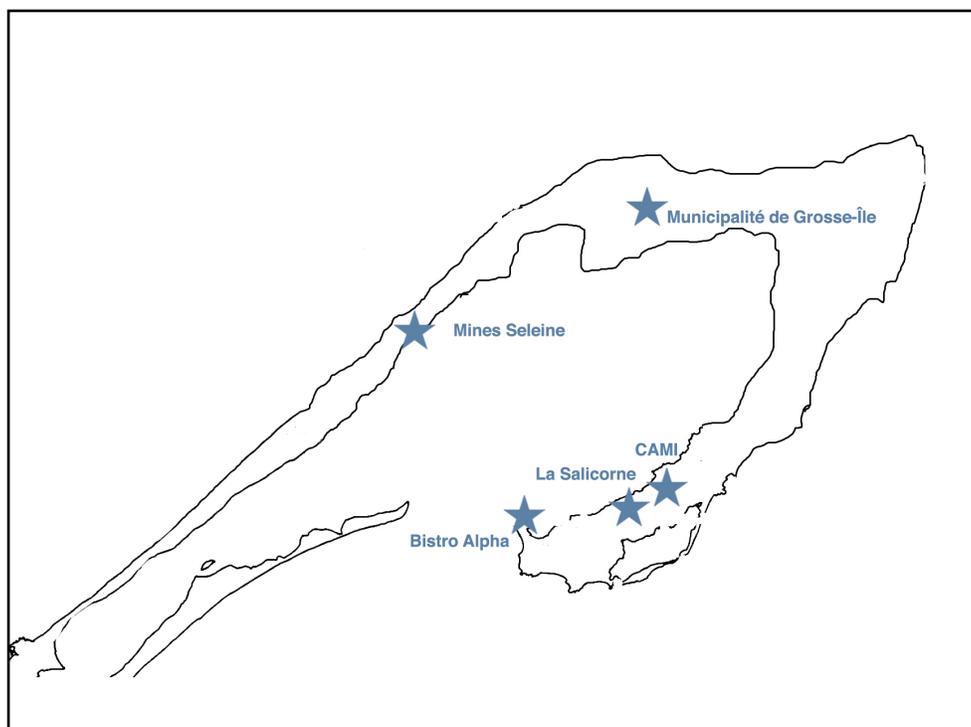
#### *Commentaires/suggestions*

- Même si l'autobus passait plus souvent, les personnes âgées ne veulent pas nécessairement attendre à Cap-aux-Meules. Il devrait être possible d'aller faire des courses pour une courte période soit l'avant-midi ou l'après-midi;
- Pour le HLM, le service ne serait pas nécessairement plus intéressant avec un Taxibus. Les gens préfèrent avoir quelqu'un qui les accompagne pour faire les courses et revenir au HLM dès qu'elles sont terminées;
- Le transport collectif n'est pas un service qu'il leur manque. Ils n'ont jamais pensé à prendre quelque forme de transport collectif que ce soit;
- Le service est connu par les gens du HLM même s'ils ne l'utilisent pas;

- Le HLM de Havre-aux-Maisons est situé au centre de l'Île et proche de la Coop, de la caisse populaire, de la Maison de la culture et de l'Église. Les déplacements sont concentrés dans cette même zone;
- Peut-être qu'un circuit interne à Havre-aux-Maisons avec des arrêts à la poste, à la caisse et à l'épicerie pourrait fonctionner.
- Les résidents ne prennent jamais le taxi. La plupart ont des familles qui les aident.

#### 4.3.4 Zone 20 : Pointe-aux-Loups/Grosse-Île/Grande-Entrée

Mines Seleine est le principal générateur de déplacement dans le secteur 20. Une entrevue semi-dirigée a donc été réalisée, ainsi qu'auprès de la Municipalité de Grosse-Île, de La Salicorne, du CAMI ainsi que du Bistro Alpha.



**Figure 19 : Pôles de déplacements rencontrés zone 20**

##### Mines Seleine

Situées sur l'Île de Grosse Île, Mines Seleine est un des plus importants employeurs de l'archipel madelinot avec près de 150 personnes employées à l'année.

##### *Suggestions/commentaires*

- Puisque les gens prônent beaucoup le covoiturage, il y aurait probablement de l'intérêt de la part des travailleurs s'il y avait un transport collectif disponible qui

concorderait avec les horaires de travail. Ceci dit, il faudrait vérifier l'intérêt réel auprès des travailleurs;

- L'employée interrogée ne s'est pas penchée récemment sur les démarches concernant le besoin en transport collectif puisque l'idée d'une collaboration avec la Mine n'avait pas été retenue à l'époque;
- La Mine a déjà demandé des soumissions aux compagnies locales d'autobus, mais les montants demandés étaient trop élevés. Donc l'idée du transport collectif pour le personnel de l'entreprise a donc été abandonnée;
- L'horaire de la mine est très régulier et ne varie pas durant l'année (voir les horaires de Mines Seleine en annexe 7).

### Municipalité de Grosse-Île

La municipalité de Grosse-Île, une des deux communautés anglophones de l'archipel, regroupe environ 490 habitants et occupe une partie importante de l'Est de l'archipel.

#### *Suggestions/commentaires*

- Accroître la promotion du service pour le faire connaître;
- L'information doit être en anglais;
- Besoin d'un trajet qui fait un aller-retour en mi-journée à partir de l'Est.

### CAMI (Council for Anglophone Magdalen Islanders)

CAMI est une organisation à but non lucratif qui travaille pour la communauté et pour l'avancement des droits des Madelinots anglophones (CAMI 2016).

#### *Suggestions/commentaires*

- Faire plus de promotion dans la communauté anglophone. Faire connaître de façon plus efficace l'horaire et les différents arrêts;
- La RÉGÎM pourrait avoir un contact dans la communauté anglophone pour faire la promotion de ses services;
- Faire concorder l'horaire avec le traversier de l'Île d'Entrée;
- Avoir plus de trajets au printemps et en été quand il y a plus de demandes;
- Les gens de Grosse-Île seraient plus intéressés à prendre l'autobus s'il y avait plusieurs passages par jour. Il serait alors possible d'arrêter, par exemple, à la pharmacie et prendre un autre autobus un peu plus tard pour se rendre au centre d'achats avant de revenir à la maison;
- Les personnes âgées et les jeunes allant au Cégep seraient sûrement intéressés à utiliser l'autobus s'il y avait plus de services, plus qu'un départ par jour.

### Maison des jeunes de l'Est des Îles

La Maison des jeunes de l'Est, tout comme celle des Îles, est un lieu de rassemblement en dehors des heures scolaires pour les jeunes de 12 à 17 ans. Celle-ci est située à Grande-Entrée.

#### *Suggestions/commentaires*

- Ajouter un trajet en mi-journée;
- Augmenter les trajets en été;
- Le Madelibus répond assez bien aux besoins.

### La Salicorne

La Salicorne est une auberge qui offre plusieurs forfaits et séjours dans l'Est des Îles. Des chambres sont disponibles, de même qu'un terrain de camping. On y trouve aussi un restaurant.

#### *Suggestions/commentaires*

- Il est déjà arrivé que des clients utilisent le transport collectif parce que la navette n'était pas disponible à l'heure qu'ils en avaient besoin. Ainsi, ce service pourrait être complémentaire si plus de trajets sont offerts;
- Le détour de 10-15 minutes à Havre-aux-Maisons sur le trajet 50 allonge le trajet pour ceux qui sont déjà dans le bus depuis un bon moment. Un trajet Express et un trajet intra-zone sur les îles centrales en complémentarité serait pertinent.

### La Renaissance des Îles

La Renaissance des Îles possède deux usines sur le territoire des Îles-de-la-Madeleine : une à Grande-Entrée qui est spécialisée dans la transformation du crabe des neiges, et une autre à Gros-Cap (Île du Cap aux Meules) spécialisée dans la transformation du homard (Tourisme Îles-de-la-Madeleine 2016h).

#### *Suggestions/commentaires*

- Il faut que le service soit plus accessible qu'actuellement en adaptant mieux l'horaire en fonction des besoins des travailleurs et des étudiants, soit ceux qui ont le plus besoin de se déplacer;
- Plus grande flexibilité pour les retours étant donné que la fin d'un quart peut varier d'une journée à l'autre en fonction des impondérables;
- Il faudrait un trajet partant du Havre-Aubert qui passerait par Gros-Cap et Fatima pour ensuite rejoindre Grande-Entrée;
- La Renaissance a déjà approché la RÉGÎM pour une collaboration, mais il n'y a pas eu de suite. Un transport collectif bien adapté serait vraiment important pour l'entreprise qui rembourse actuellement des frais de déplacement à ses employés. Elle aimerait pouvoir compter sur un transport adapté qui réponde à ses besoins et à ceux de ses employés.

### Bistro Plongé Alpha

Trois clients du Bistro Alfa ont été interrogés.

#### *Suggestions/commentaires*

- N'ayant pas entendu parler du transport collectif on suggère qu'il y ait plus de publicité sur ce service;
- D'autres connaissaient le service, mais ont constaté que l'autobus n'allait pas dans la direction souhaitée (arrivée à Grande-Entrée en fin d'après-midi, mais pas de retour vers l'Île de Cap aux Meules). Ils ont donc fait appel à un système de navette pour les vélos qu'offre une entreprise locale (Autobus Les Sillons). Ils ont dû payer 60 \$ par personne pour revenir à Cap-aux-Meules;
- Le service de navette est apprécié, mais ils auraient été vraiment intéressés par le transport collectif;
- Un système de Taxibus serait une bonne idée.

