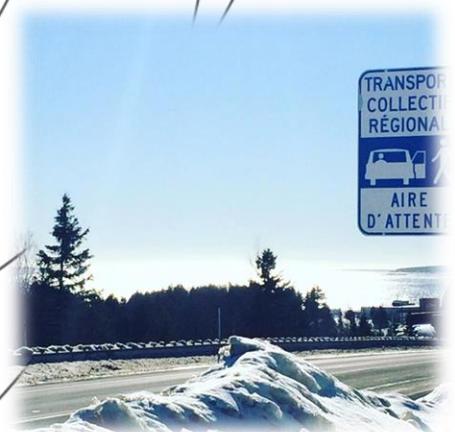


Diagnostic du système de transport collectif et analyse des besoins de mobilité des personnes en Gaspésie

Déposé à la
Régie intermunicipale de transport
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine



Étienne Jean-St-Laurent



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

Avril 2017

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

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

776, boul. Perron
Carleton-sur-Mer (Québec) G0C 1J0
Tél. : 418 364-3341, poste 8777
Tél. : 1 866 424-3341 (sans frais)
Télééc. : 418 364-7938
www.ciradd.ca



Réalisation et rédaction du document

Étienne Jean-St-Laurent, chargé de recherche au CIRADD

Traitement et analyse des données

Étienne Jean-St-Laurent, chargé de recherche au CIRADD

Contributions spécifiques

Marianne Lafond Desrosiers, chargée de recherche au CIRADD

Jean-Daniel Glazer Allard, chargé de recherche au CIRADD

Gilbert Bélanger, directeur de la recherche au CIRADD

Hans Ivers, statisticien à Statistika.ca

Centre de recherche sur les milieux insulaire et maritime (CERMIM)

Révision du contenu

Marianne Lafond Desrosiers, chargée de recherche au CIRADD

Révision linguistique et orthographique

Dorina Allard, agente de bureau au CIRADD

Conception graphique

Dorina Allard, agente de bureau au CIRADD

Lucie Leblanc, enseignante en Techniques de bureautique au Cégep de la Gaspésie et des Îles, Campus de Carleton-sur-Mer

Photographies de la page couverture

Sarah Gonthier, Magali Deslauriers et Marianne Lafond Desrosiers

Référence suggérée

Jean-St-Laurent, É. 2016. *Diagnostic du système de transport collectif et des besoins de mobilité des personnes en Gaspésie*, Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD), Carleton-sur-Mer, 166 p. incluant les annexes.

Note

Selon la formule consacrée, l'emploi du masculin désigne aussi bien les femmes que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte.

Remerciements

Il est important de remercier les équipes de la Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Île-de-la-Madeleine (RÉGÎM) et du Centre de recherche sur les milieux insulaire et maritime (CERMIM), qui ont fourni un apport constant à toutes les étapes de ce projet. La participation des intervenants rencontrés dans le cadre des entrevues a été essentielle à l'identification des besoins de mobilité de la population ainsi qu'aux réflexions présentées dans ce rapport. Finalement, la réalisation de cette étude n'aurait pu être possible sans les personnes ayant participé à l'enquête réalisée sur l'ensemble du territoire gaspésien, que ce soit en prenant du temps pour répondre au sondage ou en le diffusant dans leurs réseaux respectifs.

Résumé

En 2015, le Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD) et le Centre de recherche sur les milieux insulaire et maritime (CERMIM) ont été mandatés par la Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM) pour lui fournir un diagnostic des besoins de mobilité de la population gaspésienne et madelinienne. L'objectif de cette démarche était de fournir à la RÉGÎM des informations pouvant lui permettre d'optimiser les services offerts à la population. Le rapport qui suit se concentre sur le territoire gaspésien et a permis de faire ressortir une série de conclusions portant sur l'état actuel et le développement des services de transport collectif.

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

Le territoire gaspésien n'est pas uniforme et les réalités territoriales changent d'un secteur à l'autre. La présente étude a fait ressortir plusieurs disparités existantes entre les différents secteurs de la Gaspésie en matière d'attente et de besoin en mobilité. Les secteurs les moins densément peuplés de la Gaspésie, où l'on retrouve la majorité des municipalités dévitalisées identifiées par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), sont ceux où l'accessibilité aux différents services est la plus difficile et où les difficultés de mobilité ont les conséquences les plus lourdes. La population moins nombreuse dans ces secteurs génère des volumes de déplacement plus faibles qui rendent pratiquement impossible la mise en place d'une desserte de services fréquents de transport par autobus. Inversement, les secteurs marqués par les plus grandes densités de service et de population sont ceux où les résidents sont les moins susceptibles de vivre des problèmes d'accessibilité en lien avec la mobilité. En raison

des flux importants de transit dans ces secteurs, il est plus facile d'y maintenir des passages réguliers et plus fréquents de transport collectif.

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

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

Les préjugés et les a priori négatifs à l'encontre du transport collectif restent encore très présents. Plusieurs intervenants ont mentionné la perception négative d'une part importante de la population à l'égard du transport collectif. Celui-ci, selon cette perception, serait réservé aux personnes démunies, handicapées ou n'ayant pas les revenus nécessaires pour l'achat et l'entretien d'une automobile. Trente-neuf pour cent (39,9 %) des répondants ont mentionné le fait de ne pas souhaiter utiliser le transport collectif comme principale raison de non-usage.

Les défis sont donc nombreux et les besoins de la population en matière de déplacement sont extrêmement variés. La RÉGÎM doit donc faire preuve d'une très grande flexibilité dans le déploiement et le développement des services de transport collectif offerts à la population.

Table des matières

	Page
I ntroduction.....	1
M éthodologie	2
Recension des écrits.....	2
Enquête de type origine-destination.....	2
Outil de collecte.....	2
Collecte et échantillon.....	3
Traitement des données	3
Entrevues semi-dirigées.....	4
P ortrait de l'offre de transport en Gaspésie.....	5
Taxi.....	6
Transport scolaire	7
Centre d'action bénévole et service d'aide à domicile.....	8
Transport interurbain	8
Transport actif.....	9
O rganisation des services de la RÉGÎM	10
Caractéristiques des services offerts.....	10
Types de service offert par la RÉGÎM	12
Achalandage.....	12
Grille tarifaire et mesures incitatives.....	13
Revenus et dépenses.....	14
A nalyse de l'offre et des besoins en matière de transport collectif pour chacune des MRC.....	16
Avignon	16
Habitudes en matière de transport	18
Part modale des différents moyens de transport.....	18
Saisonnalité des besoins.....	19
Utilisation des services de la RÉGÎM.....	19
Freins à l'utilisation.....	23
Flux de déplacement sur le territoire de la MRC Avignon.....	27

Principales destinations	27
Trajet	29
Recommandations partielles	35
Bonaventure	35
Habitudes en matière de transport	36
Part modale des différents moyens de transport.....	36
Saisonnalité des besoins.....	36
Utilisation des services de la RÉGÎM	37
Freins à l'utilisation.....	40
Flux de déplacement sur le territoire de la MRC de Bonaventure	42
Principales destinations	42
Trajet	44
Recommandations partielles	50
Rocher-Percé	50
Habitudes en matière de transport	51
Part modale des différents moyens de transport.....	51
Saisonnalité des besoins.....	51
Utilisation des services de la RÉGÎM	51
Freins à l'utilisation.....	56
Flux de déplacement sur le territoire de la MRC du Rocher-Percé	59
Principales destinations	59
Trajet	61
Recommandations partielles	66
Côte-de-Gaspé.....	67
Habitudes en matière de transport	68
Part modale des différents moyens de transport.....	68
Saisonnalité des besoins.....	68
Utilisation des services de la RÉGÎM	69
Freins à l'utilisation.....	72
Flux de déplacement sur le territoire de la MRC de La Côte-de-Gaspé	75
Principales destinations	75
Trajet	77
Recommandations partielles	82
Haute-Gaspésie	83
Habitudes en matière de transport	83
Part modale des différents moyens de transport.....	83
Saisonnalité des besoins.....	84
Utilisation des services de la RÉGÎM	84
Freins à l'utilisation.....	87

Flux de déplacement sur le territoire de la MRC de La Haute-Gaspésie.....	89
Principales destinations	89
Trajet	91
Recommandations partielles	95
Gaspésie	95
Annulation d’une activité par manque de moyens de transport	96
Possession d’un permis de conduire.....	97
C onclusions et recommandations.....	102
Recommandations.....	104
B ibliographie.....	111
A nnexe 1.....	112
A nnexe 2.....	121
A nnexe 3.....	123
A nnexe 4.....	133
A nnexe 5.....	134

Liste des tableaux

	Page
T ableau 1. Répartition des travailleurs selon le principal mode de transport utilisé pour se rendre au travail (ISQ, 2014).	5
T ableau 2. Quotas et permis alloués pour chaque agglomération de taxi de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (CTQ, 2014).	6
T ableau 3. Nombre d'autobus en circulation dans chaque MRC de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (SAAQ, 2014).	7
T ableau 4. Répartition de la clientèle par groupes d'âge (Segma, 2014).	11
T ableau 5. Répartition de la clientèle par le plus haut niveau de scolarité atteint (Segma, 2014).	11
T ableau 6. Répartition de la clientèle par catégorie de revenu (Segma, 2014).	11
T ableau 7. Volumes de déplacement par secteurs de service (RÉGÎM, 2016).	13
T ableau 8. Nombre de déplacements par 100 résidents par secteurs de service (RÉGÎM, 2016).	13
T ableau 9. Évolution des tarifs de transport de la RÉGÎM (RÉGÎM, 2016).....	14
T ableau 10. Sources de revenus de la RÉGÎM (RÉGÎM, 2016).	14
T ableau 11. Dépenses de la RÉGÎM (RÉGÎM, 2016).....	15
T ableau 12. Part modale des différents modes de transport — MRC Avignon.....	18
T ableau 13. Saisonnalité des besoins en transport — MRC Avignon.....	19
T ableau 14. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC Avignon.	19
T ableau 15. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM — MRC Avignon.....	20
T ableau 16. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC Avignon.	20
T ableau 17. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC Avignon.	21
T ableau 18. Utilisation des services de la RÉGÎM en fonction du sexe — MRC Avignon.	21

Tableau 19. Utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC Avignon.....	21
Tableau 20. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC Avignon.....	22
Tableau 21. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC Avignon.....	22
Tableau 22. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC Avignon.....	23
Tableau 23. Raisons de non-usage évoquées pour chacune des zones de la MRC Avignon.....	24
Tableau 24. Raisons de non-usage évoquées par genre — MRC Avignon.....	25
Tableau 25. Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge — MRC Avignon.	26
Tableau 26. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC Avignon.....	27
Tableau 27. Lieux de travail principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants — MRC Avignon.....	28
Tableau 28. Lieux d'étude principaux les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants - MRC Avignon.....	28
Tableau 29. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats consignés par les répondants — MRC Avignon.....	29
Tableau 30. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC Avignon.....	30
Tableau 31. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 14.	32
Tableau 32. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 14 vers la zone 13.....	33
Tableau 33. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 14 vers la zone 11.....	33

T ableau 34. Répartition des volumes potentiels d’usager et des passages de la RÉGÎM au courant d’une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l’intérieur de la zone 15.	34
T ableau 35. Répartition des volumes potentiels d’usager et des passages de la RÉGÎM au courant d’une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 15 vers la zone 14.	34
T ableau 36. Part modale des différents modes de transport — MRC de Bonaventure.	36
T ableau 37. Saisonnalité des besoins en transport — MRC de Bonaventure.	36
T ableau 38. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de Bonaventure.	37
T ableau 39. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de Bonaventure.	37
T ableau 40. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d’âge — MRC de Bonaventure.	38
T ableau 41. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d’âge — MRC de Bonaventure.	38
T ableau 42. Utilisation des services de la RÉGÎM selon le sexe — MRC de Bonaventure.	38
T ableau 43. Utilisation des services de la RÉGÎM selon l’occupation principale — MRC de Bonaventure.	39
T ableau 44. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM selon l’occupation principale — MRC de Bonaventure.	39
T ableau 45. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC de Bonaventure.	40
T ableau 46. Raisons de non-usage évoquées pour chacune des zones de la MRC de Bonaventure.	40
T ableau 47. Raisons de non-usage invoquées selon les tranches d’âge des répondants — MRC de Bonaventure.	41
T ableau 48. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC de Bonaventure.	42
T ableau 49. Lieux de travail principaux les plus souvent sélectionnés par les répondants travailleurs — MRC de Bonaventure.	43
T ableau 50. Lieux d’étude principaux les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants — MRC de Bonaventure.	43

T ableau 51. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats — MRC de Bonaventure.....	44
T ableau 52. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC de Bonaventure.....	45
T ableau 53. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 11.....	46
T ableau 54. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 13 vers la zone 11.....	47
T ableau 55. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 11 vers la zone 10.....	47
T ableau 56. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 10 vers la zone 11.....	48
T ableau 57. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 11 vers la zone 13.....	48
T ableau 58. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 11 vers la zone 14.....	49
T ableau 59. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 13 vers la zone 14.....	49
T ableau 60. Part modale des différents modes de transport — MRC du Rocher-Percé.....	51
T ableau 61. Saisonnalité des besoins en transport — MRC du Rocher-Percé.....	51
T ableau 62. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC du Rocher-Percé.....	52
T ableau 63. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM — MRC du Rocher-Percé.....	52
T ableau 64. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC du Rocher-Percé.....	53
T ableau 65. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC du Rocher-Percé.....	53

T ableau 66. Utilisation des services de la RÉGÎM en fonction du sexe — MRC du Rocher-Percé.....	54
T ableau 67. Utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC du Rocher-Percé.....	54
T ableau 68. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC du Rocher-Percé.....	54
T ableau 69. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC du Rocher-Percé.....	55
T ableau 70. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC du Rocher-Percé.....	55
T ableau 71. Raisons de non-usage invoquées pour chacune des zones de la MRC du Rocher-Percé.....	56
T ableau 72. Raisons de non-usage évoquées par genre — MRC du Rocher-Percé.....	57
T ableau 73. Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge — MRC du Rocher-Percé.....	58
T ableau 74. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC du Rocher-Percé.....	59
T ableau 75. Lieux de travail principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants — MRC du Rocher-Percé.....	60
T ableau 76. Lieux d'étude principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants — MRC du Rocher-Percé.....	60
T ableau 77. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats consignés par les répondants — MRC du Rocher-Percé.....	61
T ableau 78. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC du Rocher-Percé.....	62
T ableau 79. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 8.....	64
T ableau 80. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 7 vers la zone 8.....	65

T ableau 81. Répartition des volumes potentiels d’usager et des passages de la RÉGÎM au courant d’une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 8 vers la zone 7.....	66
T ableau 82. Part modale des différents modes de transport — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	68
T ableau 83. Saisonnalité des besoins en transport — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	69
T ableau 84. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	70
T ableau 85. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	70
T ableau 86. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d’âge — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	71
T ableau 87. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d’âge — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	71
T ableau 88. Utilisation des services de la RÉGÎM en fonction du sexe — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	71
T ableau 89. Raisons de non-usage évoquées pour chacune des zones de la MRC de La Côte-de-Gaspé.....	72
T ableau 90. Raisons de non-usage évoquées par genre — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	73
T ableau 91. Raisons de non-usage évoquées par tranches d’âge — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	74
T ableau 92. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	75
T ableau 93. Lieux de travail principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	76
T ableau 94. Lieux d’étude principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	76
T ableau 95. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats consignés par les répondants — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	76
T ableau 96. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l’objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC de La Côte-de-Gaspé.....	78