## 5 CONCLUSION

---

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.

Dans ce rapport, l'enquête origine-destination permet d'entrevoir les usagers potentiels ainsi que les trajets et les horaires pertinents. Par exemple, on constate que les déplacements vers l'Île de Cap aux Meules ainsi qu'à l'intérieur de celle-ci (zone 18) représentent un important nombre d'utilisateurs potentiels. Ce trajet est cohérent avec les services actuels de la RÉGÎM qui dessert la zone 18 à partir des deux extrémités le matin (aller) et en fin de journée (retour). Par contre, les horaires et la fréquence ne semblent pas répondre aux besoins des usagers. Ainsi, grâce à l'enquête, une compréhension plus fine 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. »

Dans le but de « s'adapter aux besoins et spécificités de la population » madelinienne, le transport collectif pourrait prendre une forme différente de celle proposée actuellement. 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. De plus, comme il a été mentionné, la combinaison avec le transport scolaire le matin pourrait aussi être envisageable, notamment à partir de la zone 20.

Un autre point important soulevé dans la présente étude concerne l'accès à l'information des services de la RÉGÎM. En effet, une grande partie des répondants

affirme ne pas connaître suffisamment les services. Un travail sur la publicité pour rejoindre un plus grand nombre, ainsi qu'une diffusion de l'information efficace pourrait aller chercher une plus grande clientèle. On peut par exemple penser à munir chaque arrêt d'autobus avec un horaire et les trajets, et à rendre les véhicules plus voyants. Un slogan spécifique aux Îles misant sur les valeurs peut être une bonne manière de stimuler la « culture » du transport collectif dans l'archipel.

Finalement, il semble y avoir une volonté de la part des différents acteurs du milieu à mieux intégrer le transport collectif dans la communauté, mais l'appropriation du service passe par l'implication du milieu. Le succès du Madelibus est un bel exemple du potentiel que représente le maillage entre le service et une institution. Le développement de partenariats avec d'autres services de transport, mais également avec des entreprises et organisations semble être une avenue intéressante. Aussi, 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'abribus, etc.

Ce diagnostic pourra constituer, nous l'espérons, une source d'information pertinente pour la réalisation du *Plan de transport* demandé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) aux territoires qui déploient du transport collectif et permettra à la RÉGÎM d'ajuster son offre de services sur le territoire.

## SITES WEB CONSULTÉS

---

- Approche intégrée en développement social aux Îles de-la-Madeleine, [En ligne].  
[<http://developpementsocialauxiles.weebly.com>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Autobus les Sillons, [En ligne]. [<http://www.autobuslessillons.com/video.htm>] (Consulté le 6 septembre 2016).
- Avenir en Santé, [En ligne]. [<http://avenirensante.gouv.qc.ca/carrieres/organisateur-communautaire>] (Consulté le 7 novembre 2016).
- Cégep de la Gaspésie et des Îles, [En ligne]. [<http://www.cegepgim.ca/cegep/mission-vision-valeurs>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Centre Intégré de Santé et de Services Sociaux des Îles, [En ligne].  
[<http://www.cisssdesiles.com/>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre)
- Commission scolaire des Îles, [En ligne]. [<http://www.csdesiles.qc.ca/?id=14>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Council for Anglophone Magdalen Islanders, [En ligne].  
[<http://www.micami.org/fr/>] (Consulté le 13 septembre 2016).
- CTMA, [En ligne]. [<http://www.ctma.ca/fr/>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- École Polyvalente des Îles. *Projet Éducatif 2009-2014*, [En ligne].  
[[http://www.csdesiles.qc.ca/fileadmin/documents/Ecole\\_Polyvalente\\_des\\_Iles/PROJET\\_EDUCATIF\\_2009-2014.pdf](http://www.csdesiles.qc.ca/fileadmin/documents/Ecole_Polyvalente_des_Iles/PROJET_EDUCATIF_2009-2014.pdf)] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Fondation Madeli-Aide, [En ligne]. [<http://www.madeli-aide.org/index.php/perseverance-scolaire>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Institut de la statistique du Québec, [En ligne].  
[[http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil11/11mrc\\_index.htm#conditions\\_vie](http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil11/11mrc_index.htm#conditions_vie)] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- La Salicorne, [En ligne]. [<http://www.salicorne.ca>] (Consulté le 28 septembre 2016).
- Les hôtels Accents, [En ligne]. [<http://www.hotelsaccents.com>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Municipalité de Grosse-Île, [En ligne]. [<http://www.mungi.ca/index.php?lang=fr>] (Consultée le 1<sup>er</sup> septembre).
- Municipalité des Îles-de-la-Madeleine, [En ligne]. [<http://www.muniles.ca/affaires-municipales/a-propos/portrait-du-territoire/>] (Consultée le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Municipalité des Îles-de-la-Madeleine (2016), *Une stratégie énergétique pour les Îles de la Madeleine* – Document de consultation, [En ligne]. [[http://www.muniles.ca/wp-content/uploads/2016-01-26\\_Document-de-consultation.pdf](http://www.muniles.ca/wp-content/uploads/2016-01-26_Document-de-consultation.pdf)] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Office Municipale d’Habitation des Îles-de-la-Madeleine, [En ligne].  
[<https://static1.squarespace.com/static/520a683ce4b0734e32e0049c/t/521f9045e4b070b588433763/1377800261407/D%C3%A9pliant+OMH+2013.pdf>]
- Radio Canada, [En ligne]. [<http://ici.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2014/07/23/005-cap-meules-circulation.shtml>] (Consulté le 8 septembre 2016).

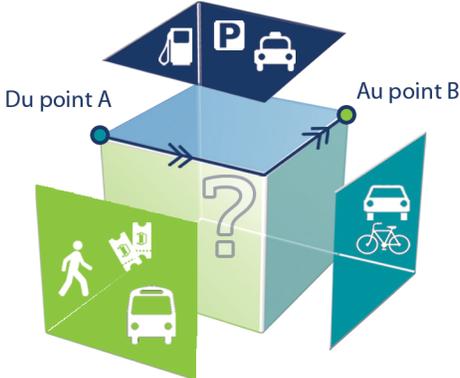
- Regroupement des Maisons des Jeunes du Québec, [En ligne]. [<http://rmjq.org/a-propos-des-maisons-de-jeunes/>] (Consulté le 4 octobre 2016).
- Sel Windsor, [En ligne]. [<http://selwindsor.com/carrieres/>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages de 2011 : tableaux de données. [En ligne]. [<https://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/dt-td/Index-fra.cfm>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).
- Tourisme Îles-de-la-Madeleine (a), [En ligne]. [<http://www.tourismeilesdelamadeleine.com/fr/decouvrir-les-iles/les-iles/ile-du-havre-aubert/#carte>] (Consulté le 6 septembre 2016).
- Tourisme Îles-de-la-Madeleine (b), [En ligne]. [<http://www.tourismeilesdelamadeleine.com/fr/decouvrir-les-iles/les-iles/ile-du-cap-aux-meules/#carte>] (Consulté le 6 septembre 2016).
- Tourisme Îles-de-la-Madeleine (c), [En ligne]. [<http://www.tourismeilesdelamadeleine.com/fr/decouvrir-les-iles/les-iles/ile-du-have-aux-maisons/#carte>] (Consulté le 6 septembre 2016).
- Tourisme Îles-de-la-Madeleine (d), [En ligne]. [<http://www.tourismeilesdelamadeleine.com/fr/decouvrir-les-iles/les-iles/ile-de-la-pointe-aux-loups/#carte>] (Consulté le 6 septembre 2016).
- Tourisme Îles-de-la-Madeleine (e), [En ligne]. [<http://www.tourismeilesdelamadeleine.com/fr/decouvrir-les-iles/les-iles/ile-de-grosse-ile/#carte>] (Consulté le 6 septembre 2016).
- Tourisme Îles-de-la-Madeleine (f), [En ligne]. [<http://www.tourismeilesdelamadeleine.com/fr/decouvrir-les-iles/les-iles/ile-de-grande-entree/#carte>] (Consulté le 6 septembre 2016).
- Tourisme Îles-de-la-Madeleine (g), [En ligne]. [<http://www.tourismeilesdelamadeleine.com/fr/a-propos/>] (Consulté le 6 septembre 2016).
- Tourisme Îles-de-la-Madeleine (h), [En ligne]. [<http://www.tourismeilesdelamadeleine.com/fr/cap-sur-mer-poissonneries/poissonneries/>] (Consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016).