T ableau 97. Répartition des volumes potentiels d’usager et des passages de la RÉGÎM au courant d’une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 5 vers la zone 6.....	80
T ableau 98. Répartition des volumes potentiels d’usager et des passages de la RÉGÎM au courant d’une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 6 vers la zone 5.....	81
T ableau 99. Répartition des volumes potentiels d’usager et des passages de la RÉGÎM au courant d’une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l’intérieur de la zone 6.....	82
T ableau 100. Part modale des différents modes de transport — MRC de La Haute-Gaspésie.....	84
T ableau 101. Saisonnalité des besoins en transport — MRC de La Haute-Gaspésie.....	84
T ableau 102. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de La Haute-Gaspésie.....	85
T ableau 103. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de La Haute-Gaspésie.....	85
T ableau 104. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d’âge — MRC de La Haute-Gaspésie.....	85
T ableau 105. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d’âge — MRC de La Haute-Gaspésie.....	86
T ableau 106. Utilisation des services de la RÉGÎM en fonction du sexe — MRC de La Haute-Gaspésie.....	86
T ableau 107. Utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC de La Haute-Gaspésie.....	86
T ableau 108. Fréquence d’utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC de La Haute-Gaspésie.....	87
T ableau 109. Raisons de non-usage évoquées pour chacune des zones de la MRC de La Haute-Gaspésie.....	87
T ableau 110. Raisons de non-usage évoquées par tranches d’âge — MRC de La Haute-Gaspésie.....	88
T ableau 111. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC de La Haute-Gaspésie.....	89
T ableau 112. Lieux de travail principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants — MRC de La Haute-Gaspésie.....	90

Tableau 113. Lieux d'étude principaux les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants — MRC de La Haute-Gaspésie.....	90
Tableau 114. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats consignés par les répondants — MRC de La Haute-Gaspésie.....	91
Tableau 115. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC de La Haute-Gaspésie.....	92
Tableau 116. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 1.....	93
Tableau 117. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 2.....	94
Tableau 118. Pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité fautive de moyen de transport par groupes d'âge.....	96
Tableau 119. Pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité fautive de moyen de transport selon l'occupation principale.....	96
Tableau 120. Pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité fautive de moyen de transport par tranches de revenu.....	97
Tableau 121. Pourcentage des répondants possédant un permis de conduire par groupes d'âge.....	98
Tableau 122. Pourcentage des répondants possédant un permis de conduire par occupation principale.....	98
Tableau 123. Pourcentage des répondants possédant un permis de conduire par tranches de revenu.....	99

Liste des figures

	Page
Figure 1. Carte des arrêts des parcours d'Orléans Express depuis juillet 2016.	8
Figure 2. Subdivisions de la MRC Avignon.	17
Figure 3. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC Avignon.	27
Figure 4. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif — MRC Avignon.	31
Figure 5. Divisions utilisées pour la MRC de Bonaventure.	35
Figure 6. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC de Bonaventure.	42
Figure 7. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif pour la MRC de Bonaventure.	45
Figure 8. Divisions utilisées pour la MRC du Rocher-Percé.	50
Figure 9. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC du Rocher-Percé.	59
Figure 10. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif pour la MRC du Rocher-Percé.	63
Figure 11. Divisions utilisées pour la MRC de La Côte-de-Gaspé.	67
Figure 12. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC de La Côte-de-Gaspé.	75
Figure 13. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif pour la MRC de La Côte-de-Gaspé.	79
Figure 14. Divisions utilisées pour la MRC de La Haute-Gaspésie.	83
Figure 15. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC de La Haute-Gaspésie.	89
Figure 16. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif — MRC de La Haute-Gaspésie.	92
Figure 17. Les MRC de la Gaspésie.	95

Figure 18. Répartition des volumes de déplacement par tranches d'heure selon l'occupation principale.....	100
Figure 19. Secteurs présentant le meilleur potentiel de développement pour les services réguliers de transport par autobus.....	105

Introduction

En 2010, 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 la Conférence régionale des élus Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et le Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD). Cette étude incluait une enquête de type origine-destination permettant de définir les principaux besoins de déplacement de la population et ainsi mettre en place un réseau favorisant la mobilité des personnes et leur accès aux pôles d'emploi, d'éducation et de service. Bien que le réseau ait subi plusieurs modifications au cours des dernières années, sa configuration actuelle ressemble à celle proposée dans cette étude. Après six ans d'opération, les résultats de la RÉGÎM sont de 80 900 déplacements annuels en 2016, comparativement à une estimation initiale de 216 000 déplacements, ce qui représente 37 % 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 :

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

Le présent projet vise à apporter des connaissances et des outils qui aideront la RÉGÎM à atteindre les 5 objectifs qu'elle s'est fixés. Cette étude dressera d'abord un portrait des services de transport présentement en place sur le territoire. L'organisation des services de transport sera par la suite présentée de manière à mettre en place les balises qui permettront de situer les analyses sur les besoins et les habitudes de déplacement de la population gaspésienne. Les comparaisons effectuées entre les besoins de la population et l'offre de service présente sur le territoire permettront finalement d'émettre des recommandations visant l'optimisation de ces services, dans l'optique d'atteindre les objectifs que s'est fixés la RÉGÎM en 2014.

Méthodologie

De manière à faire l'inventaire des besoins présents en matière de transport sur l'ensemble du territoire de la Gaspésie, plusieurs méthodes ont été mises de l'avant dans le cadre de cette étude.

Recension des écrits

Une revue de la littérature a été effectuée de manière à faire ressortir les problématiques de mobilité généralement présentes dans les milieux ruraux et plus particulièrement dans la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Cette démarche, en plus de faire ressortir des problématiques potentielles, en faisant ressortir des groupes d'individus plus susceptibles de présenter des problèmes de mobilité, a aussi permis d'orienter le choix des intervenants à rencontrer dans le cadre d'entrevues semi-dirigées. Finalement, cette démarche a aussi permis de faire ressortir des pistes de solution avancées dans d'autres régions pour l'amélioration des conditions de mobilité des populations rurales. Les documents institutionnels et les recherches antérieures produites par ou pour la RÉGÎM ont aussi été consultés de manière à pouvoir dresser un portrait de l'organisation, de son fonctionnement et des services offerts.

Enquête de type origine-destination

Une enquête de type origine-destination a, par la suite, été menée sur l'ensemble du territoire de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. L'objectif central de cette démarche était d'évaluer les volumes de déplacement effectué dans le cadre d'une journée de semaine typique sur le territoire des cinq MRC de la région et de dresser un portrait des habitudes et des besoins de transport propres à chaque MRC.

Outil de collecte

Le questionnaire utilisé pour la collecte permettait à un répondant de consigner les informations concernant quatre membres de son ménage âgés de 16 ans et plus. Les questions y étaient divisées en quatre catégories, soit le profil du ménage et de chaque individu, les déplacements effectués lors de la journée de semaine précédente et les habitudes de transport (Annexe 1).

Collecte et échantillon

Des cibles d'échantillonnage ont été fixées pour chacune des MRC. Ces échantillons ont par la suite été stratifiés en fonction du sexe et de l'âge, mais aussi de la provenance à l'intérieur de chacune des MRC qui ont été divisées en sous-zones. La division de l'échantillon entre ces différentes strates a été faite proportionnellement à la répartition de la population de chaque MRC. Les données utilisées pour l'échantillonnage ont été tirées de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada. Les cibles d'échantillonnage fixées pour chacune des strates sont présentées dans le tableau de l'annexe 2.

Deux méthodes de collecte ont été privilégiées dans le cadre de cette enquête. Le questionnaire a d'abord été mis en ligne par le biais de la plateforme *Survey Monkey*. Une campagne de promotion a alors été effectuée sur des médias traditionnels et sociaux (*Facebook* et *Twitter*) pour inviter la population à participer à l'étude. Plusieurs intervenants clés de la région ont aussi diffusé l'information dans leurs réseaux respectifs. Suite à la période de collecte de réponses sur une base volontaire, une collecte par téléphone a été effectuée de manière à compléter les données. Elle a permis de cibler des secteurs ou des groupes d'âge où les taux de réponse avaient été plus faibles. Pour ce faire, des numéros ont été sélectionnés de manière aléatoire à partir du bottin téléphonique pour chacune des sous-zones. À partir des listes ainsi créées, des questionnaires ont été remplis jusqu'à l'atteinte des cibles fixées pour chacune des strates établies par le plan d'échantillonnage. La quantité importante de strates et la répartition de l'échantillon entre celles-ci avaient pour principal objectif d'obtenir un échantillon le plus représentatif possible malgré l'utilisation d'une méthode non probabiliste. Les deux méthodes combinées ont permis de rejoindre un échantillon de 1 731 répondants pour la Gaspésie, répartis de manière proportionnelle entre chacune des strates identifiées. Les données sur la composition de l'échantillon pour chacune des strates sont présentées pour chacune des MRC à l'annexe 3.

Traitement des données

Les données recueillies ont par la suite été compilées à l'intérieur d'une base de données, 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 tiré dans 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 :

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

Le pourcentage de mention d'intérêt à utiliser le transport en commun pour les trajets mentionnés a, par la suite, été appliqué aux volumes de déplacement pondérés de manière à obtenir le volume potentiel d'utilisateur du transport collectif. Ainsi, le volume potentiel correspond à la proportion de répondants ayant mentionné être intéressés à utiliser le transport collectif pour un trajet donné, reporté sur la population de chacune des zones.

Entrevues semi-dirigées

De manière à compléter les données recueillies aux étapes précédentes, une série d'entrevues a été menée avec plusieurs intervenants clés de la région. La grille d'entretien utilisée se retrouve à l'annexe 4. 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. La liste suivante montre les organisations ou les profils d'organisations ciblées :

- Association touristique régionale (ATR) de la Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine
- Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de la Gaspésie
- Approches territoriales intégrées (ATI)
- Maisons des jeunes
- Commissions scolaires
- Unité régionale loisir et sport (URLS)
- Cégep de la Gaspésie et des Îles
- Transporteurs
- Générateurs d'évènements
- Table des organismes communautaires
- Centres local d'emploi ou centres jeunesse emploi
- Centres d'action bénévole
- Employeurs importants
- Entreprises d'économie sociale en aide à domicile (EESAD)

Portrait de l'offre de transport en Gaspésie

La région administrative de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine regroupe cinq MRC et 44 municipalités. Elle a une superficie de 20 272,2 kilomètres carrés pour une population de 92 472 résidents, ce qui représente une densité de population de 4,6 résidents par kilomètre carré (ISQ, 2016). La grandeur du territoire et sa faible densité de population sont des éléments centraux dans la définition des habitudes de déplacement et dans la nature des services de transport offerts sur le territoire. La densité de service sur le territoire est, elle aussi, relativement faible. À cela s'ajoute un mode d'occupation diffus dans l'ensemble des MRC. En raison de la répartition des services et de la population, les déplacements s'effectuent à partir d'une multitude de points de départ et vers des destinations variées. Ces flux de déplacement aux origines et destinations très diversifiées rendent particulièrement difficile l'implantation de services de transport réguliers pour l'ensemble de la région. Pour plusieurs personnes, cette situation impose une flexibilité dans les déplacements individuels difficilement atteignable par d'autres moyens que l'automobile. Les caractéristiques physiques du territoire et les modes d'occupation de celui-ci renforcent donc une culture de l'automobile déjà présente et dans laquelle la voiture est partie intégrante du monde de vie et où son utilisation est rarement remise en question. Ainsi, le mode de transport privilégié des travailleurs de la région est le véhicule personnel (automobile, camion ou fourgonnette) : 93 % d'entre eux l'utilisent comme principal moyen de déplacement, contre 78 % pour l'ensemble du Québec. De ce 93 %, 84 % sont seuls à bord alors que seulement 16 % covoiturent (ISQ, 2014).

Tableau 1. Répartition des travailleurs selon le principal mode de transport utilisé pour se rendre au travail (ISQ, 2014).

Répartition des travailleurs selon le principal mode de transport utilisé pour se rendre au travail, MRC de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et ensemble du Québec, 2011

MRC de résidence	Véhicule privé	Part des travailleurs qui voyagent en véhicule privé		Transport durable	Part des travailleurs selon le mode de transport durable		Autres moyens de transport
		Seuls	Covoiturage		Transport en commun	Transport actif	
				%			
Les Îles-de-la-Madeleine	95	85	15	4	27	71	—
Le Rocher-Percé	95	84	16	4	20	80	1
La Côte-de-Gaspé	91	83	17	7	x	x	2
La Haute-Gaspésie	91	83	17	8	19	81	1
Bonaventure	91	84	16	7	25	76	2
Avignon	93	88	12	6	14	86	1
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	93	84	16	6	17	83	1
Ensemble du Québec	78	86	14	21	65	35	1

Plusieurs services de transport sont présents sur l'ensemble du territoire de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. La desserte y reste cependant très diffuse et varie fortement d'un secteur à l'autre. Les différents services présents sont décrits dans les sections suivantes.

Taxi

Des services de taxi sont présents dans plusieurs parties du territoire de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. L'allocation des permis pour l'exploitation d'un service de taxi est faite par la Commission des transports du Québec (CTQ). La région est divisée en 17 agglomérations de taxi où des quotas, déterminant le nombre maximal de permis alloués, sont établis en fonction de la demande potentielle pour ce type de service. Le nombre de permis alloués reste, cependant, de manière générale, inférieur aux quotas permis par la CTQ. Ainsi, on compte 39 permis de taxi pour l'ensemble de la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine pour un quota total de 70 permis potentiels. Huit agglomérations de taxi sur 17 ne possèdent en ce moment aucun service de taxi en activité. Le nombre de taxis par mille résidents pour la région (0,42) est aussi largement inférieur à celui observé pour l'ensemble du Québec (1,00) (CTQ, 2014).

Tableau 2. Quotas et permis alloués pour chaque agglomération de taxi de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (CTQ, 2014).

Agglomération de taxi	Quotas	Permis	Permis/1000 rés.
Gaspé	14	10	0,56
Total MRC Côte-de-Gaspé	14	10	0,56
Percé	3	0	0
Grande-Rivière	3	0	0
Chandler	5	4	0,53
Newport	3	0	0
Total MRC Rocher-Percé	14	4	0,08
Sainte-Anne-des-Monts	6	6	0,88
Cap-Chat	0	0	0
Total MRC Haute-Gaspésie	6	6	0,51
Paspébiac	5	3	0,66
New Carlisle	2	1	0,75
Bonaventure	3	2	0,62
Caplan	4	0	0
New Richmond	3	3	0,80
Total MRC Bonaventure	17	9	0,51
Maria	2	2	0,80
Carleton-sur-Mer	2	0	0
Nouvelle	4	0	0

Pointe-à-la-Croix	3	0	0
Total MRC Avignon	11	2	0,13
Les Îles-de-la-Madeleine	8	8	0,64
Total Îles-de-la-Madeleine	8	8	0,64
Total Québec	70	39	0,42
		8 304	1,00

Outre les 8 agglomérations non desservies, les tarifs peuvent représenter un frein à l'utilisation de ce service pour plusieurs utilisateurs, spécialement dans un contexte où les distances à parcourir sont souvent relativement grandes. Les tarifs sont présentement fixés à un coût de base de 3,45 \$ auquel s'additionne 1,70 \$ par kilomètre parcouru. Ainsi, il en coûte 20,45 \$ pour un parcours de dix kilomètres.

Transport scolaire

Comme pour les taxis, la CTQ régit l'allocation des permis de transport par autobus scolaire. En Gaspésie, on peut observer une proportion d'autobus scolaires par résident supérieure à celle de la province. Le nombre élevé d'autobus en circulation et les places vacantes dans ceux-ci représentent un potentiel intéressant pour l'élargissement de l'offre de transport dans la région. Le fait que la majeure partie de la clientèle utilisant les autobus scolaires soit mineure pose cependant d'importantes questions de sécurité, qui pour le moment, ont freiné tout développement d'initiatives allant vers un partage du service avec le reste de la population.