## **ANNEXES**

## Annexe 1 : Visuel et matériel promotionnel de l'étude

**Quels sont vos besoins en transport?**  
**Une étude régionale est en cours!**

**Participez et donnez en 1 clic**  
Pour chaque sondage rempli,  
un don sera versé à Centraide



Du point A      Au point B

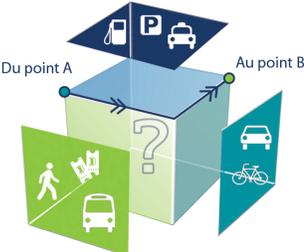
Comment participer?  
· Rendez-vous à [regim.info/sondage](http://regim.info/sondage)  
· Composez le 418 364-3341 # 8715

Maximum 1 sondage par personne,  
Résidents de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine



**Quels sont vos besoins en transport?**  
**Une étude régionale est en cours!**

**Participez et donnez en 1 clic**  
Pour chaque sondage rempli,  
un don sera versé à Centraide  
Rendez-vous à: [Regim.info/sondage](http://Regim.info/sondage)



Du point A      Au point B

Maximum 1 sondage par personne, Résidents de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine



## Annexe 2 : Plan d'échantillonnage

Zone	MRC	Pop (MRC)	Cible (MRC)*	Pop (Zone)	Cible de recrutement par strate**						Cible - n	Cible - %
					Femmes			Hommes				
					Jeunes	Adultes	Aînés	Jeunes	Adultes	Aînés		
1	Haute-Gaspésie	10535	371	8385	8	90	55	9	85	48	295	3,5%
2	Haute-Gaspésie	10535	371	2150	2	20	15	2	21	16	76	3,5%
3	Côte-de-Gaspé	15340	375	1570	1	11	7	1	11	7	38	2,4%
4	Côte-de-Gaspé	15340	375	660	0	5	3	0	5	3	16	2,4%
5	Côte-de-Gaspé	15340	375	9225	7	73	35	7	72	31	225	2,4%
6	Côte-de-Gaspé	15340	375	3885	3	31	16	3	28	14	95	2,4%
7	Rocher-Percé	15800	375	3920	2	27	17	3	28	16	93	2,4%
8	Rocher-Percé	15800	375	9755	7	69	43	7	67	38	231	2,4%
9	Rocher-Percé	15800	375	2125	2	13	10	2	15	9	51	2,4%
10	Bonaventure	15730	375	5615	4	36	28	4	36	25	133	2,4%
11	Bonaventure	15730	375	5225	5	36	23	4	35	22	125	2,4%
12	Bonaventure	15730	375	1025	1	8	3	1	8	4	25	2,4%
13	Bonaventure	15730	375	3865	4	28	16	4	26	14	92	2,4%
14	Avignon	11430	372	5600	6	56	34	6	51	28	181	3,2%
15	Avignon	11430	372	3685	4	37	19	5	38	17	120	3,3%
16	Avignon	11430	372	2145	2	19	14	3	19	13	70	3,3%
17	Iles de la Madeleine (Bassin-HA)	11255	371	1825	1	17	11	2	18	10	59	3,2%
18	Iles de la Madeleine (FAT-EDN-CAM)	11255	371	6565	7	72	36	7	65	30	217	3,3%
19	Iles de la Madeleine (HAM)	11255	371	1930	2	20	11	2	19	9	63	3,3%
20	Iles de la Madeleine (Pal-GI-GE)	11255	371	935	1	10	3	1	11	4	30	3,2%
TOTAL					69	678	399	73	658	358	2235	2,8%

## Annexe 3 : Questionnaire du sondage



Date où le sondage fut complété		
Jour	Mois	Année
		2016

### Besoin en transport de la population de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (section Îles-de-la-Madeleine)

Le Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD) et le Centre de recherche sur les milieux insulaires et maritimes (CERMIM) vous invitent à participer à une étude sur les besoins en transport de la population gaspésienne et madelinienne. Ce projet permettra d'orienter les services de transport collectif offerts sur le territoire afin que ceux-ci puissent répondre de manière toujours plus efficace aux besoins d'un nombre croissant de personnes. Pour chaque sondage rempli, un don sera versé à Centraide Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, pour le financement d'organismes communautaires de la région. Votre participation à cette étude est faite de manière tout à fait anonyme et toutes les données seront traitées de manière strictement confidentielle.

#### Section A – Votre profil général

##### 1. Lieu de résidence

- Grosse-Île  
 Bassin  
 Cap-aux-Meules  
 Étang-du-Nord  
 Fatima  
 Grande-Entrée  
 Havre-Aubert  
 Havre-aux-Maisons  
 Pointe-aux-Loups

2. Rue : \_\_\_\_\_

##### 3. Sexe

- Femme     Homme

##### 4. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous?

- 15 à 19 ans  
 20 à 39 ans  
 40 à 59 ans  
 60 ans et plus

##### 5. Nombre de véhicules à votre domicile (excluant VTT...): \_\_\_\_\_

##### 6. Quel est votre revenu annuel familial brut

- Moins de 30 000 \$  
 30 000 à 49 999 \$  
 50 000 à 69 999 \$  
 70 000 à 89 999 \$  
 90 000 \$ et plus  
 Ne souhaite pas répondre

##### 7. Occupation principale actuelle

- Étudiant  
 Travailleur à l'année  
 Travailleur saisonnier présentement à l'emploi  
 Travailleur saisonnier présentement en arrêt de travail  
 Retraité  
 Sans emploi  
 Autre (préciser) : \_\_\_\_\_

- Si vous avez répondu ÉTUDIANT à la question 7, répondez à la question 8 et passez ensuite à la question 11.  
 - Si vous avez répondu RETRAITÉ à la question 7, passez à la question 11

##### 8. Dans quelle localité se trouve votre principal lieu de travail (ou d'études) ?

- Localité en dehors de la région  
 Grosse-Île  
 Bassin  
 Cap-aux-Meules  
 Étang-du-Nord  
 Fatima  
 Grande-Entrée  
 Havre-Aubert  
 Havre-aux-Maisons  
 Pointe-aux-Loups

##### 9. Utilisez-vous votre véhicule pour vous rendre au travail ?

- Oui     Non

##### 10. Utilisez-vous votre véhicule dans le cadre de votre travail ?

- Oui     Non

##### 11. Avez-vous effectué un déplacement lors de la journée d'hier ? Si nous sommes dimanche ou lundi, veuillez répondre pour la journée de vendredi dernier.

- Oui     Non

Si vous avez répondu OUI à la question 11, remplissez la section B  
 Si vous avez répondu NON à la question 11, sautez à la section C (question no 13)

#### Section B – Vos trajets lors de la journée d'hier

12. Veuillez inscrire les trajets que vous avez effectués lors de la journée d'hier. Si nous sommes dimanche ou lundi, veuillez répondre pour la journée de vendredi dernier.

\*Si vous êtes appelé à vous déplacer dans le cadre de vos fonctions professionnelles, sur vos heures de travail, veuillez exclure ces déplacements (vous devez inclure les déplacements pour vous rendre ou pour partir du travail).

\*Si le trajet est aller-retour, inscrivez le retour sur une autre ligne.

\*Si le trajet se fait à l'intérieur d'une même localité, veuillez inscrire celle-ci comme localité de départ et comme localité d'arrivée.

	Localité de départ	Localité d'arrivée	Heure de départ	Moyen de transport utilisé	Raison du déplacement	À quelle fréquence effectuez-vous habituellement ce trajet ?	Souhaiteriez-vous utiliser un service de transport collectif pour ce trajet ?
Choix de réponses	Localité en dehors de la région (EXT) Grosse-Île (GI) Bassin (B) Cap-aux-Meules (CAM) Étang-du-Nord (EdN) Fatima (F) Grande-Entrée (GE) Havre-Aubert (HA) Havre-aux-Maisons (HAM) Pointe-aux-Loups (PAL)		- Avant 5 a.m. - Spécifier l'heure (a.m. ou p.m.) - Après 21 h - Ne sais pas	Véhicule personnel Covoiturage (conducteur) Covoiturage (passager) Bus RÉGIM Transport scolaire Taxi Marche Transport adapté Autre	Travail Études Services de santé Achats Loisirs Retour Autre	- Plusieurs fois par sem. - 1 fois par semaine - 2 fois par mois - 1 fois par mois - Moins d'une fois par mois	oui  ou  non
Réponses							

#### Section C – Vos habitudes actuelles en matière de transport

13. Au cours de quelle saison vos besoins en transport sont-ils les moins élevés ? Vous pouvez sélectionner plus d'une réponse.

- Mes besoins en transport restent constants tout au long de l'année  
 L'été  
 L'automne  
 L'hiver  
 Le printemps

14. Approximativement, quel est le coût total de vos déplacements au cours d'une semaine typique ?

- Aucun coût  
 Moins de 20 \$  
 Entre 20 et 49 \$  
 Entre 50 et 100 \$  
 Plus de 100 \$

15. Possédez-vous un permis de conduire ?

- Oui  Non

16. Durant la dernière année, vous est-il arrivé (à une ou plusieurs reprises) d'annuler une sortie ou un rendez-vous parce que vous n'aviez pas de moyen de transport ?

- Oui  Non

17. Avez-vous déjà utilisé les services de transport collectif de la RÉGÎM ?

- Oui  Non

18. À quelle fréquence utilisez-vous les services de transport collectif de la RÉGÎM ?

- Plusieurs fois par semaine  
 1 fois par semaine  
 2 fois par mois  
 1 fois par mois  
 Moins d'une fois par mois  
 Jamais

19. Quels éléments représentent pour vous les principaux freins à l'utilisation des services de transport de la RÉGÎM ? Vous pouvez sélectionner plus d'une réponse.

- Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement  
 Les tarifs sont trop élevés  
 L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile  
 Je ne connais pas suffisamment les services offerts  
 Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun  
 Je rencontre de problèmes de mobilité qui m'empêchent d'utiliser les services de transport en commun de la RÉGÎM  
 La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine  
 Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail  
 J'ai déjà vécu ou des proches ont déjà vécu des expériences négatives avec la RÉGÎM  
 Autre (veuillez préciser) \_\_\_\_\_

20. Y a-t-il une autre personne, dans votre ménage (qui habite avec vous), qui a 15 ans ou plus ?

- Oui  Non

**Si vous avez répondu oui à la question 20, remplissez la section suivante pour la deuxième personne de 15 ans et plus vivant sous votre toit.**

Section D – Profil d'une 2<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup>) personne de 15 ans et plus vivant sous votre toit (encercler la personne correspondante / 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup>)

Veuillez maintenant répondre aux questions au nom d'une autre personne de votre ménage qui a 15 ans ou plus (enfants, conjoint ou conjointe, etc.). S'il y a plus de quatre personnes vivant sous votre toit, veuillez répondre d'abord pour les personnes ayant davantage de besoins en transport.

21. Cette personne est :

- Femme  Homme  Je préfère ne pas spécifier

22. Quel est l'âge de cette personne ?

- 15 à 19 ans  20 à 39 ans  40 à 59 ans  60 ans et plus

23. Actuellement, cette personne est (son occupation principale) :

- Étudiant  
 Travailleur à l'année  
 Travailleur saisonnier présentement à l'emploi  
 Travailleur saisonnier présentement en arrêt de travail  
 Retraité  
 Sans emploi  
 Autre (préciser) : \_\_\_\_\_

**Si vous avez répondu ÉTUDIANT à la question 23, répondez à la question 24 et passez à la question 27.  
Si vous avez répondu RETRAITÉ à la question 23, passez à la question 27.**

24. Dans quelle localité se trouve le principal lieu de travail (ou d'études) de cette personne ?

- Localité en dehors de la région  
 Grosse-Île  
 Bassin  
 Cap-aux-Meules  
 Étang-du-Nord  
 Fatima  
 Grande-Entrée  
 Havre-Aubert  
 Havre-aux-Maisons  
 Pointe-aux-Loupe

25. Utilise-t-elle son véhicule pour se rendre au travail ?

- Oui  Non

26. Utilise-t-elle son véhicule dans le cadre de son travail ?

- Oui  Non

27. Cette personne a-t-elle effectué un déplacement lors de la journée d'hier ? Si nous sommes dimanche ou lundi, veuillez répondre pour la journée de vendredi dernier.

- Oui  Non

Si vous avez répondu OUI à la question 27, remplissez les sections suivantes (trajets effectués par une 2<sup>e</sup> personne vivant sous votre toit)  
Si vous avez répondu NON à la question 27, sautez à la section G (question no 37)

**Section E – Trajets effectués par une 2<sup>e</sup> (3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup>) personne vivant sous votre toit (encercler la personne correspondante / 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup>)**

**28. Veuillez inscrire les trajets que cette personne a effectués lors de la journée d’hier. Si nous sommes dimanche ou lundi, veuillez répondre pour la journée de vendredi dernier.**

\*Si cette personne a été appelée à se déplacer dans le cadre de ses fonctions professionnelles, sur ses heures de travail, veuillez exclure ces déplacements (vous devez inclure les déplacements pour se rendre ou pour partir du travail).

\*Si le trajet est aller-retour, inscrivez le retour sur une autre ligne.

\*Si le trajet se fait à l’intérieur d’une même localité, veuillez inscrire celle-ci comme localité de départ et comme localité d’arrivée.

	Localité de départ	Localité d’arrivée	Heure de départ	Moyen de transport utilisé	Raison du déplacement	À quelle fréquence effectuez-vous habituellement ce trajet ?	Souhaiteriez-vous utiliser un service de transport collectif pour ce trajet ?
Choix de réponses	Localité en dehors de la région (EXT) Grosse Île (GI) Bassin (B) Cap-aux-Meules (CAM) Étang-du-Nord (EdN) Fatima (F) Grande-Entrée (GE) Havre-Aubert (HA) Havre-aux-Maisons (HAM) Pointe-aux-Loups (PAL)		- Avant 5 a.m. - Spécifier l’heure (a.m. ou p.m.) - Après 21 h - Ne sais pas	Véhicule personnel Covoiturage (conducteur) Covoiturage (passager) Bus RÉGÎM Transport scolaire Taxi Marche Transport adapté Autre	Travail Études Services de santé Achats Loisirs Retour Autre	- Plusieurs fois par sem. - 1 fois par semaine - 2 fois par mois - 1 fois par mois - Moins d’une fois par mois	oui
							ou
Réponses							non

**Section F – Profil de transport d’une 2<sup>e</sup> personne vivant sous votre toit**

**29. Au cours de quelle saison les besoins en transport de cette personne sont-ils les moins élevés ? Vous pouvez sélectionner plus d’une réponse.**

- Mes besoins en transport restent constants tout au long de l’année
- L’été  L’hiver
- L’automne  Le printemps

**30. Approximativement, quel est le coût total des déplacements de cette personne au cours d’une semaine typique ?**

- Aucun coût  Entre 50 et 100 \$
- Moins de 20 \$  Plus de 100 \$
- Entre 20 et 49 \$

**31. Est-ce que cette personne possède un permis de conduire ?**

- Oui  Non

**32. Durant la dernière année, est-il arrivé (à une ou plusieurs reprises) que cette personne annule une sortie ou un rendez-vous parce qu’elle n’avait pas de moyen de transport ?**

- Oui  Non

**33 Cette personne a-t-elle déjà utilisé les services de transport collectif de la RÉGÎM ?**

- Oui  Non

**34. À quelle fréquence cette personne utilise-t-elle les services de transport collectif de la RÉGÎM ?**

- Plusieurs fois par semaine
- 1 fois par semaine
- 2 fois par mois
- 1 fois par mois
- Moins d’une fois par mois
- Jamais

**35. Quels éléments représentent pour cette personne les principaux freins à l’utilisation des services de transport de la RÉGÎM ?**

Vous pouvez sélectionner plus d’une réponse.

- Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement
- Les tarifs sont trop élevés
- L’arrêt d’autobus est trop éloigné de mon domicile
- Je ne connais pas suffisamment les services offerts
- Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun
- Je rencontre de problèmes de mobilité qui m’empêchent d’utiliser les services de transport en commun de la RÉGÎM
- La RÉGÎM n’offre pas de trajets réguliers la fin de semaine
- Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail
- J’ai déjà vécu ou des proches ont déjà vécu des expériences négatives avec la RÉGÎM
- Autre (veuillez préciser) \_\_\_\_\_

**36. Y a-t-il une troisième personne, dans votre ménage (qui habite avec vous), qui a 15 ans ou plus ?**

- Oui  Non

Si vous avez répondu OUI à la question 36, remplissez de nouveau les sections D, E et F (questions 21 à 35), pour une 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> personne de 15 ans et plus vivant sous votre toit.

Section G – Profil de votre ménage

**37. Considérez-vous qu'un réseau de transport collectif est important pour votre région ?**

Oui     Non     Je ne sais pas

**38. N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires.**

---

---

---

---

---

Merci de retourner ce questionnaire au CERMIM ou de téléphoner afin que nous puissions le récupérer.

Tél. 418 969-2100 poste 347

Fax : 418 969-2872

Courriel : [cermim@uqar.ca](mailto:cermim@uqar.ca)

Maison de la Culture, 37, chemin Central (porte du côté de l'école)

Havre-aux-Maisons (Québec) G4T 5P4

MERCI!



## **Annexe 4 : Questionnaire des entrevues semi-dirigées**

### Besoins spécifiques au territoire en matière de transport

Date : \_\_\_\_\_ Nom de l'entreprise, organisme : \_\_\_\_\_

Nom de la personne rencontrée : \_\_\_\_\_

Courriel de la personne rencontrée : \_\_\_\_\_

**1. Besoins particuliers de votre organisation en matière de transport collectif :**

---

---

---

---

**2. Est-ce que vos besoins varient selon les saisons ?**

---

---

---

---

**3. Les services offerts par la RÉGÎM répondent-ils adéquatement à vos besoins?**

---

---

---

---

**4. Les principaux freins à l'utilisation du transport collectif par les membres de votre organisation ou votre clientèle ?**

---

---

---

---

**5. Avez-vous des suggestions, des commentaires, des recommandations en ce qui a trait au transport collectif ?**

---

---

---

---

## Annexe 5 : Détails des déplacements à l'intérieur de la zone 18

La zone 18 qui dessert L'Étang-du-Nord, Fatima et Cap-aux-Meules se trouve le point de destination (pour achats, travail, études et autre) pour une majorité de répondants, et compte tenu du très grand nombre de trajets effectués à l'intérieur de cette zone (près de 50 % des trajets journaliers), le détail des trajets entre les trois localités de cette zone a été étudié. **Le très faible nombre de répondants pour ces sous-échantillons de trajets et de cases horaires, rend hasardeuse l'estimation des volumes de déplacement pondérés et particulièrement celle des volumes maximums d'usagers potentiels. Ces données ont toutefois été conservées pour donner une image de la tendance observée chez les répondants et des ordres de grandeur en jeu.**

Tableau 39 : Flux des trajets quotidiens intrazone 18

Flux des trajets - détails pour l'île de Cap aux Meules				
Trajet	N	Volume de déplacement pondéré	% intéressé à prendre le transport collectif	Usagés potentiels maximums
CAM → CAM	49	1 590	2%	34
CAM → EdN	75	2 021	10%	194
CAM → Fat	41	1 343	20%	270
EdN → CAM	80	2 051	10%	206
EdN → EdN	63	1 477	6%	92
EdN → Fat	26	751	29%	215
Fat → CAM	48	1 601	23%	372
Fat → EdN	34	1 042	21%	215
Fat → Fat	17	575	41%	237
<b>Total</b>	<b>433</b>	<b>12 451</b>	<b>15%</b>	<b>en moyenne</b>