Tableau 3. Nombre d'autobus en circulation dans chaque MRC de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (SAAQ, 2014).

MRC	Autobus	Autobus/ 1000 rés.	Autobus scolaire	Autobus scolaire/ 1000 rés.
MRC Côte-de-Gaspé	8	0,45	36	2,04
MRC Rocher-Percé	21	1,22	54	3,13
MRC Haute-Gaspésie	5	0,43	16	1,37
MRC Bonaventure	6	0,34	54	3,05
MRC Avignon	15	0,99	56	3,70
Les Îles-de-la-Madeleine	13	1,05	28	2,27
Total GÎM	68	0,74	244	2,66
Québec	8 379	1,02	10 357	1,26

Centre d'action bénévole et service d'aide à domicile

Les centres d'action bénévole de l'ensemble du territoire de la Gaspésie offrent des services de transport à certaines clientèles spécifiques présentant des problématiques de mobilité. Les critères d'admissibilité pour ce genre de service peuvent varier, mais ils ne couvrent généralement pas l'ensemble de la population. Les personnes âgées sont généralement la principale clientèle ciblée. De plus, ce type de transport est généralement réservé aux déplacements à des fins médicales. Les services d'aide à domicile peuvent eux aussi offrir dans une certaine mesure des services de déplacement ou de commission à leurs bénéficiaires.

Transport interurbain

Au cours des dernières années, la Gaspésie a connu une importante diminution de ses services de transport interurbain. Le service de train anciennement offert jusqu'à Gaspé a été suspendu en décembre 2011, suite au constat du ministère des Transports du Québec (MTQ) sur l'état du réseau. Les services de transport par autobus ont, eux aussi, connu d'importantes coupures, suite à la diminution de l'offre de service d'Orléans Express. Ce dernier a retiré au cours des dernières années l'un de ses deux passages quotidiens et a diminué le nombre d'arrêts le long de son parcours. La RÉGÎM, pour pallier ces diminutions, a mis en place un service de navette faisant le lien entre les municipalités non desservies et les points d'embarquement et de débarquement restants d'Orléans Express.

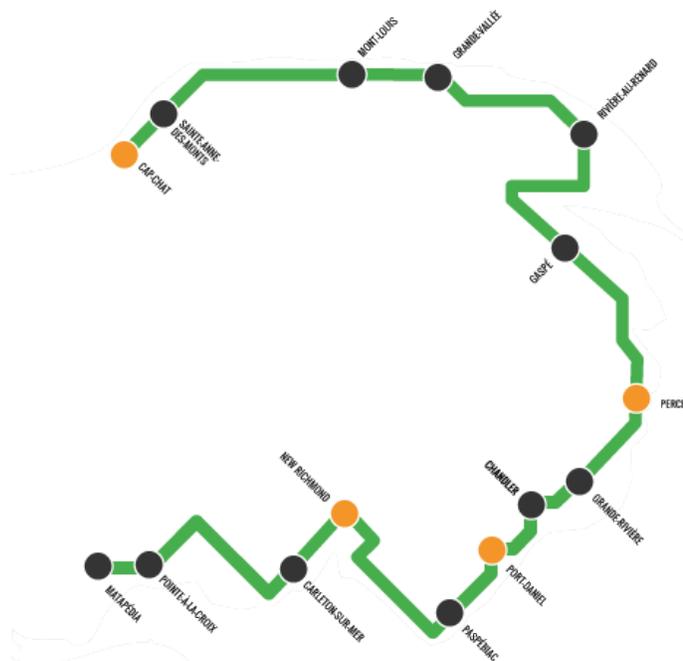


Figure 1. Carte des arrêts des parcours d'Orléans Express depuis juillet 2016.

En parallèle aux offres « classiques » de transport interurbain, depuis plusieurs années, des services de jumelage pour le covoiturage sont offerts sous différentes formes. Les stations de radio CIEU-FM et Radio Gaspésie diffusent sur leurs ondes et leurs sites Internet les offres et les demandes de transport. La plateforme de covoiturage AmigoExpress offre, elle aussi, des services de jumelage pour ce type de transport. Des initiatives plus informelles prennent aussi de plus en plus d'ampleur sur les réseaux sociaux, particulièrement *Facebook*, où des pages ont été spécifiquement créées pour le covoiturage en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Un projet est aussi présentement en développement dans la MRC Avignon pour la mise en place d'un système de jumelage de covoiturage à une échelle plus locale pour des déplacements de plus courte distance.

Transport actif

En 2011, selon l'Institut de la statistique du Québec, 4,98 % des travailleurs de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine utilisaient le transport actif pour leurs déplacements domicile-travail, comparativement à 7,35 % pour l'ensemble du Québec (ISQ, 2014). Le réseau cyclable est très peu développé à l'échelle de la région. Il y existe peu d'infrastructures dédiées aux modes de transport actif. Certaines initiatives sont cependant en développement. Par exemple, la MRC de La Côte-de-Gaspé a inscrit dans son schéma d'aménagement et de développement une série de tronçons routiers auxquels seront ajoutées des bandes cyclables lors de leur réfection par le MTQ (MRC de La Côte-de-Gaspé, 2003). La Ville de Carleton-sur-Mer lors de l'adoption de sa politique Ville étudiante en janvier 2016 a annoncé la mise en place d'un couloir mixte piétons-cyclistes qui permettra aux étudiants de se rendre aux établissements d'enseignement de manière sécuritaire. Le programme À pied, à vélo, ville active, qui vise à promouvoir les modes de transport actif dans les établissements scolaires, a été implanté dans plusieurs municipalités de la région. La RÉGÎM a doté la majorité de ses autobus de supports à vélo de manière à permettre à ses usagers des déplacements mixtes.

Organisation des services de la RÉGÎM

Caractéristiques des services offerts

Les services offerts par la RÉGÎM couvrent l'ensemble des MRC de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. La plupart des trajets fixes offerts en Gaspésie font la liaison entre les différentes municipalités par la route 132, qui constitue le principal axe de transport de la région. Un service hebdomadaire qui relie Murdochville et Gaspé est aussi offert sur la route 198. La fréquence des parcours varie en fonction des secteurs de desserte. Pour la majorité des parcours fixes, un passage est offert dans chaque direction en début de matinée et en fin d'après-midi. Pour certains parcours comme celui offert les vendredis entre Murdochville et Gaspé, un trajet est offert dans une direction le matin avec un retour en fin d'après-midi. Dans les secteurs les mieux desservis, comme celui couvert par le parcours 40 reliant Carleton-sur-Mer et Paspébiac, les services en place pour les étudiants du cégep permettent d'offrir un nombre plus élevé de passages aux usagers. Deux heures différentes de passage sont ainsi offertes en direction de Carleton-sur-Mer en matinée puis trois passages en fin de journée dans la direction inverse. Un trajet est aussi offert sur l'heure du midi dans les deux directions. Des services fixes avec réservation sont aussi offerts en matinée et en après-midi dans certains secteurs où l'achalandage est plus faible. Un service sur demande (trajet adapté selon le besoin de l'utilisateur) avec réservation est aussi offert en Haute-Gaspésie selon la disponibilité des équipements de transport.

Les véhicules les plus couramment utilisés sur les parcours réguliers sont des autobus de 24 places (Ford G5 Nordik). Le statut de régie intermunicipale de transport implique que l'organisation ne peut pas être propriétaire de la flotte d'autobus ni engager les chauffeurs et impose qu'elle sous-traite les activités de transport à des partenaires. Ceux-ci sont principalement constitués de compagnies œuvrant dans le domaine du transport par autobus et titulaires de permis de transport par autobus. La plupart des transporteurs partenaires en Gaspésie sont aussi responsables du transport scolaire sur leur territoire respectif. Ils se dotent de véhicules exclusivement dédiés aux services de transport collectif.

Les ententes conclues avec les partenaires sont généralement assez semblables et couvrent normalement une période de cinq ans. Le financement est déterminé en fonction du kilométrage effectué par chaque fournisseur. Ces derniers sont tenus de respecter les horaires établis par la régie et de fournir des véhicules répondant à différents critères. Les véhicules utilisés dans le cadre des services de transport collectif doivent, par exemple, avoir moins de sept ans et moins de 350 000 km d'utilisation. Afin d'assurer la sécurité et le confort de la clientèle, des normes

strictes doivent aussi être respectées par les transporteurs en ce qui a trait à la formation des chauffeurs, à l'entretien des véhicules et au maintien de certains équipements.

Les données présentement disponibles sur le profil de la clientèle ayant été tirées d'échantillons réduits (environ cent personnes par MRC), il est difficile d'effectuer à partir de celles-ci des généralisations à l'ensemble de la clientèle. Elles peuvent toutefois représenter un certain intérêt à titre indicatif. Les tableaux qui suivent sont tirés d'une étude produite par la firme Segma Recherche pour la RÉGÎM et déposée en avril 2014.

Tableau 4. Répartition de la clientèle par groupes d'âge (Segma, 2014).

	Total	MRC					
		Les îles-de-la-Madeleine	Le Rocher-Percé	La Côte-de-Gaspé	La Haute-Gaspésie	Bonaventure	Avignon
N	614	101	103	102	102	101	105
16 à 17 ans	3,5%	4,3%	--	--	5,4%	6,6%	6,2%
18 à 24 ans	8,4%	8,6%	10,3%	12,2%	5,4%	6,6%	6,2%
25-34 ans	10,7%	9,3%	9,3%	12,6%	10,2%	6,3%	16,6%
35-44 ans	12,2%	13,5%	11,7%	11,3%	11,0%	18,6%	6,7%
45-54 ans	20,2%	22,1%	20,2%	20,7%	20,1%	18,9%	19,3%
55-64 ans	20,8%	19,8%	22,1%	20,7%	22,7%	20,2%	19,9%
65 ans et plus	24,1%	22,4%	26,5%	22,6%	25,3%	22,8%	25,2%

AGE. Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

Tableau 5. Répartition de la clientèle par le plus haut niveau de scolarité atteint (Segma, 2014).

	Total	MRC					
		Les îles-de-la-Madeleine	Le Rocher-Percé	La Côte-de-Gaspé	La Haute-Gaspésie	Bonaventure	Avignon
N	614	101	103	102	102	101	105
Primaire	12,8%	20,9%	19,3%	8,7%	16,6%	9,1%	5,0%
Secondaire	44,4%	35,6%	47,1%	33,6%	58,3%	38,3%	56,4%
Collégial	26,6%	32,2%	26,6%	27,5%	15,4%	34,1%	21,3%
Universitaire	16,1%	11,4%	7,0%	30,3%	9,7%	17,7%	17,3%
Je préfère ne pas répondre	0,1%	--	--	--	--	0,7%	--

SCO. Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous avez complété?

Tableau 6. Répartition de la clientèle par catégorie de revenu (Segma, 2014).

	Total	MRC					
		Les îles-de-la-Madeleine	Le Rocher-Percé	La Côte-de-Gaspé	La Haute-Gaspésie	Bonaventure	Avignon
N	614	101	103	102	102	101	105
Moins de 10 000 \$	3,0%	6,4%	3,7%	2,2%	4,2%	1,8%	0,8%
Entre 10 000 \$ et 19 999 \$	14,0%	16,0%	9,1%	9,3%	19,2%	11,5%	22,0%
Entre 20 000 \$ et 29 999 \$	15,4%	11,5%	22,5%	7,0%	25,4%	14,0%	13,7%
Entre 30 000 \$ et 39 999 \$	15,1%	9,4%	19,5%	19,9%	11,4%	12,7%	14,7%
Entre 40 000 \$ et 49 999 \$	10,5%	7,6%	9,2%	10,6%	14,9%	13,0%	8,3%
50 000 \$ et plus	29,8%	39,8%	20,3%	44,1%	15,9%	29,0%	27,4%
Je préfère ne pas répondre à cette question	12,2%	9,2%	15,6%	6,9%	9,1%	17,9%	13,1%

REV. Dans quelle catégorie se situe votre revenu FAMILIAL brut en 2013?

Types de service offert par la RÉGÎM

Les trajets fixes le matin et le soir présentent des avantages majeurs pour la fidélisation de la clientèle. Ils sont généralement considérés comme plus fiables et contribuent à établir un lien de confiance avec les usagers. La gestion de ce type de service est généralement plus facile, puisqu'il n'y a pas de réservation à gérer et que celui-ci reste sensiblement le même au courant de l'année. Cette stabilité facilite grandement la planification à long terme, particulièrement en comparaison à des services sur demande qui varient constamment d'une semaine à l'autre. Les trajets fixes desservent la plus grande part de la clientèle de la RÉGÎM, car ils sont modulés en fonction des principaux déplacements associés au navettage domicile-travail (ou lieu d'étude).

Le service à la demande s'inscrit en complémentarité avec le service régulier. Il permet de combler des plages horaires ou des trajets qui ne sont pas couverts par celui-là. Il a également l'avantage d'utiliser en grande partie des ressources déjà présentes qui sans cela seraient sous-utilisées. Les autobus servant au transport sur trajets réguliers peuvent ainsi être utilisés en dehors des plages horaires préétablies pour ceux-là. Des coûts supplémentaires sont tout de même liés à la mise en place du transport sur demande notamment pour le maintien d'un service de répartiteur. L'obligation de réserver semble aussi représenter un frein pour certains utilisateurs.

Le service de navette mis en place depuis janvier 2016 vient répondre à un besoin exprimé par la population et le MTQ. Suite à la diminution récente de l'offre de service d'Orléans Express et à l'arrêt du transport ferroviaire de passagers de la péninsule gaspésienne, plusieurs municipalités ne sont plus desservies par les services de transport interurbain. C'est dans le but de pallier cette problématique qu'a été mis en place un service de navette faisant le lien entre les municipalités non desservies et les lieux d'arrêt du parcours d'Orléans Express. La mise en place de ce service a nécessité l'ajout d'un nouvel employé affecté à la gestion des réservations qui s'effectuent maintenant les jours de semaine et durant la fin de semaine.

Achalandage

Les données concernant l'achalandage ne sont pas disponibles à l'échelle de chacun des parcours, mais elles ont cependant été compilées pour chacun des différents secteurs d'activité pour le transport collectif régulier. L'installation de tablettes électroniques présentement en cours dans les autobus de la RÉGÎM permettra d'obtenir des données très précises sur l'achalandage des parcours réguliers.

Tableau 7. Volumes de déplacement par secteurs de service (RÉGÎM, 2016).

Secteurs de service	Nombre de déplacements 2015	Nombre de déplacements 2014	Variation en %
Baie-des-Chaleurs	40 168	39 491	1,69
Côte-de-Gaspé	16 058	13 679	14,82
Grande-Vallée	6 957	4 319	37,92
Haute-Gaspésie	15 043	17 942	-19,27
Îles-de-la-Madeleine	3 793	4 079	-7,54
Rocher-Percé	7 820	6 814	12,86
Total	89 839	86 324	3,91

Tableau 8. Nombre de déplacements par 100 résidents par secteurs de service (RÉGÎM, 2016).