## Annexe 6 : Commentaires des répondants au sondage

### Commentaires des répondants de la zone 17

- « Intéressant pour les gens qui ne peuvent pas se déplacer seuls (ex. : gens de Grande-Entrée sans permis qui veulent aller à l'hôpital ou autre). »
- « Je trouve que ce service est essentiel aux Îles, surtout pour les jeunes qui travaillent durant la saison touristique de CAM vers H-Aubert et vice-versa. Aussi pour les jeunes en vacances pour avoir accès à différentes activités : loisirs, camp d'été, etc. Bon service pour les personnes n'ayant pas de véhicule. Je connais beaucoup de jeunes qui travaillent sur La Grave et qui habitent Lavernière, CAM, Fatima »
- « Plusieurs emplois d'été sont disponibles sur l'Île du Havre Aubert et ce transport est très accessible pour tous. Les jeunes avec des petits moyens en profiteraient et cela leur éviterait de faire de l'auto-stop. Tout en sécurité ils pourront aller et venir à Havre-Aubert. »
- « Je pense qu'il n'y a aucun transport le matin vers H-Aubert et en fin de journée. Il y aurait peut-être cette possibilité-là, au moins pour la saison touristique et aussi pour les gens qui sont en visite, à pied. »
- « J'ai besoin de ce transport tous les jours, y compris pour mes loisirs, mais je ne peux l'utiliser à cause des trajets et des heures. Je connais plusieurs solutions possibles (par ex. : un Taxibus sur l'île centrale qui ferait la tournée toutes les heures en prenant les gens qui ont déjà réservé une heure à l'avance et trois circuits par jour, vers les extrémités). »
- « Plus de voyages en matinée seraient grandement appréciés provenant de Cap-aux-Meules. »
- « Pour l'extrémité Est des Îles, le dédoublement matinal scolaire vs collectif me semble dommage. La collaboration en fin de journée est un exemple où le transport collectif bonifie l'offre de transport. Pour le besoin de rendez-vous au centre des îles, le transport à 7 h 00 avec une arrivée au retour vers 17 h 30 répond à certains travailleurs, mais sûrement pas à des rendez-vous pour les gens plus démunis, dont le séjour d'une journée à CAM dépasse largement le coût du transport. »

### Commentaires des répondants de la zone 18

- « C'est bon pour ceux qui n'ont pas de moyen de transport et pour les extrémités des Îles.»
- « C'est important, il y a des personnes qui n'ont pas de voiture pour se déplacer.»
- « En ce qui a trait au tourisme, aux personnes n'ayant pas la chance de pouvoir se déplacer de façon autonome... »

- *« Je pense qu'il est nécessaire d'avoir un transport collectif aux Îles. En ce qui me concerne, j'ai trop de déplacements à effectuer dans une journée pour l'utiliser, mais je pense que ce moyen de transport peut convenir à d'autres personnes, notamment pour les élèves du secondaire. »*
- *« Pour les gens n'ayant pas les moyens physiques ou monétaires de se déplacer... »*
- *« Si la demande est suffisante, pour les personnes âgées et ceux sans moyen pour se déplacer par eux-mêmes (pas de véhicule). »*

Le manque de publicité et la méconnaissance des services furent aussi mentionnés à plusieurs reprises par les répondants :

- *« Il manque de visibilité aussi, il pourrait y avoir des horaires des passages aux aires d'attente, et peut-être une présence sur les médias sociaux. »*
- *« Le service offert n'est pas assez connu et semble peu clair. »*
- *« Je constate que plusieurs personnes ne connaissent pas vos services. Je crois qu'il faudrait faire plus de publicité, particulièrement chez les jeunes (il est plus facile de changer leurs habitudes de transport). »*

Ce sont toutefois les horaires, les trajets et la fréquence qui semblent être un frein à l'utilisation des répondants de la zone 18 :

- *« L'heure du midi est problématique, il faudrait dîner sur place alors les gens reviennent souvent dîner à la maison aux Îles, surtout sur l'île centrale. »*
- *« Les horaires sont très contraignants et dans le cadre de mon travail, plusieurs collègues ont eu des contraintes à l'utiliser, surtout en période hivernale. »*
- *« Il faudrait faire des départs de l'île centrale le matin vers les extrémités pour un retour en fin de journée. »*
- *« Je crois que la clé pour offrir un service d'autobus efficace et qui créera un certain engouement est d'offrir une plus grande variété de trajets. »*
- *« Le principal problème que je vois avec le transport collectif actuel, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de passages par jour. »*
- *« Présentement, si vous vous déplacez d'une extrémité vers le centre, l'horaire est départ le matin et retour en fin de journée. On n'a pas nécessairement envie de passer une journée complète sur l'île centrale. Par ailleurs, si on habite sur l'île centrale et qu'on travaille sur l'extrémité, il n'est pas possible d'utiliser ce service. Les parcours et horaires ne sont pas suffisants. »*

### Commentaires de la zone 19

- « Aux Îles-de-la-Madeleine, le transport collectif devrait principalement viser les objectifs suivants : jumelage avec transport scolaire, partenariat avec les grandes industries, service différent de type taxi partagé ou covoiturage. »
- « Devrait être plus fréquent. »
- « Je pense qu'un système de taxi collectif serait plus efficace, plus souple et plus adapté à la réalité des Îles avec quelques points d'embarquement par localité. Les besoins sont tjrs de HAM vers Cap-aux-Meules (A/R). »
- « Il pourrait être intéressant de le promouvoir en permettant à des gens de l'expérimenter, comme une journée portes ouvertes, où le service serait gratuit. On pourrait aussi le faire " goûter " à des gens, puis recueillir leurs commentaires.»

### Commentaires de la zone 20

- « Les allers/retour dans un délai de 4 heures seraient appréciés des personnes âgées pour un rendez-vous ou pour aller faire du social. Possibilité de gagner un prix devrait être utilisé pour encourager l'utilisation du service. Quand le trajet est court on paie le même prix que s'il est long. »
- « Pour les personnes dans le besoin... »
- « Une note comme quoi Épicerie Bonne Amie est à Pointe-aux-Loups serait apprécié! Une personne qui ne connaît pas bien les Îles ne saurait pas qu'il y a un arrêt dans le village.»
- « Les horaires ne correspondant pas aux besoins. »
- « L'autobus va dans le sens inverse des besoins (vers Cap-aux-Meules le matin et retour à Grande-Entrée en fin d'après-midi). »
- « Il faut passer toute la journée à Cap-aux-Meules sans autre moyen de transport. »
- « Pas de transport le soir et la fin de semaine. »
- « C'est très important de garder le service de transport collectif. Surtout pour les jeunes, pour le retour à la maison après les classes (récupération, activités parascolaires). »
- « Des trajets la fin de semaine permettraient aux jeunes de faire plus d'activités sportives. »
- « Il y a un désir d'utiliser le transport collectif, mais une fois rendu à Cap-aux-Meules, il n'est pas possible d'aller ailleurs. Il faut rester à Cap-aux-Meules toute la journée, ce qui est moins intéressant. »
- « Il faudrait qu'il y ait plus de départs pour qu'il y ait plus de gens qui utilisent le service. Une fois rendus à Cap-aux-Meules, certains en sont réduits à faire de

*l'auto-stop pour s'y déplacer et revenir à Grande-Entrée sans attendre le seul départ disponible. Un transport collectif avec d'autres départs durant le jour serait grandement apprécié dans cette situation. »*

- *« Je suis très satisfaite du service. Mon fils a souvent pris l'autobus de la RÉGÎM pour revenir des récupérations scolaires à la Polyvalente, ce qui lui a permis de réussir avec succès son cours de mathématique ».*
- *« C'est très avantageux financièrement d'utiliser la RÉGÎM pour ses déplacements ».*

#### *Commentaires d'un utilisateur régulier du service zone 20*

- *Il a une voiture, mais préfère prendre le transport collectif quand c'est possible. Il utilise l'autobus parce qu'il aime dormir le matin (sur le bus).*
- *La difficulté de coordonner son horaire de travail avec celui de l'autobus de la RÉGÎM constitue un frein important. Cette année, par exemple, il se donne certains cours au Cégep qui commencent à 16 h 30. Donc, pas question de prendre le transport collectif dans ces cas-là.*
- *Habitant à Grande-Entrée, il laissait parfois son auto au travail et prenait l'autobus pour aller et revenir à la maison. Il n'a jamais eu besoin de prendre l'autobus pendant la fin de semaine, et n'est donc pas incommodé par l'absence de service à ce moment-là.*
- *Le système est fait pour transporter les gens des extrémités vers le centre, mais l'inverse serait aussi bénéfique. Surtout que le chauffeur doit s'y rendre le matin de toute façon. Alors, pourquoi ne pas prendre des passagers à ce moment-là?*
- *L'achalandage sur l'autobus le matin varie entre 1 et 5-6 personnes (dans un bus de 25 personnes). Il y a cependant plus de monde sur le retour. Après les cours les jeunes reviennent après l'école, les activités parascolaires et la récupération. Des fois le bus est presque plein.*