Secteurs de service	Nombre de déplacements par 100 résidents 2015	Nombre de déplacements 2014 par 100 résidents	Variation en %
Baie-des-Chaleurs	122,18	120,12	1,71
Côte-de-Gaspé	130,20	101,82	27,87
Haute-Gaspésie	129,05	153,81	-16,10
Îles-de-la-Madeleine	30,73	33,04	-6,99
Rocher-Percé	45,40	39,56	14,76
Total	97,88	94,05	4,07

Grille tarifaire et mesures incitatives

Les tarifs d'utilisation de la RÉGÎM ont été modifiés une seule fois depuis son implantation en 2010. Les changements tarifaires sont entrés en vigueur au premier janvier 2016. Le tarif avec paiement à l'embarquement est de 4 \$ (3 \$ avant janvier 2016). À l'achat de livrets de 10 billets, le tarif est de 3 \$ (2,50 \$ avant janvier 2016). Le laissez-passer mensuel coûte 100 \$ pour un abonnement régulier, 80 \$ pour un abonnement étudiant et 40 \$ pour les aînés. L'ensemble des services est gratuit pour les enfants âgés de 0 à 5 ans. Il est possible pour les usagers du transport collectif d'obtenir un remboursement d'impôt correspondant à 15 % des dépenses encourues pour l'achat des titres de transport. Comme autres mesures d'encouragement, il convient aussi de mentionner les billets promotionnels donnés gratuitement à plusieurs organismes de la région. Les stationnements incitatifs et les supports à vélo installés sur les autobus peuvent aussi être considérés comme des mesures incitatives puisqu'ils permettent des modes de déplacement bimodaux élargissant ainsi la clientèle potentielle de la Régie.

Tableau 9. Évolution des tarifs de transport de la RÉGÎM (RÉGÎM, 2016).

	Depuis 2010 (\$)	Après le 1 ^{er} janvier 2016 (\$)	Variation (%)
Paielement à l'embarquement	3	4	33,33
Carnet de 10 billets	25	30	20
Laissez-passer mensuel général	-	100	0
Laissez-passer mensuel étudiant	-	80	0
Laissez-passer mensuel aîné	-	40 (60 depuis janvier 2017)	0

Revenus et dépenses

La principale source de revenus de la RÉGÎM provient de la contribution des automobilistes au transport collectif par le biais de la taxe sur le carburant qui représentait pour l'année 2015 une somme de 1 106 344 \$ (1 213 194 \$ en 2014). La variabilité de cette source de revenus en fonction de la consommation d'essence des automobilistes complexifie la planification budgétaire de l'organisme. La seconde source de financement de la RÉGÎM est la subvention versée par le MTQ pour le transport collectif, qui pour l'année 2015 est passé de 700 000 \$ à 600 000 \$. Des transferts sont aussi versés pour le programme de transport adapté (158 800 \$) ainsi que pour le programme de navette implanté suite à la diminution de services d'Orléans Express (289 816 \$). Viennent ensuite les revenus perçus pour les services de transport offerts qui, en 2016, totalisaient 503 454 \$ (314 522 \$ en 2014). Puis finalement, la quote-part municipale versée pour le transport adapté en Haute-Gaspésie (83 700 \$). L'ensemble des revenus pour l'année 2015 ont totalisé 2 742 115 \$.

Tableau 10. Sources de revenus de la RÉGÎM (RÉGÎM, 2016).

Revenus	2014	2015	Variation en %
Taxe sur le carburant	1 213 194	1 106 344	-8,81
Subvention MTQ pour le transport collectif	700 000	600 000	-14,29
Subvention MTQ pour le transport adapté	39 701	158 800	299,99
Subvention MTQ pour le service de navette	-	289 816	-
Revenus pour les services offerts	314 522	503 454	60,07
Quotes-parts municipales pour le transport adapté	20 514	83 700	308,01
Total	2 293 931	2 742 115	19,54

Les services de transport réguliers engendrent les dépenses les plus importantes. Pour l'année 2015, celles-ci totalisaient 2 010 950 \$ dont 1 539 293 \$ était versé aux partenaires pour les services de transport à forfait. L'administration générale a engendré des dépenses de l'ordre de 569 874 \$ dont 341 026 \$ couvraient les salaires et les charges sociales. Les services de navette nouvellement implantés ont quant à eux représenté des dépenses de 289 816 \$. De plus, 12 526 \$ ont été dépensés en frais bancaires et en paiements d'intérêts.

Tableau 11. Dépenses de la RÉGÎM (RÉGÎM, 2016).

Dépenses	2014	2015	Variation en %
Transport collectif	1 605 904	1 765 433	9,93
Transport adapté	62 785	245 517	291,04
Services de navette	2 323	289 816	12 375,94
Administration générale	402 699	569 874	41,51
Frais de financement	14 760	12 526	-15,14
Total	2 428 471	2 883 166	18,72
Déficit	134 540	141 052	4,84

Analyse de l'offre et des besoins en matière de transport collectif pour chacune des MRC

Cette section a pour objectif de faire ressortir les besoins de déplacement et les habitudes de transport de la population gaspésienne et de les mettre en parallèle avec les services de transport présentement en place dans la région, de manière à faire ressortir des recommandations pour l'optimisation des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire. Pour ce faire, une analyse a d'abord été effectuée à l'échelle de chacune des MRC de la Gaspésie sur les habitudes de transport de la population et sur les flux de déplacement présents sur chacun de ces territoires. Une seconde analyse portant sur certains groupes socioéconomiques a par la suite été effectuée de manière à faire ressortir les besoins spécifiques et les approches de desserte possible pour chacun de ceux-là. Étant donné que certains de ces groupes représentent une part relativement faible de la population, cette partie a été réalisée à l'échelle de l'ensemble de la Gaspésie de manière à obtenir un échantillon suffisamment grand pour être représentatif de chacun de ces groupes. Les données utilisées pour les analyses dans cette section ont été tirées de l'enquête statistique et d'une série d'entretiens semi-dirigés effectuée dans le cadre de cette étude et décrite dans la section portant sur la méthodologie.

Avignon

La MRC Avignon a été divisée en trois zones. La zone 14 est composée des localités de Saint-Omer, Carleton-sur-Mer et Maria. La zone 15 inclut les localités de Listuguj, Pointe-à-la-Croix, Pointe-à-la-Garde, Escuminac et Nouvelle. La zone 16 est composée des localités de l'Ascension-de-Patapédia, Saint-Alexis-de-Matapédia, Saint-François-d'Assise, Saint-André-de-Restigouche, Ristigouche-Partie-Sud-Est et Matapédia.

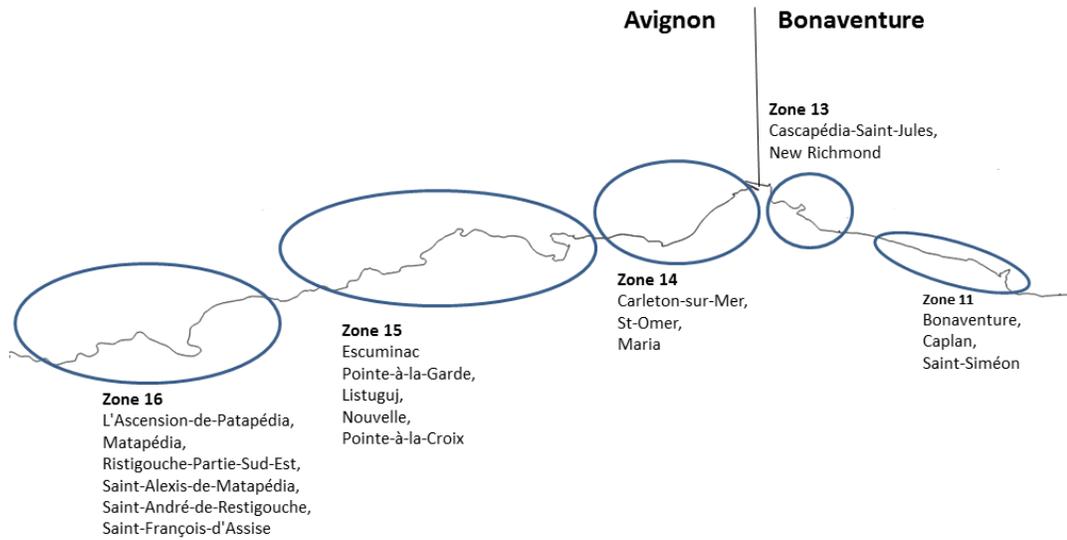


Figure 2. Subdivisions de la MRC Avignon.

Habitudes en matière de transport

Part modale des différents moyens de transport

La voiture a été utilisée pour 89,5 % des déplacements effectués par les répondants de la MRC Avignon (Tableau 12). 84 % des déplacements en automobile ont été effectués par un conducteur seul dans son véhicule et 14,4 % en covoiturage (passager ou conducteur). 3,26 % des déplacements ont été effectués avec les services de la RÉGÎM. Pour la zone 14, composée de Saint-Omer Carleton-sur-Mer et Maria, cette part passe à 4,38 %.

Tableau 12. Part modale des différents modes de transport — MRC Avignon.

Part modale des différents modes de transport (%)								
Zone d'origine	N	Véhicule personnel	Covoiturage (passager)	Covoiturage (conducteur)	RÉGÎM	Marche	Bicyclette	Transport scolaire
Zone 14	251	73,71	7,97	7,17	4,38	1,99	2,39	1,20
Zone 15	76	89,47	3,95	2,63	1,32	0,00	0,00	1,32
Zone 16	41	58,54	12,20	12,20	0,00	9,76	0,00	2,44
Avignon	368	75,27	7,61	6,79	3,26	2,45	1,63	1,36

Saisonnalité des besoins

Une grande majorité des répondants de la MRC Avignon rencontrent des besoins de mobilité constants tout au long de l'année (Tableau 13). Toutefois, les besoins sont plus faibles l'été pour une part des répondants, en partie en raison de la période des vacances. La période estivale ressortait aussi lors des entrevues effectuées avec les intervenants comme celle où les activités de leur organisation étaient les moins intensives. Presque tous ceux travaillant avec les jeunes, que ce soit en lien avec les activités scolaires ou parascolaires, mentionnaient que la majeure partie de leurs activités se concentrait dans la période couverte par le calendrier scolaire. Pour des raisons de financement, plusieurs organismes communautaires se voient aussi contraints de diminuer ou même de suspendre leurs activités durant une bonne partie de la saison estivale.

Tableau 13. Saisonnalité des besoins en transport — MRC Avignon.

Saison où les besoins en transport sont les plus faibles						
Zone	N	Saison				
		Constant	Été	Automne	Hiver	Printemps
Zone 14	150	72,67	24,00	1,33	0,00	2,00
Zone 15	107	67,29	20,56	3,74	0,00	8,41
Zone 16	29	93,10	6,90	0,00	0,00	0,00
Avignon	286	72,73	20,98	2,10	0,00	4,20

Utilisation des services de la RÉGÎM¹

La proportion de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM est beaucoup plus élevée dans les municipalités de la zone 14 que dans celles des deux autres zones (Tableau 14).

Tableau 14. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC Avignon.

% 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 14	178	30,34
Zone 15	113	11,50
Zone 16	59	10,17
Avignon	350	20,63

¹ Il est important d'établir une distinction avec les résultats du tableau 12 qui portent uniquement sur les déplacements effectués lors de la journée de semaine ayant précédé la réponse au questionnaire.

Quand on observe les fréquences d'utilisation des services par les répondants des différentes zones (Tableau 15), on note une utilisation beaucoup plus marquée à l'intérieur de la zone 14. Le taux de répondant qui n'utilise jamais les services de la RÉGÎM y est beaucoup plus faible et le taux d'utilisation, à n'importe quelle fréquence, y est plus élevé que pour les deux autres zones.

Tableau 15. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM — MRC Avignon.

Fréquence d'utilisation par zone de résidence				
Fréquence	Zone 14 (%)	Zone 15 (%)	Zone 16 (%)	Total (%)
Jamais	73,03	91,07	93,33	82,29
Moins d'une fois par mois	17,42	6,25	5,00	11,71
1 fois par mois	1,69	0,00	0,00	0,86
2 fois par mois	1,69	0,00	1,67	1,14
1 fois par semaine	1,69	0,00	0,00	0,86
Plusieurs fois par semaine	4,49	2,68	0,00	3,14

La proportion de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM est inversement proportionnelle à l'âge (Tableau 16). Ainsi, 50 % des 15-19 ans ont déclaré avoir déjà utilisé les services de la RÉGÎM comparativement à 5,6 % chez les 60 ans et plus. On observe la même tendance pour la fréquence d'utilisation (Tableau 17).

Tableau 16. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC Avignon.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranches d'âge		
Tranches d'âge	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
15 à 19 ans	20	50,00
20 à 39 ans	98	38,78
40 à 59 ans	106	16,04
60 ans et plus	125	5,60
Avignon	349	20,63

Tableau 17. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC Avignon.

Fréquence d'utilisation par tranches d'âge				
Fréquence	15 à 19 ans (%)	20 à 39 ans (%)	40 à 59 ans (%)	60 ans et plus (%)
Jamais	55,00	69,39	84,91	95,20
Moins d'une fois par mois	20,00	20,41	11,32	3,20
1 fois par mois	10,00	1,02	0,00	0,00
2 fois par mois	5,00	2,04	0,94	0,00
1 fois par semaine	0,00	1,02	0,00	1,60
Plusieurs fois par semaine	10,00	6,12	2,83	0,00

Les femmes utilisent les services de la RÉGÎM dans une proportion largement supérieure à celle des hommes (Tableau 18).

Tableau 18. Utilisation des services de la RÉGÎM en fonction du sexe — MRC Avignon.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par sexe		
Sexe	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Homme	160	16,88
Femme	186	23,66
Avignon	346	20,52

Pour ce qui est de l'occupation principale, les étudiants forment le groupe où la proportion de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM est la plus élevée (61,54 %) (Tableau 19). Inversement, le taux le plus faible (5,26 %) est observé chez les retraités.

Tableau 19. Utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC Avignon.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par occupation principale		
Zone	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Autre	15	26,67
Étudiant	26	61,54
Retraité	95	5,26
Sans emploi	22	27,27
Travailleur	191	21,99
Avignon	349	20,92

On observe la même tendance pour les fréquences d'utilisation : les étudiants représentent les utilisateurs les plus fréquents, suivi des personnes sans emploi, des travailleurs et enfin des retraités (Tableau 20). Si les travailleurs utilisent les services dans une proportion plus faible que les deux autres groupes mentionnés précédemment, ils représentent toutefois une part plus importante de la population, et ainsi un volume plus important d'utilisateur en nombre absolu.

Tableau 20. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC Avignon.

Fréquence d'utilisation selon l'occupation principale				
Fréquence	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Travailleur (%)	Retraité (%)
Jamais	42,31	77,27	81,58	95,79
Moins d'une fois par mois	34,62	18,18	12,63	2,11
1 fois par mois	7,69	0,00	0,53	0,00
2 fois par mois	3,85	0,00	1,05	0,00
1 fois par semaine	0,00	0,00	0,53	2,11
Plusieurs fois par semaine	11,54	4,55	3,68	0,00

Tableau 21. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC Avignon.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranches de revenu		
Zone	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Moins de 30 000 \$	40	25,00
30 000 \$ à 49 999 \$	39	23,08
50 000 \$ à 69 999 \$	22	36,36
70 000 \$ à 89 999 \$	23	26,09
90 000 \$ et plus	36	38,89
Avignon	160	29,38

Pour ce qui est des fréquences d'utilisation en fonction de la tranche de revenu (Tableau 21), les répondants dont le revenu du ménage annuel brut se situe au-dessus de 90 000 \$ par année sont ceux dont la proportion ayant déjà utilisé le transport collectif est la plus élevée (39 %). Ils sont plus de 8,5 % à utiliser les services de la RÉGÎM plusieurs fois par semaine (Tableau 22). Les répondants appartenant aux tranches de revenu brut annuel inférieur à 50 000 \$ par année utilisent les services de la RÉGÎM plusieurs fois par semaine dans une proportion semblable (moins de 30 000 \$, 9,76 %; 30 000 à 49 000 \$, 7,69 %).

Tableau 22. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC Avignon.

Fréquence d'utilisation par tranches de revenu					
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	75,61	84,62	77,27	82,61	62,86
Moins d'une fois par mois	9,76	7,69	18,18	17,39	22,86
1 fois par mois	0,00	0,00	0,00	0,00	2,86
2 fois par mois	0,00	0,00	0,00	0,00	2,86
1 fois par semaine	4,88	0,00	0,00	0,00	0,00
Plusieurs fois par semaine	9,76	7,69	4,55	0,00	8,57

Les groupes ayant plus de chance de rencontrer des problématiques de mobilité (les jeunes, les personnes sans emploi et celles membres de ménage à faible revenu) sont ceux utilisant les services de la RÉGÎM dans la plus forte proportion. Si le taux d'utilisateur au sein de ces différents groupes est plus élevé que pour l'ensemble de la population, cela ne se traduit cependant pas nécessairement par un nombre absolu plus élevé d'utilisateurs. Si l'on prend par exemple le groupe des 15-19 ans, il forme la tranche d'âge ayant la plus faible importance démographique (6,5 % de l'échantillon comparativement à une part avoisinant les 30 % pour les trois autres tranches d'âge). Les étudiants forment eux 8 % de l'échantillon comparativement à 54,5 % pour les travailleurs. Les personnes sans emploi représentent quant à elles 6,5 % de l'échantillon.

Les groupes des 60 ans et plus et les retraités ressortent tout particulièrement par leur tendance à ne pas utiliser les services de transport collectif. 96 % des retraités disent ne jamais utiliser le transport en commun et uniquement 5,5 % ont déjà essayé les services de la RÉGÎM. Ces groupes représentent une part importante de la population (60 ans et plus, 34 %; retraités, 26,5 %).

Freins à l'utilisation

Les répondants étaient invités à sélectionner ce qui représentait pour eux les principaux freins à l'utilisation du transport en commun. La raison la plus souvent évoquée (36 % des répondants de la MRC Avignon) était l'horaire des services qui ne convenait pas aux besoins de déplacement (Tableau 23). Elle avait aussi été mentionnée par la majorité des intervenants rencontrés et constituait de loin la principale raison évoquée pour la non-utilisation des services. L'horaire apparaissait particulièrement problématique pour les organisations travaillant avec des clientèles se déplaçant en dehors des heures de pointe : les jeunes, les personnes âgées, les

chercheurs d'emplois, les travailleurs aux horaires irréguliers et une part importante des utilisateurs des différents services sociaux. La seconde raison évoquée par 27,5 % des répondants était que ceux-ci ne désiraient pas utiliser le transport en commun. La culture de la voiture unique a été la troisième raison de non-usage évoquée par les intervenants de la MRC Avignon. Les trajets ressortent en troisième et sont mentionnés par 17,5 % des répondants. Le manque de connaissances qui était la seconde raison la plus évoquée lors des entrevues avec des intervenants clés est mentionné par 14,29 % des répondants.

Tableau 23. Raisons de non-usage évoquées pour chacune des zones de la MRC Avignon.

Raisons de non-usage évoquées par zone				
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par zone			
	Zone 1 4	Zone 1 5	Zone 1 6	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	48,15	25,00	24,19	36,66
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,00	1,67	1,61	0,81
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	14,81	2,50	3,23	8,89
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	14,29	15,83	11,29	14,29
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	6,88	12,50	6,45	8,63
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	12,17	5,00	3,23	8,36
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	20,63	15,83	11,29	17,52
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	10,58	65,00	6,45	27,49
Les tarifs sont trop élevés.	2,12	0,83	0,00	1,35

Il est intéressant de noter que les répondants masculins sont plus nombreux à avoir mentionné le fait de ne pas vouloir utiliser le transport en commun (33,53 % comparativement à 22,39 % pour les femmes) (Tableau 24). Pour les hommes, il s'agit de la raison la plus souvent évoquée, à égalité avec les horaires qui ne correspondent pas aux besoins. Les horaires ne convenant pas aux besoins sont également le motif de non-usage le plus souvent mentionné par les femmes. Les trajets semblent moins convenir aux hommes qu'aux femmes, alors que ces dernières mentionnent à près de 11 % l'absence de transports en commun la fin de semaine comme raison de non-usage.

Tableau 24. Raisons de non-usage évoquées par genre — MRC Avignon.

Raisons de non-usage évoquées par genre			
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par genre		
	Homme	Femme	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	33,53	37,81	35,85
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,00	1,49	0,81
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	6,47	10,95	8,89
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	14,71	13,43	14,02
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	7,65	9,45	8,63
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	10,00	6,97	8,36
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	20,00	15,42	17,52
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	33,53	22,39	27,49
Les tarifs sont trop élevés.	1,76	1,00	1,35

Concernant les différentes tranches d'âge, la question de l'horaire ressort tout particulièrement chez les moins de 60 ans. Quarante-six pour cent (46 %) des 15-19 ans ont sélectionné l'horaire comme raison de non-usage et 29 % ont sélectionné l'absence de services réguliers la fin de semaine (Tableau 25). Les intervenants travaillant avec les jeunes ont évoqué presque systématiquement les besoins de déplacement de ce groupe les soirs et les fins de semaine pour différents types d'activité. Toujours chez les 15 à 19 ans, le nombre de répondants ayant indiqué ne pas vouloir utiliser le transport en commun est également près de 30 %. Cette proportion diminue chez les 20 à 39 ans qui évoquent plutôt des trajets qui ne correspondent pas à leurs besoins comme second motif de non-usage. La majorité des 60 ans et plus indique ne pas vouloir utiliser le transport en commun. La seconde raison de non-usage mentionnée par ce groupe est la méconnaissance des services offerts.

Tableau 25. Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge — MRC Avignon.

Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge					
Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par tranches de revenu				
	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	45,83	58,49	40,68	10,85	35,81
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,00	0,00	0,85	1,55	0,80
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	29,17	15,09	4,24	3,88	8,75
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	16,67	19,81	10,17	12,40	14,06
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	12,50	10,38	10,17	4,65	8,49
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	0,00	15,09	11,86	0,78	8,22
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	16,67	28,30	20,34	4,65	16,98
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	29,17	21,70	30,51	27,91	27,06
Les tarifs sont trop élevés.	4,17	2,83	0,85	0,00	1,33

En matière d'habitude de transport, on observe pour la MRC Avignon, comme pour l'ensemble de la Gaspésie, une prépondérance des déplacements en véhicule individuel. La part occupée par le transport collectif reste relativement faible, même si elle est supérieure à celle observée pour l'ensemble de la Gaspésie. La principale raison de non-usage évoquée par 36,5 % des répondants est l'horaire. Ce dernier apparaît particulièrement problématique pour les jeunes et les chercheurs d'emplois qui, comme en faisaient mention les intervenants rencontrés, se déplacent dans des plages horaires situées en dehors des heures de pointe du navettage domicile-travail. Un élément important à noter par rapport aux freins identifiés par les répondants est l'importance accordée au fait de ne pas souhaiter utiliser le transport collectif (27,5 % des répondants) et au manque de connaissances des services (14,5 % des répondants). Ces deux limites ne réfèrent pas à un problème au niveau de l'adéquation aux besoins de l'offre de service de la RÉGÎM, mais plutôt à une problématique liée à la demande. La culture de l'automobile et le manque d'habitudes liées à l'utilisation des transports collectifs étaient d'ailleurs évoqués comme principaux obstacles à l'utilisation par une part importante des intervenants consultés. Cet aspect doit absolument être pris en compte dans l'élaboration de stratégies visant à augmenter l'utilisation du transport collectif.

Flux de déplacement sur le territoire de la MRC Avignon

Principales destinations

La destination la plus fréquemment mentionnée pour l'ensemble des trajets effectués à partir d'une des localités de la MRC Avignon est Carleton-sur-Mer (36,5 %), suivi de Nouvelle (13 %) et de Maria (9,5 %) (Tableau 26).

Tableau 26. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC Avignon.

Principales destinations des trajets effectués		
Localité de destination	N	% des trajets effectués
Carleton-sur-Mer (Carleton-sur-Mer)	145	36,52
Nouvelle	52	13,10
Maria	37	9,32
Localité située en dehors de la région	29	7,30
Carleton-sur-Mer (Saint-Omer)	27	6,80
New Richmond	23	5,79
Caplan	18	4,53
Matapédia	16	4,03
Pointe-à-la-Croix	10	2,52
Bonaventure	10	2,52
Avignon	397	100,00

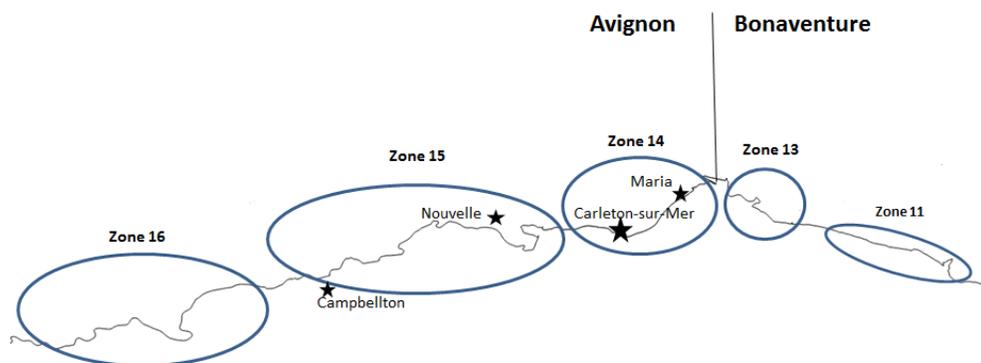


Figure 3. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC Avignon.

Les travailleurs interrogés ont mentionné à 31,5 % Carleton-sur-Mer comme principal lieu de travail, suivi de Nouvelle (18 %) et de Maria (11 %) (Tableau 27).

Tableau 27. Lieux de travail principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants — MRC Avignon.

Principaux lieux de travail		
Localité où se situe le principal lieu de travail	N	% des travailleurs
Carleton-sur-Mer (Carleton-sur-Mer)	63	31,50
Nouvelle	36	18,00
Maria	22	11,00
Localité située en dehors de la région	18	9,00
Carleton-sur-Mer (Saint-Omer)	11	5,50
Matapédia	11	5,50
Pointe-à-la-Croix	10	5,00
New Richmond	8	4,00
Total	200	100,00

Carleton-sur-Mer ressort aussi comme le principal lieu d'étude de la région pour 71,5 % des répondants étudiants.

Tableau 28. Lieux d'étude principaux les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants – MRC Avignon.

Principaux lieux d'étude		
Localité où se situe le principal lieu d'étude	N	% des étudiants
Carleton-sur-Mer (Carleton-sur-Mer)	20	71,43
Localité située en dehors de la région	6	21,43
Maria	1	3,57
Matapédia	1	3,57
Total	28	100

Pour ce qui est des déplacements effectués pour des achats, c'est encore Carleton-sur-Mer qui figure comme principale destination (41,07 %), suivi du choix localité située en dehors de la région (28,57 %) (Tableau 29). Le fort taux de réponse pour cette option est probablement dû à la forte concentration de commerces présents à Campbellton, qui représente un important centre de service pour la MRC Avignon, et ce tout particulièrement dans l'ouest de celle-ci.

Tableau 29. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats consignés par les répondants — MRC Avignon.

Principales destinations des trajets effectués pour des achats		
Localité de destination	N	% des trajets effectués pour des achats
Carleton-sur-Mer (Carleton-sur-Mer)	23	41,07
Localité située en dehors de la région	16	28,57
New Richmond	4	7,14
Maria	4	7,14
Nouvelle	3	5,36
Pointe-à-la-Croix	2	3,57
Saint-Omer	2	3,57
Total	56	100,00

La municipalité de Carleton-sur-Mer représente la principale destination pour les trajets ayant comme origine la MRC Avignon. Nouvelle et Maria apparaissent aussi comme d'importantes destinations pour la MRC particulièrement comme lieux d'emploi. La population et les activités dans la MRC Avignon étant concentrées à l'est, il apparaît normal que les principales destinations s'y situent.

Trajet

Les trajets effectués à partir de chaque zone de la MRC Avignon et mentionnés à plus de 10 reprises ont été sélectionnés pour les analyses de flux qui suivent. Une pondération leur a été appliquée en fonction du lieu de résidence 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 tiré dans cette zone a été inférée à l'ensemble de la population à l'étude pour cette zone. Le pourcentage de mention d'intérêt à utiliser le transport en commun pour les trajets mentionnés a, par la suite, été appliqué aux volumes de déplacement pondérés de manière à obtenir le volume potentiel d'utilisateur du transport collectif (Tableau 30)². Il est important de noter que les volumes potentiels présentés ici représentent un potentiel maximum qui serait théoriquement atteignable s'il était possible d'accéder à l'autobus à toute heure de la journée et à partir de n'importe quel lieu des zones d'origine et de destination. Ils fournissent un aperçu des volumes de déplacement présents sur le territoire et de leurs répartitions dans le temps et dans l'espace, et non pas le nombre de déplacements qui devrait normalement être atteint par la RÉGÎM.

² Les calculs détaillés de la pondération appliquée sont présentés dans la section Méthodologie en page 2.

Tableau 30. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC Avignon.

Pondération des trajets ayant fait l'objet de plus de 10 mentions					
Zone d'origine	Trajet	N	Volumes de déplacement pondérés	% de répondants intéressés à prendre le transport collectif	Volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif
Zone 14	Zone 14 → zone 14	184	5339,22	14,67	783,47
Zone 14	Zone 14 → zone 11	27	965,18	55,56	536,21
Zone 14	Zone 14 → zone 13	24	887,25	29,17	258,78
Zone 14	Zone 14 → zone 15	21	624,93	14,29	89,28
Zone 14	Zone 14 → Nouveau-Brunswick	10	304,61	14,67	44,70
Zone 15	Zone 15 → zone 15	44	1332,86	13,64	181,75
Zone 15	Zone 15 → zone 14	23	689,36	26,09	179,83
Zone 16	Zone 16 → zone 16	17	578,81	0,00	0,00
Zone 16	Zone 16 → Nouveau-Brunswick	15	510,71	13,33	68,10

Le plus grand potentiel de déplacement en transport collectif, selon les données recueillies, se situe au niveau des trajets effectués à l'intérieur de la zone 14 comprenant les localités de Saint-Omer, Carleton-sur-Mer et Maria avec 783 déplacements potentiels effectués avec le transport en commun sur une journée complète (Tableau 30 et Figure 5). Le second volume le plus important se retrouve au niveau des déplacements partant de la zone 14 vers les zones 13 (258 déplacements potentiels) et 11 (536 déplacements potentiels). Les trajets effectués à l'intérieur de la zone 15 couvrant le secteur allant de Pointe-à-la-Croix à Nouvelle représenteraient, quant à eux, un potentiel de 182 déplacements journaliers en transport collectif. Cent quatre-vingts (180) déplacements potentiels pourraient aussi être effectués durant une journée de la zone 15 vers la zone 14.

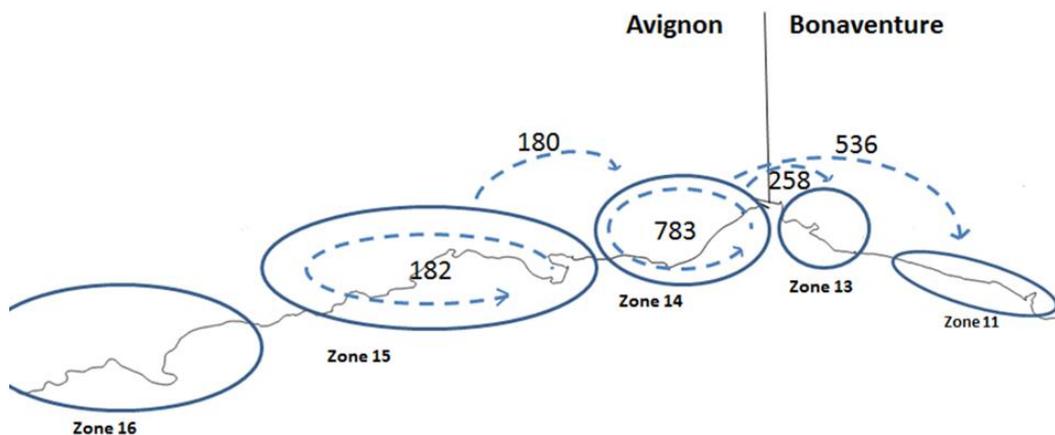


Figure 4. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif — MRC Avignon.