## **Annexe 7 : Liste des personnes rencontrées lors des entrevues semi-dirigées**

### Zone 1 : Havre-Aubert, Bassin

Emmanuelle Doyon (Le Portique)  
Francine Bourque (La Banquise du golf)  
Hugues Poirier (Chez Néciphore)  
Michel Boudreau (Musée de la Mer)  
Raphaël Turbide (Musée de la Mer)

### Zone 3 : Cap-aux-Meules, Étang-du-Nord, Fatima

Claudia Delaney (CTMA)  
Michel Bonato (ATR)  
Marie-Hélène Lapalme (ATR)  
Marie-Élaine Guay (Cégep)  
Marie-Michelle Boudreau (Cégep)  
Serge Rochon (Cégep)  
Brigitte Aucoin (CSI)  
Gino Thorne (Hôtels Accents)  
Simon Laplante (CISSS)  
Manon Dubé (Municipalité des Îles)  
Nadine Lapierre (Maison des Jeunes des Îles)  
Sonia Arseneault (CLE)  
Éric Poirier (Polyvalente des Îles)  
Jean-Hugues Robert (GPS)  
Véronique Chiasson (Développement social)  
Carole Lebel (CSHLD)  
Ginette Arseneau (Organisatrice communautaire)

### Zone 4 : Pointe-aux-Loup, Grosse-Île, Grande-Entrée

Raymonde Baker (Mine Seleine)  
Evelyne Gauthier (Mine Seleine)  
Rachelle Clark (Municipality of Grosse-Île)  
Lisa Craig (CAMI)  
Nicole Lapierre (Maison des Jeunes de l'Est)  
Valérie Cyr (La Salicorne)  
Linda Noël (La Renaissance)  
Marie-Josée Cyr (Bistro Alpha)

### Autres

Damien Déraspe (Autobus Les Sillons)  
Stéphane Plante (Taxi-Madeli)

## **Annexe 8 : Contenu exhaustif des entrevues semi-dirigées**

### **Zone 17 : Havre-Aubert**

#### *Les commerçants de La Grave*

##### *Besoins particuliers*

- L'achalandage est plus prononcé de la mi-juillet à la mi-août, et la période de la journée la plus occupée est l'après-midi. Ceci dit, durant la haute période touristique, il y a aussi un fort achalandage des boutiques de La Grave le matin et le soir après le souper;
- Les boutiques ne sont pas toutes ouvertes aux mêmes heures. Les employés ne travaillent donc pas tous aux mêmes heures, et certains peuvent s'attarder sur La Grave après leur travail.

##### *Freins à l'utilisation*

- Le trajet de l'autobus ne va pas dans le bon sens. Il part de Havre-Aubert le matin pour aller à Cap-aux-Meules et y revient en fin d'après-midi seulement. Puisque plusieurs travailleurs habitent l'Île du Havre Aubert, ce trajet ne leur convient pas. De plus, la majorité des travailleurs de La Grave habitent à proximité;
- La plupart des gens se déplacent en auto, et occasionnellement à vélo;
- L'information est difficile d'accès, de sorte que les gens ont une méconnaissance des services de la RÉGÎM. Comme il n'y a pas d'horaire visible sur les panneaux aux arrêts, les gens ne connaissent ni l'horaire ni les trajets;
- Les commerces ne fournissent pas beaucoup d'information sur le service de transport communautaire disponible. Ainsi, un commerce affiche un horaire qui n'est plus valide (horaire du trajet 52, mais pas du 54). Un autre possède une carte d'affaires avec les trajets empruntés par la RÉGÎM, mais elle n'est pas bien visible parmi les autres dépliants disponibles;
- Le principal frein à l'utilisation du transport communautaire par les touristes est leur désir d'autonomie. En grande majorité, les visiteurs veulent pouvoir se déplacer quand ils le veulent. De plus, ils veulent combiner la visite de La Grave avec d'autres sites sur l'Île de Havre Aubert. Ils désirent aussi, par exemple, faire le tour de Bassin.

#### *Musée de la Mer*

##### *Besoins particuliers*

- L'horaire régulier du Musée est du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 13 h à 17 h et le dimanche de 13 h à 17 h. L'été, le Musée est ouvert tous les jours de 9 h à 17 h. Les besoins, et donc l'horaire, varient en fonction de l'achalandage saisonnier.

### *Freins à l'utilisation*

- Pour les visiteurs, le Musée est une des seules attractions ouvertes à La Grave en dehors de la période estivale. Rares sont les personnes qui voudraient passer toute une journée là-bas en raison d'une limitation au niveau des transports;
- Pour les employés, l'autobus va dans le mauvais sens (part de La Grave pour aller vers le Cap-aux-Meules);
- Un employé du Musée qui n'a pas d'auto fait du covoiturage. C'est avantageux économiquement. De plus, il arrive et part aux mêmes heures que ses collègues plutôt que de se plier à l'horaire d'un autobus. L'autobus pourrait être une option le dimanche parce qu'il travaille souvent seul et qu'il doit alors emprunter une auto, mais le trajet et l'horaire ne lui conviennent pas. Il souhaiterait utiliser un transport collectif si le trajet et l'horaire lui convenaient. Par exemple, s'il pouvait rester plus tard le soir sur La Grave au lieu de devoir partir tout de suite après le travail.

### ***Zone 18 : Cap-aux-Meules/Fatima/Étang-du-Nord***

#### *C.T.M.A.*

#### *Besoins particuliers*

- Déplacement des employés travaillant au siège social (horaire de 9 h à 17 h), au terminus (horaire variable de 7 h (ou 9 h) à 21 h), à l'entrepôt (horaire 8 h à 17 h) et à bord des navires : Le Madeleine (horaire de 6 h 30 h à 19 h 30 + de nuit l'été), Le Vacancier (horaire du mardi soir 18 h au dimanche matin 10 h);
- Déplacement des clientèles voyageant à bord du traversier Le Madeleine (7 h et 19 h) et du navire de croisière le CTMA Vacancier (aux Îles du dimanche avant-midi vers 10 h jusqu'au mardi soir à 19 h);
- Adaptation de l'offre de transport selon les saisons : le CTMA Vacancier est en opération de juin à septembre tandis que Le Madeleine fait des voyages 1 à 2 fois par jour durant l'été, et à une fréquence plus limitée le reste de l'année;
- Besoin de libérer de l'espace de stationnement (sur chemin du quai) pour la clientèle de croisière. Actuellement, les voitures des employés y restent stationnées près de 5 jours;
- Plusieurs employés habitent l'Île du Havre Aubert;
- L'autobus qui vient du Havre-Aubert devrait s'arrêter à l'intersection du chemin Principal et du chemin du Quai.

### *Freins à l'utilisation*

- Le transport collectif est peu connu par les employés de la CTMA;
- Le trajet 51 venant de Havre-Aubert ne se rend pas jusqu'au siège social de la CTMA;
- Pas de transport disponible les samedi et dimanche. Le Madeleine fait pourtant des traversées ces deux journées et le CTMA Vacancier arrive le dimanche;
- Le seul trajet intéressant pour les clients est le trajet 54 (Cap-aux-Meules - La Grave);
- Le trajet vers la Grande-Entrée (50) ne convient pas à la clientèle de CTMA;
- Les employés travaillant à bord des navires transportent leurs bagages avec eux et l'arrêt d'autobus est un peu éloigné;
- Le support à vélo fixé aux autobus ne peut prendre que 2 vélos à la fois.

### *ATR*

#### *Besoins particuliers*

- Répondre aux besoins des touristes qui ne peuvent pas traverser leur voiture personnelle vers les Îles par manque d'espace sur le bateau;
- Adopter une approche client;
- Désengorger le centre-ville de Cap-aux-Meules (c'est le plus achalandé de l'Est du Québec en été).

#### *Freins à l'utilisation*

- Dualité entre l'horaire des travailleurs et l'horaire des touristes;
- Le circuit 51 (Havre-Aubert – Cap-aux-Meules) ne se rend pas à l'ATR et s'arrête au Centre Civique;
- 99 % des visiteurs ont leur voiture sinon ils en louent une;
- Le service de transport collectif est très limité pour le visiteur qui n'a d'autre choix que d'amener sa voiture ou se débrouiller autrement qu'avec les services de la RÉGÎM;
- Les employés de l'ATR habitent sur l'Île du Cap aux Meules (7 employés) ou l'île du Havre aux Maisons (1 employé). Peu intéressant financièrement de prendre le transport collectif pour de courtes distances;
- Seulement offert du lundi au vendredi;
- La RÉGÎM n'a pas l'approche « client touristique »;

- Trajet à sens unique. Par exemple, le touriste qui veut aller visiter l'est de l'archipel (Grande-Entrée) doit s'y rendre en fin de journée et ne peut revenir vers Cap-aux-Meules que le lendemain matin;
- Besoins locaux non conciliables avec les besoins touristiques. Horaire basé sur l'étude de 2008 et mis en place pour les travailleurs des Îles et non pour les touristes.

### *Cégep de la Gaspésie et des Îles, campus des Îles*

#### *Besoins particuliers*

- Début des cours à 8 h15. L'arrivée des autobus de la RÉGÎM à 8 h 07, est adapté aux étudiants et au personnel de soutien;
- Horaire scolaire s'étend du 20 août au 30 mai, mais certains membres du personnel travaillent toute l'année;
- L'horaire est moins adapté pour les enseignants qui arrivent un peu plus tôt pour se préparer à leurs cours;
- Le stationnement du cégep surchargé;
- Le transport collectif est adéquat pour les activités de la vie étudiante puisqu'elles se déroulent les jours de semaine et qu'il n'y a pas d'activités parascolaires après les cours.