À partir des heures de départ consignées par les répondants pour chacun des trajets, les projections effectuées sur les volumes de déplacement et sur le nombre d'utilisateurs potentiels du transport collectif ont été réparties en fonction du nombre de déplacements consignés pour chaque plage horaire d'une journée de semaine normale. Les tableaux qui suivent présentent les volumes potentiels d'utilisateur par plage horaire pour les trajets ayant le nombre éventuel d'utilisateurs le plus important (Tableau 30). Les heures de passage des parcours de la RÉGÎM desservant ces trajets ont été ajoutées aux tableaux de manière à pouvoir comparer les pointes de déplacement prévues avec les services présentement en place. Les trajets ont été regroupés de manière à correspondre le plus possible aux parcours de la RÉGÎM présentement en place. Des tableaux détaillés incluant les déplacements de l'échantillon et les projections de déplacement ont été mis à l'annexe 5 pour chacun des trajets présentés.

Zone 14 → zone 14

C'est entre 7 h et 8 h le matin et 16 h et 17 h que se situent les heures de pointe du matin et du soir. Le matin, le second plus grand volume de déplacement se retrouve entre 8 h et 9 h. En comparant ces volumes de déplacement aux horaires des trajets dans ce secteur, on observe qu'une part importante des passages s'effectue entre 6 h et 7 h et peu entre 8 et 9 h. Cependant, les trajets allant des 2 extrémités de la zone (Saint-Omer à l'ouest, Maria à l'est) vers Carleton-sur-Mer ont des heures de passage entre 7 h et 8 h. En ce qui concerne les déplacements de mi-journée, le plus important pic ayant lieu entre 13 h et 14 h n'est desservi par aucun des parcours. Les heures de passage de fin de journée correspondent aux heures où les volumes sont les plus importants.

Tableau 31. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 14.

Zone 14 → zone 14: volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM					
Période	Usagers potentiels	44 Carleton -> Saint-Omer	44 Saint-Omer -> Carleton	40 Carleton -> Maria	40 Maria -> Carleton
Avant 5 h	5				
6 h-6 h 59	15	6 h 48	6 h 29	6 h 43	
7 h-7 h 59	136		7 h 34		7 h 29/ 7 h 30
8 h-8 h 59	96				8 h 10
9 h-9 h 59	51				
10 h-10 h 59	51				
11 h-11 h 59	51			11 h 58	
12 h-12 h 59	45				12 h 24
13 h-13 h 59	56				
14 h-14 h 59	30				
15 h-15 h 59	40				
16 h-16 h 59	91	16 h 28	16 h 48	16 h 06/16 h 28 /16 h 43	
17 h et 17 h 59	45	17 h 25/ 17 h 50		17 h 25	17 h 31
18 h-18 h 59	25				
19 h-19 h 59	15				
20 h-20 h 59	15				
Après 21 h	15				

Zone 14 → zone 13, Zone 14 → zone 11

Comme pour les déplacements à l'intérieur de la zone 14, les déplacements vers les zones 11 et 13 situées à l'est de celle-ci (MRC de Bonaventure) et desservies par le parcours 40 en direction de Paspébiac se concentrent entre 7 h et 8 h et 16 h et 17 h, avec une pointe de mi-journée entre 13 h et 14 h (Tableaux 32 et 33). Le trajet du matin offert par la RÉGÎM partant de Carleton à 6 h 43 se situe donc en avance par rapport à l'heure de pointe matinale. Il en va de même pour le passage de mi-journée à 11 h 58.

Tableau 32. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 14 vers la zone 13.

Zone 14 → zone 13 : volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	40 Carleton -> New Richmond
6 h-6 h 59	34	6 h 43
7 h-7 h 59	34	
8 h-8 h 59	23	
10 h-10 h 59	11	
11 h-11 h 59	11	11 h 58
12 h-12 h 59	11	
13 h-13 h 59	23	
16 h-16 h 59	34	16:06/16 h 28/16 h 43
17 h-17 h 59	34	17 h 25
18 h-18 h 59	23	
Après 21 h	23	

Tableau 33. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 14 vers la zone 11.

Zone 14 → zone 11 : volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	40 Carleton -> Bonaventure
6 h-6 h 59 am	64	6 h 43
7 h-7 h 59 am	86	
8 h-8 h 59 am	43	
9 h-9 h 59 am	21	
10 h-10 h 59 am	43	
11 h-11 h 59 am	21	11 h 58
13 h-13 h 59 pm	64	
14 h-14 h 59 pm	21	
15 h-15 h 59 pm	43	
16 h-16 h 59 pm	86	16:06/16 h 28/16 h 43
17 h-17 h 59 pm	21	17 h 25
18 h-18 h 59 pm	21	

Zone 15 → zone 15, Zone 15 → zone 14

Les horaires de matin sont situés à cheval sur les deux principales heures d'achalandage observé (Tableaux 34 et 35). Par contre, pour les trajets de fin de journée, le parcours 44 en direction de Carleton-sur-Mer partant de Pointe-à-la-Croix à 16 h 12 ne semble pas correspondre au principal volume plutôt observé entre 17 h et 18 h.

Tableau 34. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 15.

Zone 15 → zone 15 : volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM			
Période	Usagers potentiels	44 Pointe-à-la-Croix -> Nouvelle	44 Nouvelle -> Pointe-à-la-Croix
Avant 5 h	11		
Entre 5 h et 5 h 59	11		
Entre 6 h et 6 h 59	22		
Entre 7 h et 7 h 59	17	7 h	7 h 3
Entre 9 h et 9 h 59	6		
Entre 10 h et 10 h 59	11		
Entre 11 h et 11 h 59	22		
Entre 12 h et 24 h 59	6		
Entre 13 h et 13 h 59	22		
Entre 14 h et 14 h 59	11		
Entre 16 h et 16 h 59	22	16 h 12	16 h 43
Entre 17 h et 17 h 59	17		17 h 38
Après 21 h	6		

Tableau 35. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 15 vers la zone 14.

Zone 15 → zone 14 : volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	Pointe-à-la-Croix -> Carleton
Entre 7 h et 7 h 59	60	7 h
Entre 8 h et 8 h 59	26	
Entre 12 h et 24 h 59	9	
Entre 13 h et 13 h 59	34	
Entre 14 h et 14 h 59	9	
Entre 16 h et 16 h 59	9	16 h 12
Entre 17 h et 17 h 59	26	
Après 21 h	9	

Recommandations partielles

C'est dans l'est de la MRC, principalement dans la zone 14, regroupant les localités de Saint-Omer, Carleton-sur-Mer et Maria, où les plus grandes concentrations de déplacement sont notées. Le parcours 40 allant de Carleton-sur-Mer à Paspébiac est l'un des trajets présentant le plus grand potentiel d'achalandage à l'échelle gaspésienne. Comme celui-ci dessert en grande partie la MRC de Bonaventure, les recommandations par rapport aux ajustements qui pourraient y être apportés seront traitées dans la prochaine section portant sur cette MRC. Concernant le parcours 44 desservant le secteur allant de Pointe-à-la-Croix à Carleton-sur-Mer, les heures de passage dans l'ensemble correspondent assez bien aux heures de pointe observées dans l'échantillon. Le passage de fin de journée en direction de Carleton-sur-Mer pourrait être décalé de manière à passer plus près de 17 h.

Bonaventure

La MRC de Bonaventure a été divisée en quatre zones (Figure 6). La zone 10 est composée des localités de Hope, Hope Town, New Carlisle, Paspébiac, Shigawake et Saint-Godefroi. La zone 11 inclut les localités de Bonaventure, Caplan et Saint-Siméon. La zone 12 regroupe les localités de Saint-Alphonse et Saint-Elzéar, et la zone 13 est composée des municipalités de Cascapédia-Saint-Jules, Gesgapegiag et New Richmond.

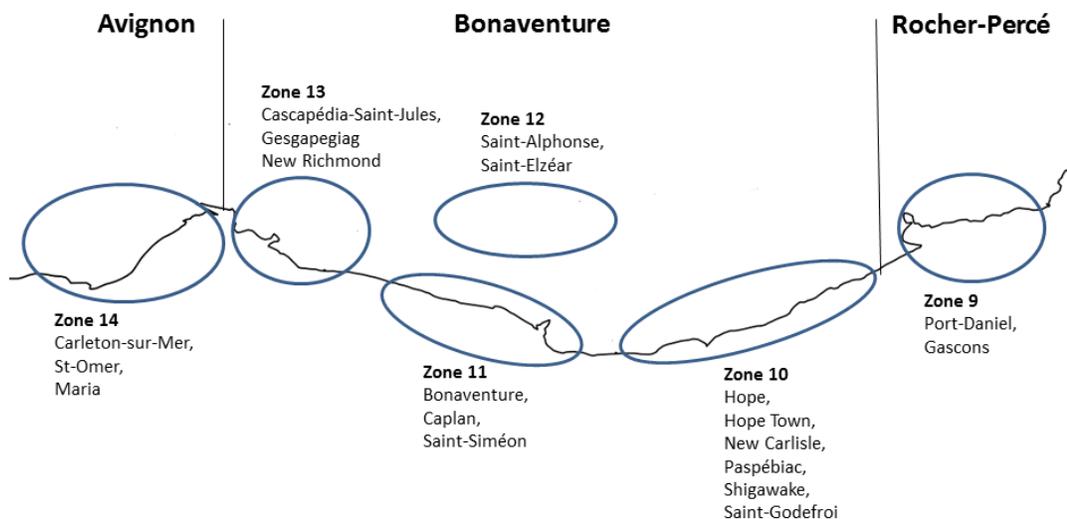


Figure 5. Divisions utilisées pour la MRC de Bonaventure.

Habitudes en matière de transport

Part modale des différents moyens de transport

La majorité des déplacements consignés par les répondants de la MRC de Bonaventure (93,79 %) ont été effectués en automobile. Pour 80 % de ceux-ci, les répondants étaient seuls à bord de leur véhicule. La RÉGÎM a été utilisée pour 2,54 % des déplacements consignés. Les déplacements effectués avec les services de la RÉGÎM sont plus élevés à partir de la zone 11 (Caplan, St-Siméon et Bonaventure) avec 3,29 % des déplacements. Fait à noter, le covoiturage a été utilisé pour 42,86 % des déplacements effectués à partir de la zone 12 regroupant Saint-Elzéar et Saint-Alphonse (Tableau 36).

Tableau 36. Part modale des différents modes de transport — MRC de Bonaventure.

Part modale des différents modes de transport (%)								
Zone d'origine	N	Véhicule personnel	Covoiturage (passager)	Covoiturage (conducteur)	RÉGÎM	Marche	Bicyclette	Transport scolaire
Zone 10	83	69,88	12,05	15,66	1,20	0,00	0,00	0,00
Zone 11	152	75,66	7,89	7,89	3,29	0,66	2,63	1,32
Zone 12	21	52,38	28,57	14,29	0,00	0,00	0,00	0,00
Zone 13	98	82,65	3,06	8,16	3,06	2,04	1,02	0,00
Bonaventure	354	74,86	8,76	10,17	2,54	0,85	1,41	0,56

Saisonnalité des besoins

Comme pour Avignon, la majorité des répondants de la MRC de Bonaventure (73,2 %) ont des besoins en transport constants tout au long de l'année. 19 % des répondants éprouvent des besoins moins marqués durant la saison estivale (Tableau 37). Cela s'explique, entre autres, par une diminution des activités de plusieurs organisations, notamment les organisations des domaines de l'enseignement ou de la santé et des services sociaux.

Tableau 37. Saisonnalité des besoins en transport — MRC de Bonaventure.

Saison où les besoins en transport sont les plus faibles						
Zone	N	Saison (%)				
		Constant	Été	Automne	Hiver	Printemps
Zone 10	99	81,82	14,14	1,01	0,00	3,03
Zone 11	101	63,37	25,74	5,94	0,00	4,95
Zone 12	21	80,95	14,29	4,76	0,00	0,00
Zone 13	70	72,86	17,14	4,29	0,00	5,71
Bonaventure	291	73,20	18,90	3,78	0,00	4,12

Utilisation des services de la RÉGÎM

Une proportion assez importante des répondants de la MRC a déjà utilisé les services de la RÉGÎM (30,5 %) (Tableau 38). La zone 11 (Bonaventure, Saint-Siméon et Caplan) présente le pourcentage le plus élevé (41 %). Sans surprise, la plus faible proportion (7,5 %) apparaît dans la zone 12 (St-Alphonse et St-Elzéar) puisque ces deux municipalités ne sont pas desservies par les parcours réguliers de la RÉGÎM.

Tableau 38. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de Bonaventure.

% 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 10	117	29,06
Zone 11	115	40,87
Zone 12	26	7,69
Zone 13	79	25,32
Bonaventure	337	30,56

Pour les fréquences d'utilisation observées (Tableau 39), les tendances demeurent similaires à celles précédemment évoquées. Ainsi, la zone 11 affiche la proportion de répondants n'utilisant jamais les services de la RÉGÎM la plus faible (60,5 %) et celle des utilisateurs ayant recours aux services une fois par mois et plus la plus élevée, alors que la zone 12 connaît les plus faibles fréquences d'utilisation.

Tableau 39. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de Bonaventure.

Fréquence	Fréquence d'utilisation par zone de résidence				
	Zones				
	Zone 10 (%)	Zone 11 (%)	Zone 12 (%)	Zone 13 (%)	Total (%)
Jamais	75,00	60,53	92,31	78,21	72,16
Moins d'une fois par mois	11,21	21,05	7,69	10,26	14,07
1 fois par mois	3,45	1,75	0,00	3,85	2,69
2 fois par mois	3,45	4,39	0,00	1,28	2,99
1 fois par semaine	0,86	1,75	0,00	5,13	2,10
Plusieurs fois par semaine	6,03	10,53	0,00	1,28	5,99

Tableau 40. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC de Bonaventure.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranches d'âge		
Tranches d'âge	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
15 à 19 ans	22	63,64
20 à 39 ans	75	44,00
40 à 59 ans	125	27,20
60 ans et plus	111	18,92
Bonaventure	333	30,63

C'est aussi chez les 15-19 ans que l'on note la proportion la plus élevée de répondants utilisant les services plusieurs fois par semaine (14,3 %). En comparaison, seulement 8 % des 20-39 ans, 7 % des 40-59 ans et 1 % des 60 ans et plus affichent cette fréquence d'utilisation (Tableau 41).

Tableau 41. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC de Bonaventure.

Fréquence d'utilisation par tranches d'âge				
Fréquence	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus
	(%)	(%)	(%)	(%)
Jamais	38,10	56,16	74,40	86,49
Moins d'une fois par mois	23,81	19,18	15,20	8,11
1 fois par mois	9,52	4,11	0,80	2,70
2 fois par mois	0,00	8,22	1,60	1,80
1 fois par semaine	14,29	4,11	0,80	0,00
Plusieurs fois par semaine	14,29	8,22	7,20	0,90

Comme pour la MRC Avignon, on observe une proportion beaucoup plus élevée de femmes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM (Tableau 42).

Tableau 42. Utilisation des services de la RÉGÎM selon le sexe — MRC de Bonaventure.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM selon le sexe		
Sexe	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Homme	162	24,07
Femme	173	36,42
Bonaventure	335	30,45

Tableau 43. Utilisation des services de la RÉGÎM selon l'occupation principale — MRC de Bonaventure.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM selon l'occupation principale		
Zone	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Autre	12	50,00
Étudiant	29	62,07
Retraité	98	16,33
Sans emploi	16	31,25
Travailleur	181	31,49
Bonaventure	336	30,36

Les étudiants, les travailleurs et les personnes sans emploi constituent les deux groupes où l'on observe les proportions les plus importantes d'utilisateurs réguliers (Tableau 44).

Tableau 44. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM selon l'occupation principale — MRC de Bonaventure.

Fréquence d'utilisation selon l'occupation principale				
Fréquence	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Travailleur (%)	Retraité (%)
Jamais	40,74	75,00	68,89	88,78
Moins d'une fois par mois	18,52	18,75	16,11	7,14
1 fois par mois	7,41	0,00	1,67	3,06
2 fois par mois	0,00	0,00	3,89	1,02
1 fois par semaine	14,81	6,25	1,11	0,00
Plusieurs fois par semaine	18,52	0,00	8,33	0,00

Les répondants appartenant à un ménage dont le revenu brut annuel se situe entre 50 000 et 69 000 \$ ressortent comme les utilisateurs les plus réguliers (35 % utilisent les services 1 fois ou plusieurs fois par semaine) du transport collectif pour la MRC de Bonaventure. En fait, on observe une proportion de répondants utilisant les services plusieurs fois par semaine plus élevée dans les tranches de revenu de ménage supérieures à 50 000 \$ par année (Tableau 45).

Tableau 45. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC de Bonaventure.

Fréquence d'utilisation par tranches de revenu					
Fréquence	Moins de	30 000 \$ à	50 000 \$ à	70 000 \$ à	90 000 \$
	30 000 \$	49 999 \$	69 999 \$	89 999 \$	et plus
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Jamais	70,59	75,00	39,29	67,74	58,62
Moins d'une fois par mois	17,65	12,50	21,43	12,90	24,14
1 fois par mois	2,94	3,13	3,57	3,23	3,45
2 fois par mois	0,00	6,25	0,00	6,45	0,00
1 fois par semaine	2,94	0,00	10,71	0,00	0,00
Plusieurs fois par semaine	5,88	3,13	25,00	9,68	13,79

Freins à l'utilisation

Des horaires inadaptés à leurs besoins de déplacement constituent la principale raison de non-usage invoquée par les répondants de la MRC de Bonaventure (31 % d'entre eux). L'absence de désirs d'employer le transport en commun reflète la deuxième raison de non-usage mentionnée le plus fréquemment (29,5 % des répondants). Les zones où le nombre de répondants ne souhaitant pas utiliser le transport en commun est le plus élevé sont les zones 10 (45,5 % des répondants) et 13 (38 % des répondants). Seuls 14 % des répondants mentionnent cette raison spécifique dans la zone 11. Dans la zone 12, qui n'est pas desservie par les trajets réguliers, 4 % des répondants optent pour cette réponse alors que la plus forte proportion fait plutôt état d'une distance des arrêts d'autobus trop grande par rapport au domicile (Tableau 46).

Tableau 46. Raisons de non-usage évoquées pour chacune des zones de la MRC de Bonaventure.

Raisons de non-usage évoquées par zone					
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par zone				
	Zone 10	Zone 11	Zone 12	Zone 13	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	12,61	43,44	32,00	39,24	31,01
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,84	0,00	4,00	0,00	0,58

La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	4,20	20,49	4,00	12,66	11,88
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	5,04	5,74	8,00	5,06	5,51
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	8,40	11,48	48,00	17,72	14,49
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	5,04	14,75	8,00	15,19	11,01
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	8,40	15,57	24,00	11,39	12,75
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	45,38	13,93	4,00	37,97	29,57
Les tarifs sont trop élevés.	0,00	5,74	0,00	0,00	2,03

Chez les 15-19 ans, trois raisons de non-usage ont été mentionnées dans la même proportion (35 %) par les répondants : les horaires, l'absence de services réguliers la fin de semaine et le fait de ne pas souhaiter utiliser le transport collectif. Chez les 20-39 ans et les 40-59 ans, des horaires ne correspondant pas à leurs besoins de déplacement apparaissent comme la principale raison de non-usage (55 % pour les 20-39 ans et 33 % pour les 40-59 ans). Chez les répondants de 60 ans et plus, le fait de ne pas désirer utiliser le transport en commun figure comme principal frein (46,5 %) (Tableau 47).

Tableau 47. Raisons de non-usage invoquées selon les tranches d'âge des répondants — MRC de Bonaventure.

Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge					
Raisons de non-usage invoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par tranches de revenu				
	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	34,78	55,13	33,08	9,82	30,61
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,00	0,00	0,77	0,89	0,58
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	34,78	20,51	10,77	2,68	11,95
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	4,35	8,97	4,62	4,46	5,54
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	26,09	14,10	17,69	8,93	14,58
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	0,00	26,92	10,77	1,79	10,79

Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	17,39	26,92	8,46	7,14	12,83
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	34,78	10,26	25,38	46,43	29,45
Les tarifs sont trop élevés.	4,35	3,85	1,54	0,89	2,04

Flux de déplacement sur le territoire de la MRC de Bonaventure

Principales destinations

Bonaventure (22 %), New Richmond (17,5 %) et Paspébiac (13,5 %) sont les destinations les plus fréquemment mentionnées pour l'ensemble des trajets effectués par les répondants de la MRC de Bonaventure (Tableau 48).

Tableau 48. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC de Bonaventure.

Principales destinations des trajets effectués		
Localité de destination	N	Pourcentage (%) des trajets effectués
Bonaventure	83	22,13
New Richmond	66	17,60
Paspébiac	51	13,60
Caplan	36	9,60
Carleton-sur-Mer (Carleton-sur-Mer)	29	7,73
Maria	25	6,67
New Carlisle	14	3,73
Saint-Elzéar	13	3,47
Bonaventure	375	100³

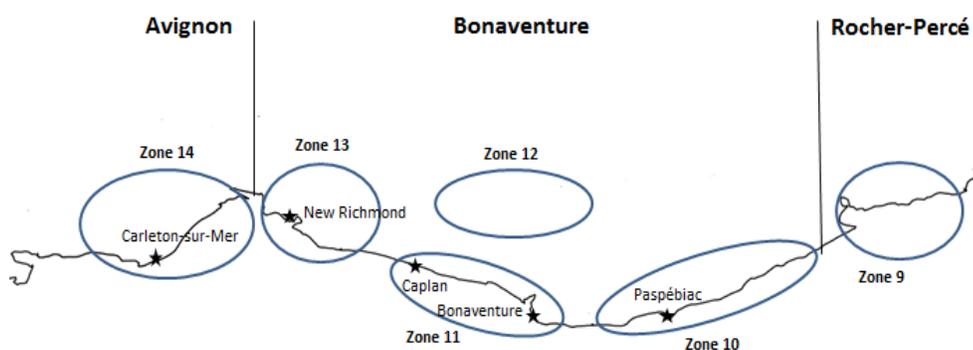


Figure 6. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC de Bonaventure.

³ Les localités ayant fait l'objet de moins de 10 mentions ne sont pas incluses dans ce tableau.

Chez les travailleurs de la MRC, Bonaventure (18,5 %), New Richmond (18 %) et Caplan (15 %) sont les lieux de travail principaux les plus souvent mentionnés.

Tableau 49. Lieux de travail principaux les plus souvent sélectionnés par les répondants travailleurs — MRC de Bonaventure.

Principaux lieux de travail		
Localité où se situe le principal lieu de travail	N	% des travailleurs
Bonaventure	33	18,44
New Richmond	32	17,88
Caplan	27	15,08
Paspébiac	18	10,06
New Carlisle	13	7,26
Carleton-sur-Mer (Carleton-sur-Mer)	13	7,26
Maria	10	5,59
Total	179	100⁴

Parmi les étudiants, la Ville de Carleton-sur-Mer ressort, comme pour la MRC Avignon, comme principal lieu d'étude dans la région. Cela s'explique par la présence du campus du Cégep de la Gaspésie et des Îles dans cette localité.

Tableau 50. Lieux d'étude principaux les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants — MRC de Bonaventure.

Principaux lieux d'étude		
Localité où se situe le principal lieu d'étude	N	Répartition des étudiants (%)
Carleton-sur-Mer	9	31,03
Localité située en dehors de la région	9	31,03
Bonaventure	6	20,69
Paspébiac	2	6,90
Total	28	100

Concernant des trajets effectués pour des achats, Paspébiac (35,5 %) et New Richmond (32,5 %) constituent les principales destinations (Tableau 51).

⁴ Les localités ayant fait l'objet de moins de 10 mentions ne sont pas incluses dans ce tableau.

Tableau 51. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats — MRC de Bonaventure.

Principales destinations des trajets effectués pour des achats		
Localité de destination	N	Répartition des trajets effectués pour des achats (%)
Paspébiac	12	35,29
New Richmond	11	32,35
Bonaventure	4	11,76
Carleton-sur-Mer (Carleton-sur-Mer)	2	5,88
Total général	34	100

Trajet

Les trajets effectués à partir de chaque zone de la MRC de Bonaventure et mentionnés à plus de 10 reprises ont été sélectionnés pour les analyses de flux qui suivent. Une pondération leur a été appliquée en fonction du lieu de résidence 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 tiré dans cette zone a été inférée à l'ensemble de la population à l'étude pour cette zone. Le pourcentage de mention d'intérêt à utiliser le transport en commun pour les trajets mentionnés a, par la suite, été appliqué aux volumes de déplacement pondérés de manière à obtenir le volume potentiel d'utilisateur du transport collectif (Tableau 30)⁵. Il est important de noter que les volumes potentiels présentés ici représentent un potentiel maximum qui serait théoriquement atteignable s'il était possible d'accéder à l'autobus à toute heure de la journée et à partir de n'importe quel lieu des zones d'origine et de destination. Ils fournissent un aperçu des volumes de déplacement présents sur le territoire et de leurs répartitions dans le temps et dans l'espace et non pas le nombre de déplacements qui devrait normalement être atteint par la RÉGÎM.

⁵ Les calculs détaillés de la pondération appliquée sont présentés dans la section méthodologie en page 2.

Tableau 52. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC de Bonaventure.

Pondération des trajets ayant fait l'objet de plus de 10 mentions					
Zone d'origine	Trajet	N	Volumes de déplacement pondérés	% pourcentage de répondants intéressés à prendre le transport collectif	Volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif
Zone 10	Zone 10 → zone 10	48	2230	8,89	198,23
Zone 10	Zone 10 → zone 11	24	1079	52,63	568,16
Zone 11	Zone 11 → zone 10	24	1059	47,62	504,46
Zone 11	Zone 11 → zone 11	79	3329	25,81	859,05
Zone 11	Zone 11 → zone 13	16	704	71,43	502,96
Zone 11	Zone 11 → zone 14	27	1032	54,55	562,65
Zone 13	Zone 13 → zone 11	15	700	61,54	430,76
Zone 13	Zone 13 → zone 13	54	2589	4,65	120,44
Zone 13	Zone 13 → zone 14	26	987	50,00	493,28

Volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif

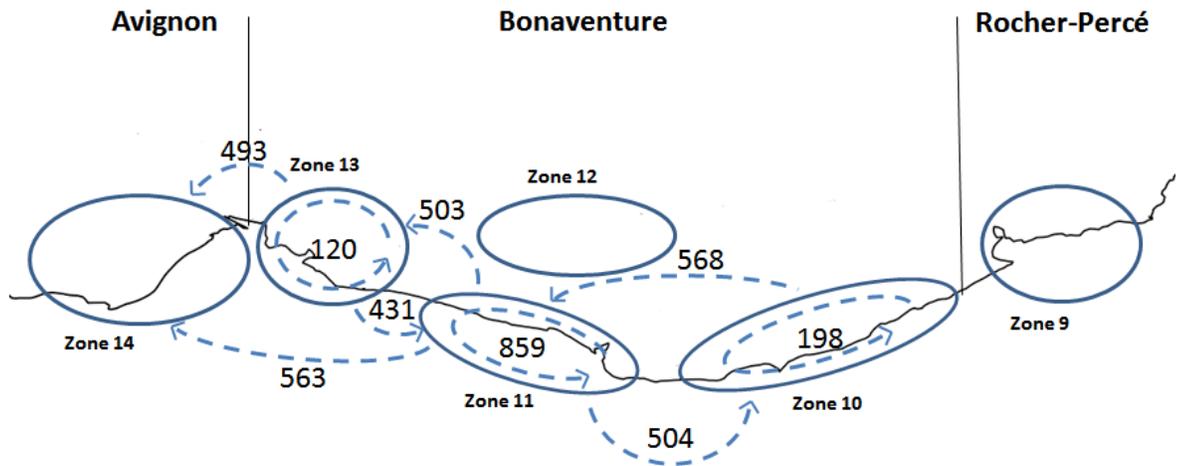


Figure 7. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif pour la MRC de Bonaventure.

Zone 11 → zone 11

Les heures de passage du parcours 40 concordent de manière générale avec les pics de déplacement du matin et de fin d'après-midi. Le premier passage du trajet 40 à Bonaventure en direction de Carleton-sur-Mer à 6 h 39 ne correspond cependant pas aux heures de pointe observées. L'heure de passage de mi-journée à 11 h 31 se situe, elle aussi, en avance par rapport à la pointe de déplacements de cette période qui se situe plutôt entre midi et 14 h.

Tableau 53. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 11.

Zone 11 → zone 11 : Volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM			
Période	Usagers potentiels	40 Caplan -> Bonaventure	40 Bonaventure -> Caplan
Entre 7 h et 7 h 59	181	7 h 26	06 h 39 ⁶ /7 h 16
Entre 8 h et 8 h 59	121		
Entre 9 h et 9 h 59	36		
Entre 10 h et 10 h 59	12		
Entre 11 h et 11 h 59	24		11 h 31
Entre 12 h et 12 h 59	48	12 h 44	
Entre 13 h et 13 h 59	48		
Entre 14 h et 14 h 59	12		
Entre 15 h et 15 h 59	73		
Entre 16 h et 16 h 59	121	16 h 50	16 h 36
Entre 17 h et 17 h 59	97	17 h 25/17 h 58	
Entre 18 h et 18 h 59	12		
Entre 19 h et 19 h 59	12		
Entre 20 h et 20 h 59	60		
Total général	859		

Zone 13 → zone 11, Zone 11 → zone 10

Les passages du trajet 40 en direction de Paspébiac correspondent bien aux volumes de déplacement les plus importants observés de la zone 13 vers la zone 11

⁶ Les heures de passage se situant dans une plage horaire n'ayant fait l'objet d'aucune mention, sont indiquées en rouge dans la plage horaire suivante.

ainsi que de la zone 11 vers la zone 10, le matin, en mi-journée et en fin de journée (Tableaux 54 et 55).

Tableau 54. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 13 vers la zone 11.

Zone 13 → zone 11 : Volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	40 New Richmond -> Bonaventure
Entre 6 h et 6 h 59	29	
Entre 7 h et 7 h 59	144	7 h 3
Entre 8 h et 8 h 59	57	
Entre 12 h et 24 h 59	29	12 h 21
Entre 15 h et 15 h 59	29	
Entre 16 h et 16 h 59	86	16 h 29/16 h 46
Entre 17 h et 17 h 59	29	17 h 4/17 h 43
Entre 18 h et 18 h 59	29	
Total général	431	

Tableau 55. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 11 vers la zone 10.