#### *Freins à l'utilisation*

- Très fréquemment, les parents des étudiants leur fournissent une voiture à condition qu'ils aillent au Campus des Îles plutôt qu'à l'extérieur. Pour les parents, c'est un avantage financier de limiter les années de scolarité à l'extérieur des Îles;
- Il y a un phénomène culturel local lié à la possession d'une voiture (besoin de liberté, impression d'être prisonnier si on n'a pas son propre véhicule);
- Il n'y a pas assez d'informations sur la RÉGÎM;
- La fin de session n'est pas un bon moment pour la promotion du transport communautaire. Le mois d'août (début d'année scolaire) serait plus approprié;

### *Focus Group campus des Îles*

#### *Besoins particuliers*

- Les étudiants proviennent de partout aux Îles, ils utilisent leur véhicule dans le cadre d'activités très diversifiées : études, sport, travail, visite d'ami(e)s, loisirs;
- Leurs horaires sont assez variables et leurs cours ne débutent pas tous les jours à 8 h 15. Les jeunes viennent beaucoup en voiture parce qu'ils ne passent pas

nécessairement toute la journée au cégep. S'ils ont des plages libres, ils vont aller dîner à la maison, faire des emplettes et vaquer à d'autres occupations;

- Une répondante a déjà travaillé au terrain de jeux et le transport collectif fonctionnait dans ce cas-là parce que son horaire était fixe;
- Dans le passé, les gens de la Grande-Entrée faisaient du covoiturage, souvent à 3-4 personnes par auto.

#### *Freins à l'utilisation*

- Heures restreintes pour le service de transport collectif;
- L'autobus ne laisse pas assez de liberté de mouvement;
- Itinéraires et lieux d'arrêt limités;
- Horaire du Cégep variable avec parfois des cours et des activités sportives le soir;
- Méconnaissance de l'existence du service et de ses horaires;
- Quelques répondants habitent très près du Cégep;
- Les étudiants ne veulent pas attendre inutilement (par ex. lorsque la fin des cours est à 14 h et que l'autobus ne part qu'à 16 h 30);
- Les étudiants ne sont pas habitués d'utiliser un transport collectif;
- Certains commencent à travailler à 8 h tandis que l'autobus n'arrive au Cégep qu'à 8 h 15;
- Les cours ne finissent pas toujours au même moment. Des fois, ils finissent à 16 h, parfois à 17 h. Certains restent au Cégep après les cours pour faire des devoirs et des travaux et le transport collectif n'a qu'un seul départ par jour vers les extrémités;
- Ne peut pas écouter sa musique préférée comme dans son auto;
- Il faut parfois faire d'autres déplacements dans la journée comme, par exemple, pour aller chercher du matériel;
- Trajets difficiles à comprendre. Par exemple, quelqu'un qui habite L'Étang-du-Nord doit prendre un autobus le matin pour atteindre Cap-aux-Meules où il doit ensuite prendre un autre autobus pour aller au Cégep;
- Les arrêts ne sont pas toujours proches. C'est moins pratique, surtout si on a beaucoup de choses à apporter ou encore lors des tempêtes;
- C'est plus long par autobus, surtout pour les personnes en provenance de la Grande-Entrée, et l'autobus n'est pas vraiment confortable;
- Une fois qu'on a sa propre automobile, on ne veut pas prendre l'autobus. On ne veut pas attendre. C'est trop long avec l'autobus;
- Préfère se déplacer à pied, à vélo ou avec son skate. Sinon c'est la voiture pour les plus grandes distances;

- Plus pratique de se déplacer avec sa voiture parce qu'il y a beaucoup de choses à amener (boîte à lunch, sac, etc.);
- Parfois, les conducteurs ne respectent pas l'horaire des arrêts (par ex. : l'autobus devrait être à l'arrêt à 14 h 44, mais il passe à 14 h 40 et le chauffeur n'attend pas). Ça n'incite pas à prendre le service si l'autobus n'est pas à l'heure.

## *Commission scolaire des Îles*

### *Besoins particuliers*

- L'année scolaire pour les professeurs va du 25 août au 30 juin;
- Le Madelibus répond à certains besoins pour le parascolaire;
- Début des cours à 8 h 00, mais les enseignants commencent vers 7 h 30, le travail à la CSI débute à 8 h 30 alors que la formation professionnelle et l'éducation des adultes débutent leurs cours plus tard;
- Quelques membres du personnel du siège social de la CSI viennent de Havre-Aubert, mais la plupart des employés vivent sur l'Île du Cap aux Meules;
- Le développement durable fait partie des orientations de la CSI;
- CSI est fermé 3 semaines durant l'été.

### *Freins à l'utilisation*

- L'horaire de la RÉGÎM ne correspond pas à l'horaire du personnel enseignant;
- Les employés du siège social proviennent en grande partie de l'Île de Cap aux Meules. Les distances à parcourir sont trop courtes;
- L'option du transport collectif est peu connue;
- Les gens ne veulent pas dépendre de l'horaire limité de la RÉGÎM;
- Certains partent plus tôt pour travailler à la maison.

## *Hôtels Accents*

### *Besoins particuliers*

- Plusieurs employés habitent Havre-Aubert;
- L'Auberge Madeli est ouverte toute l'année;
- Le Château Madelinot est ouvert seulement durant l'été et pendant environ 3 semaines durant la saison d'observation des blanchons.

### *Freins à l'utilisation*

- Le terme RÉGÎM n'est pas très vendeur. Il est difficile de s'approprier ce nom pour les Madelinots;
- La grande majorité des clients d'Hôtels Accents ont une auto personnelle ou louée, ou ont déjà accès à un transport (autocar nolisé);
- L'entreprise hôtelière travaille beaucoup avec Autobus Les Sillons (service de navette, tour guidé, etc.) ce qui rend moins nécessaire l'accès à un transport collectif pour sa clientèle;
- Manque d'information sur la RÉGÎM de sorte que le service est méconnu;
- Les Madelinots ne sont pas habitués au transport collectif.

### *CISSS*

#### *Besoins particuliers*

- Horaire de 24 h sur 7 jours;
- En opération toute l'année;
- Les autobus devraient arriver avant 8 h;
- Peu d'employés habitent l'Est des Îles (moins de 10);
- Un peu plus d'employés habitent Havre-Aubert.

#### *Freins à l'utilisation*

- Horaire non adapté, car l'arrivée au CISSS (8 h) est trop tardive, car le personnel qui commence à 8 h doit arriver à 7 h 45;
- Peu d'utilisation du transport collectif pour ceux qui habitent dans un rayon de 3 à 5 km du Centre;
- Chaque employé doit obligatoirement participer au financement du stationnement du Centre (environ 16 \$/mois). Cela n'incite pas les employés à laisser leur véhicule personnel à la maison;
- Habitude établie d'utiliser une voiture individuelle;
- Plusieurs employés font des courses après le travail, vont dîner à la maison.

### *Municipalité des Îles*

#### *Besoins particuliers*

- La Municipalité opère sur toutes les Îles, de la Grande-Entrée jusqu'à Havre-Aubert, le garage à Fatima et les bureaux de la municipalité à Cap-aux-Meules;

- 53 employés travaillent dans les bureaux sur l'Île de Cap aux Meules (la mairie), au moins 20 personnes travaillent l'été au garage municipal à L'Étang-du-Nord (elles commencent à 7 h), 4 personnes au garage à Fatima et environ 20 personnes travaillent au Centre de gestion des matières résiduelles (CGMR) à Havre-aux-Maisons avec un horaire de 7 h 30 - 8 h à 17 h - 17 h 30;
- Les cols blancs occasionnels ont davantage de besoins en transport entre mars et septembre/octobre que pendant l'hiver;
- Plus de besoins en transport du côté de la municipalité vers la fin du printemps, l'été et début de l'automne. L'hiver c'est l'équipe de déneigement à temps plein.

#### *Freins à l'utilisation*

- Les bureaux sont ouverts de 8 h à 17 h (le transport collectif passe par là à 16 h 30). Les horaires ne sont donc pas adaptés aux horaires de travail;
- Le lien inadéquat entre les extrémités de l'archipel;
- La méconnaissance du service.

#### *Maison des jeunes L'Arc-en-ciel*

##### *Besoins particuliers*

- L'horaire de la Maison des jeunes est : mardi de 3 h à 20 h, jeudi de 18 h à 21 h, vendredi de 18 h à 23 h et samedi de 18 h à 23 h.

##### *Freins à l'utilisation*

- Le trajet entre Havre-Aubert et Cap-aux-Meules ne va pas jusqu'à la Maison des jeunes située à Fatima;
- L'employée actuelle vient de Havre-Aubert et prendrait bien le transport collectif pour rejoindre la Maison des jeunes située à Fatima, mais il s'arrête actuellement au Centre civique à Cap-aux-Meules;
- L'horaire ne convient pas vraiment (aucun trajet le soir et la fin de semaine).

#### *École Polyvalente des Îles*

##### *Besoins particuliers*

- Sortie des Îles avec les équipes sportives;
- Participation à des activités parascolaires extra-muros (par ex. : le kitesurf qui nécessite de se rendre au Havre-aux-Basques entre 3 h 30 – 4 h 30);
- Se rendre aux arénas de Fatima et Havre-aux-Maisons pour jouer au hockey;
- Les activités de la Polyvalente ont lieu entre le début septembre et la fin juin.

## *Groupe persévérance scolaire*

### *Besoins particuliers*

- Les jeunes de Grosse-Île souhaiteraient participer davantage à des activités sportives ou de loisir sur l'île centrale, les soirs et la fin de semaine;
- Groupe persévérance scolaire doit parfois louer un autobus pour transporter les jeunes à une activité;
- Plus de demandes en transport collectif vers les extrémités de l'archipel que sur l'île centrale;
- Plus de demandes en transport durant les périodes d'examens et d'évaluations;
- Augmentation de l'utilisation du Madelibus à partir du mois de novembre quand il commence à faire froid et que tombent les premières neiges. Les nombreux jeunes qui vont à l'école en scooter doivent alors changer de moyen de transport. C'est aussi la période après les premières évaluations de sorte que certains jeunes veulent rester pour les récupérations;
- Les personnes âgées sortent moins l'hiver.

### *Freins à l'utilisation*

- La fréquence du service;
- Le Madelibus fonctionne bien, mais l'horaire n'est pas optimal quand les activités sportives finissent plus tard. Ce n'est pas tout le monde qui peut bénéficier du service;
- Pas de service le soir et le fin de semaine;
- Le trajet d'autobus est long, surtout quand il n'y a personne qui l'utilise;
- C'est un peu dans la culture locale. Les Madelinots sont habitués à ce que rien ne prenne du temps;
- Les gens veulent avoir leur autonomie de déplacement;
- Les coûts en déplacement aux Îles ne sont pas si élevés puisque les distances ne sont pas très grandes.

## *CLSC*

### *Besoins particuliers*

- Demande très spécifique de la part de la clientèle (ex. : aller faire l'épicerie, aller porter un enfant à la garderie, rendez-vous chez le médecin, etc.);
- Tout est problématique si l'individu n'a pas de voiture et si son réseau n'est pas bien organisé.

### *Freins à l'utilisation*

- Pour la clientèle en santé mentale (de la zone 20) l'horaire ne convient pas du tout. Il faut arriver trop tôt le matin et partir à la fin de la journée. Si pas les moyens de manger au restaurant il faut partir avec son lunch et trouver un endroit où le manger, ce qui n'est pas évident pour cette clientèle;
- Pour une personne en réinsertion sociale qui ne peut pas aller dîner chez eux, le transport est difficile à organiser;
- Un parent qui voudrait aller faire une activité avec les enfants le samedi, c'est impossible;
- Transport des monoparentaux. Avec des enfants qui vont à la garderie. Si le transport bénévole n'est pas organisé, ou tombe à l'eau ça devient compliqué voir impossible pour la personne de se déplacer et faire sa journée;
- Pas de service le soir et la fin de semaine. Pour les ados particulièrement c'est un frein.

### ***Zone 19 : Havre-aux-Maisons***

#### *HLM*

#### *Besoins particuliers*

- Aller faire des courses à Cap-aux-Meules (pharmacie, centre d'achats, hôpital, etc.);
- Accompagnement lors de leurs courses;
- Aller aux soirées de danse à Fatima.

#### *Freins à l'utilisation*

- Ils s'organisent autrement, surtout avec la famille;
- L'horaire actuel ne convient pas du tout aux besoins des gens du HLM.

### ***Zone 20 : Pointe-aux-Loups/Grosse-Île/Grande-Entrée***

#### *Mines Seleine*

#### *Besoins particuliers*

- Au niveau des horaires :
  - Majorité de cadres (environ 25-30 pers.) : 7 h 30 à 16 h du lundi au vendredi;
  - Syndiqués (5-6 personnes) : 8 h à 16 h;
  - Quart de travail de jour des mineurs et autres métiers liés à l'extraction (environ 60 personnes) : 8 h à 18 h;

- Quart de travail de nuit des mineurs et autres métiers liés à l'extraction (environ 30 personnes) : 20 h à 6 h;
- L'horaire est très régulier et ne varie pas pendant l'année;
- Les travailleurs proviennent de partout aux Îles;
- Beaucoup de covoiturage au sein des employés.

#### *Freins à l'utilisation*

- Les trajets vont dans le sens inverse des besoins (par ex. vers Cap-aux-Meules le matin au lieu de la Mine, et dans le sens inverse en après-midi);
- Les horaires de la RÉGÎM ne concordent pas avec les différents horaires de travail de la Mine.

### *Municipalité de Grosse-Île*

#### *Besoins particuliers*

- Se rendre à Cap-aux-Meules pour l'épicerie, les rendez-vous de santé, la pharmacie, etc.;
- Aller-retour en mi-journée.

#### *Freins à l'utilisation*

- Barrière de la langue;
- Manque d'information;
- Confusion avec le transport adapté.

### *CAMI*

#### *Besoins particuliers*

- Aller sur l'Île de Cap aux Meules pour faire des courses (ex. : aller à l'hôpital, à la banque, à la pharmacie, au centre d'achats, etc.);
- Possibilité de faire plusieurs choses lors du même déplacement;
- Se rendre au Cégep pour étudier;
- Besoins plus grands au printemps et en été, car plusieurs personnes travaillent dans l'ouest de l'archipel, par exemple dans les usines à poissons. Il y a aussi les emplois d'été sur une autre île pour les jeunes.

### *Freins à l'utilisation*

- Souvent les aînés ont un membre de la famille qui peut aller avec eux pour faire leurs courses;
- Plusieurs aînés utilisent aussi les services du Centre d'action bénévole;
- Horaires inadéquats. Les gens ne sont pas intéressés à passer toute la journée, sans nécessité, sur l'Île de Cap aux Meules, surtout quand c'est impossible de s'y déplacer autrement qu'à pied;
- Les horaires ne concordent pas avec le traversier pour L'Île d'Entrée;
- Il ne semble pas y avoir assez de publicité pour les services de la RÉGÎM dans la communauté anglophone. Les gens ne connaissent pas ou peu les services.

### *Maison des jeunes de l'Est*

#### *Besoins particuliers*

- L'été est la période avec le plus d'activités. Toutefois, cela varie selon les employés sur les projets.
- Il faudrait un retour en mi-journée. S'il y avait un peu plus d'aller et retour, cela favoriserait la participation à des activités sur l'Île du Cap aux Meules le soir (par ex. : piscine, etc.). La Maison des jeunes est obligée de louer un autobus au coût de 150 \$ plus taxes pour certaines activités.

#### *Freins à l'utilisation*

- Horaire des autobus : le retour de Cap-aux-Meules a lieu seulement en fin de journée alors qu'il faudrait en avoir un en mi-journée.

### *La Salicorne*

#### *Freins à l'utilisation*

- La Salicorne possède son propre service de navette pour ses clients au coût de 28 \$ par personne jusqu'à L'Étang-du-Nord et 40\$ par personne jusqu'à Havre-Aubert;
- Le service de navette convient pour aller chercher les clients arrivant par le traversier ou par avion, ainsi que pour n'importe quelle autre activité.

## *La Renaissance*

### *Besoins particuliers*

- Les usines n'opèrent pas l'hiver. La période de production dépend des conditions de glace autour des Îles. Elle peut varier d'avril à fin septembre-début octobre selon les arrivages;
- Deux quarts de travail en fonction du type de transformation : la transformation des crustacés crus commence avant celles des crustacés cuits. Un quart commence à 5 h 30 et l'autre vers 6 h 30. Très rare que tout le monde commence en même temps;
- Les horaires peuvent varier un peu;
- Douze personnes travaillent dans les bureaux. Ces employés administratifs travaillent de 8 h à 5 h en haute saison et de 8 h à 4 h en basse saison;
- À certaines périodes, les employés peuvent se présenter sur une base volontaire, de sorte que le nombre d'employés peut varier : environ 225 personnes travaillent à l'usine de Gros-Cap, environ 100 personnes travaillent à l'usine de Grande-Entrée, environ 20 personnes habitant Havre-Aubert viennent travailler à l'usine de Grande-Entrée et environ 15-25 personnes habitant à Grande-Entrée vont travailler à Gros-Cap;
- Les employés peuvent être déplacés d'une usine à l'autre selon les arrivages et les besoins;
- Il y a des travailleurs qui ne possèdent pas d'auto ce qui peut devenir problématique pour la flexibilité attendue du travailleur;
- L'entreprise a besoin de flexibilité de ses employés pour la fin des quarts de travail. Par exemple, un bris d'équipement peut forcer les employés à devoir continuer leur quart une demi-heure de plus que prévu.

### *Freins à l'utilisation*

- Le trajet pourrait convenir pour l'usine de Gros-Cap, mais pas l'horaire. Un départ à 16 h 30 est trop tôt. Ainsi, un employé de bureau habitant à Grande-Entrée et travaillant à l'usine de Gros-Cap ne peut pas prendre l'autobus de 16 h 30, car les bureaux ne ferment qu'à 17 h;
- En ce qui concerne l'usine de Grande-Entrée, le trajet est dans le mauvais sens. (il part de l'Est le matin au lieu de s'y rendre).

## *Clients du Bistro Plongée Alpha*

### *Besoins particuliers*

- Garder une liberté de mouvement et aller à son rythme.