Zone 11 → zone 10 : Volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	40 Caplan -> Paspébiac
Entre 7 h et 7 h 59	144	7 h 26
Entre 8 h et 8 h 59	24	
Entre 9 h et 9 h 59	48	
Entre 10 h et 10 h 59	24	
Entre 12 h et 24 h 59	48	12 h 44
Entre 14 h et 14 h 59	24	
Entre 16 h et 16 h 59	48	16 h 50
Entre 17 h et 17 h 59	48	17 h 01/17 h 25/17 h 58
Entre 18 h et 18 h 59	24	
Entre 19 h et 19 h 59	24	
Entre 20 h et 20 h 59	48	
Total général	504	

Zone 10 → zone 11, Zone 11 → zone 13, Zone 11 → zone 14, Zone 13 → zone 14

Pour les déplacements effectués à partir de la zone 10, qui englobe les localités de la MRC situées à l'est de Bonaventure, les passages du matin pour le parcours 40

(6 h 20 et 6 h 58) en direction de Carleton-sur-Mer sont en avance par rapport à la pointe d'achalandage située entre 7 h et 9 h. Il en va de même pour le trajet du midi (11 h 12) où la pointe d'achalandage se déroule entre midi et 13 h (Tableau 56).

Tableau 56. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 10 vers la zone 11.

Zone 10 → zone 11 : Volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM.		
Période	Usagers potentiels	40 Paspébiac -> Caplan
Entre 7 h et 7 h 59	52	06 h 20/6 h 58
Entre 8 h et 8 h 59	129	
Entre 9 h et 9 h 59	26	
Entre 10 h et 10 h 59	26	
Entre 12 h et 24 h 59	26	11 h 12
Entre 16 h et 16 h 59	77	16 h 15
Entre 17 h et 17 h 59	52	
Entre 18 h et 18 h 59	77	
Entre 19 h et 19 h 59	26	
Après 21 h	77	
Total général	568	

Pour les déplacements effectués de la zone 11 vers la zone 13, le trajet de mi-journée demeure en avance (11 h 31) par rapport au pic de cette période situé entre 13 h et 14 h (Tableau 57).

Tableau 57. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 11 vers la zone 13.

Zone 11 → zone 13 : Volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	40 Bonaventure -> New Richmond
Entre 6 h et 6 h 59	31	6 h 39
Entre 7 h et 7 h 59	94	7 h 16
Entre 8 h et 8 h 59	31	
Entre 13 h et 13 h 59	31	11 h 31
Entre 16 h et 16 h 59	157	16 h 36
Entre 19 h et 19 h 59	63	
Entre 5 h et 5 h 59	31	
Après 21 h	63	
Total général	503	

Pour les déplacements de la zone 11 vers la zone 14, le passage de mi-journée apparaît encore en avance par rapport à l'achalandage observé (Tableau 58).

Tableau 58. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 11 vers la zone 14.

Zone 11 → zone 14 : Volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	40 Bonaventure -> Carleton
Entre 6 h et 6 h 59	90	6 h 39
Entre 7 h et 7 h 59	158	7 h 16
Entre 8 h et 8 h 59	23	
Entre 9 h et 9 h 59	68	
Entre 14 h et 14 h 59	23	11 h 31
Entre 16 h et 16 h 59	68	16 h 36
Entre 17 h et 17 h 59	68	
Entre 18 h et 18 h 59	23	
Entre 19 h et 19 h 59	23	
Après 21 h	23	
Total général	563	

Pour ce qui est des déplacements effectués de la zone 13 vers la zone 14, les passages du trajet 40 en direction de Carleton-sur-Mer correspondent bien aux pics de déplacements observés.

Tableau 59. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine pour les déplacements effectués à partir de la zone 13 vers la zone 14.

Zone 13 → zone 14 : Volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	40 New Richmond -> Carleton
Entre 6 h et 6 h 59	21	
Entre 7 h et 7 h 59	129	07 h 08/7 h 13/7 h 48
Entre 8 h et 8 h 59	21	
Entre 10 h et 10 h 59	43	
Entre 12 h et 24 h 59	21	12 h 2
Entre 14 h et 14 h 59	21	
Entre 15 h et 15 h 59	21	
Entre 16 h et 16 h 59	86	
Entre 17 h et 17 h 59	107	17 h 9
Entre 20 h et 20 h 59	21	
Total général	493	

Recommandations partielles

La zone allant de Carleton-sur-Mer à Paspébiac, desservie par le parcours 40, représente le plus grand potentiel de déplacement en transport en commun pour le secteur de la Baie-des-Chaleurs. De manière générale, les heures de passage correspondent assez bien aux principaux volumes de déplacement effectué par les répondants. Cependant, certaines problématiques apparaissent par rapport aux horaires établis. On remarque des passages matinaux pour les zones situées en début de parcours en avance par rapport aux volumes de déplacement observés. Ainsi, un résident de Carleton-sur-Mer travaillant à Maria, New Richmond ou Bonaventure doit prendre l'autobus à 6 h 43 pour se rendre au travail. Un résident de Paspébiac travaillant à Bonaventure ou à Caplan prendra, pour sa part, l'autobus à 6 h 20 ou 6 h 58. Il serait intéressant d'étudier la possibilité de décaler les heures de ces parcours de manière à ce que leur départ s'effectue après 7 h. Un constat semblable peut être fait par rapport aux passages de mi-journée qui ont lieu entre 11 h et midi, alors que les principaux volumes de déplacement notés prennent place entre 12 h et 14 h. Il pourrait être souhaitable de déplacer ces passages aux alentours de 13 h. Pour les trajets de fin de journée, les passages semblent bien correspondre aux volumes de déplacement observés.

Rocher-Percé

La MRC du Rocher-Percé a été divisée en 3 zones. La zone 7 regroupe l'ensemble des localités fusionnées à la Ville de Percé. La zone 8 est composée des localités fusionnées de Chandler et de Grande-Rivière, et la zone 9 correspond au territoire de la municipalité de Port-Daniel-Gascon.

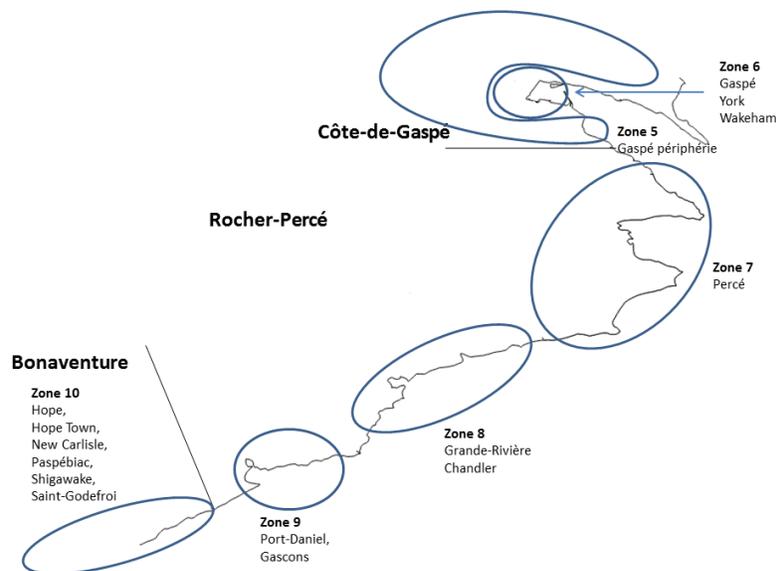


Figure 8. Divisions utilisées pour la MRC du Rocher-Percé.

Habitudes en matière de transport

Part modale des différents moyens de transport

96,37 % des déplacements effectués à partir de la MRC du Rocher-Percé ont été faits en automobile. Aucun déplacement n'a été effectué par les répondants de la MRC en transport en commun (Tableau 60).

Tableau 60. Part modale des différents modes de transport — MRC du Rocher-Percé.

Part modale des différents modes de transport (%)								
Zone d'origine	N	Véhicule personnel	Covoiturage (passager)	Covoiturage (conducteur)	RÉGÎM	Marche	Bicyclette	Transport scolaire
Zone 7	62	74,19	9,68	9,68	0,00	6,45	0,00	0,00
Zone 8	221	74,66	10,86	10,86	0,00	2,26	0,90	0,45
Zone 9	48	75,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rocher-Percé	331	74,62	12,69	9,06	0,00	2,72	0,60	0,30

Saisonnalité des besoins

Comme pour les MRC étudiées précédemment, la majorité des répondants connaissent des besoins de déplacement constants tout au long de l'année (78,38 %). 12,84 % des répondants ont déclaré avoir des besoins plus faibles durant l'été (Tableau 61).

Tableau 61. Saisonnalité des besoins en transport — MRC du Rocher-Percé.

Saison où les besoins en transport sont les plus faibles						
Zone	N	Saison (%)				
		Constant	Été	Automne	Hiver	Printemps
Zone 7	73	69,86	19,18	5,48	0,00	5,48
Zone 8	148	86,49	9,46	2,70	0,00	1,35
Zone 9	36	69,44	13,89	11,11	0,00	5,56
Rocher-Percé	257	79,38	12,84	4,67	0,00	3,11

Utilisation des services de la RÉGÎM

C'est dans la zone 7 comprenant les localités fusionnées de la municipalité de Percé que l'on trouve la proportion la plus élevée de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM (23 %). Elle diminue à 11 % dans la zone 8 (Chandler-Grande-Rivière) et à 9 % dans la zone 9 (Port-Daniel-Gascon) (Tableau 62).

Tableau 62. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC du Rocher-Percé.

% 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 7	79	22,78
Zone 8	188	11,17
Zone 9	44	9,09
Rocher-Percé	311	13,83⁷

Pour les fréquences d'utilisation, la zone 7 est aussi celle présentant la plus forte proportion d'utilisateurs réguliers chez les répondants. 5 % utilisent les services plusieurs fois par semaine comparativement à 2 % pour l'ensemble de la MRC. La proportion de répondants utilisant le transport plusieurs fois par semaine est également supérieure à la moyenne de la MRC dans la zone 9, bien que ce soit dans cette zone où la proportion de répondants n'utilisant jamais ce service soit la plus élevée (93,18 %). La proportion de répondants n'utilisant jamais les services est plus faible dans la zone 7 (76 %) que dans l'ensemble de la MRC (86 %) (Tableau 63).

Tableau 63. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM — MRC du Rocher-Percé.

Fréquence	Fréquence d'utilisation par zone de résidence			
	Zone 7 (%)	Zone 8 (%)	Zone 9 (%)	Total (%)
Jamais	75,95	88,77	93,18	86,13
Moins d'une fois par mois	12,66	9,63	4,55	9,68
1 fois par mois	0,00	0,53	0,00	0,32
2 fois par mois	5,06	0,53	0,00	1,61
1 fois par semaine	1,27	0,00	0,00	0,32
Plusieurs fois par semaine	5,06	0,53	2,27	1,94

Comme pour les autres MRC étudiées, la proportion de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM est plus élevée chez les tranches d'âge plus jeunes (44 % chez les 15-19 ans) et diminue, par la suite, inversement à l'âge des répondants pour atteindre 6 % chez les 60 ans et plus (Tableau 64).

⁷ Bien qu'aucun des répondants n'ait utilisé le transport collectif lors de la journée étudiée, 13,83 % ont déjà utilisé les services dans le passé.

Tableau 64. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC du Rocher-Percé.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranches d'âge		
Tranches d'âge	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
15 à 19 ans	16	43,75
20 à 39 ans	54	24,07
40 à 59 ans	107	14,02
60 ans et plus	130	6,15
Rocher-Percé	307	14,01

Si les 15-19 ans sont les plus nombreux à avoir déjà utilisé les services de la RÉGÎM, ils ne les utilisent cependant pas sur une base fréquente. Ainsi 56,5 % d'entre eux n'utilisent jamais les services et 44 % les utilisent moins d'une fois par mois. Une petite proportion des 20-39 ans (2 %), des 40-59 ans (3 %) et des 60 ans et plus (1,5 %) utilisent les services plusieurs fois par semaine (Tableau 65).

Tableau 65. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC du Rocher-Percé.

Fréquence d'utilisation par tranches d'âge				
Fréquence	15 à 19 ans (%)	20 à 39 ans (%)	40 à 59 ans (%)	60 ans et plus (%)
Jamais	56,25	75,93	86,92	93,02
Moins d'une fois par mois	43,75	16,67	8,41	3,88
1 fois par mois	0,00	0,00	0,93	0,00
2 fois par mois	0,00	5,56	0,93	0,78
1 fois par semaine	0,00	0,00	0,00	0,78
Plusieurs fois par semaine	0,00	1,85	2,80	1,55

Comme pour les autres MRC, la proportion de femmes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM apparaît plus élevée (18 % comparativement à 8,5 % chez les hommes) (Tableau 66).

Tableau 66. Utilisation des services de la RÉGÎM en fonction du sexe — MRC du Rocher-Percé.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par sexe		
Sexe	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Homme	131	8,40
Femme	179	17,88
Rocher-Percé	310	13,87

Les étudiants affichent la proportion la plus forte de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM. Aucun de ceux-ci n'utilise cependant les services de manière fréquente. Le groupe des travailleurs constitue le seul où des répondants ont mentionné utiliser les services plus d'une fois par semaine (3 % des travailleurs répondants) (Tableaux 67 et 68).

Tableau 67. Utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC du Rocher-Percé.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par occupation principale		
Zone	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Autre	9	22,22
Étudiant	18	38,89
Retraité	116	7,76
Sans emploi	23	17,39
Travailleur	145	14,48
Rocher-Percé	311	13,83

Tableau 68. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC du Rocher-Percé.

Fréquence d'utilisation selon l'occupation principale				
Fréquence	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Travailleur (%)	Retraité (%)
Jamais	61,11	82,61	86,21	91,30
Moins d'une fois par mois	38,89	13,04	8,97	5,22
1 fois par mois	0,00	0,00	0,00	0,87
2 fois par mois	0,00	4,35	2,07	0,87
1 fois par semaine	0,00	0,00	0,00	0,87
Plusieurs fois par semaine	0,00	0,00	2,76	0,87

En ce qui a trait à l'utilisation des services en fonction des tranches de revenu, il est intéressant de noter que les répondants appartenant à des ménages ayant un revenu annuel brut inférieur à 50 000 \$ sont aussi ceux qui utilisent dans la plus faible proportion les services, malgré que les personnes ayant des revenus plus faibles soient identifiées par les intervenants comme plus susceptibles de rencontrer des problématiques de mobilité. C'est également dans ces tranches où l'on retrouve la plus forte proportion de répondants n'utilisant jamais les services de la RÉGÎM (Tableaux 69 et 70).

Tableau 69. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC du Rocher-Percé.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranches de revenu		
Zone	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Moins de 30 000 \$	45	13,33
30 000 \$ à 49 999 \$	31	12,90
50 000 \$ à 69 999 \$	30	20,00
70 000 \$ à 89 999 \$	13	23,08
90 000 \$ et plus	13	15,38
Rocher-Percé	132	15,91

Tableau 70. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches de revenu — MRC du Rocher-Percé.

Fréquence	Fréquence d'utilisation par tranches de revenu				
	Moins de 30 000 \$ (%)	30 000 \$ à 49 999 \$ (%)	50 000 \$ à 69 999 \$ (%)	70 000 \$ à 89 999 \$ (%)	90 000 \$ et plus (%)
Jamais	86,67	87,10	83,33	76,92	84,62
Moins d'une fois par mois	8,89	6,45	13,33	15,38	15,38
1 fois par mois	0,00	3,23	0,00	0,00	0,00
2 fois par mois	4,44	3,23	3,33	7,69	0,00
1 fois par semaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Plusieurs fois par semaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Freins à l'utilisation

Concernant les freins à l'utilisation, la MRC du Rocher-Percé se distingue par la forte proportion de répondants ayant mentionné ne pas souhaiter utiliser les services de transport collectif comme raison de non-usage (60 %). La seconde raison la plus invoquée est l'incompatibilité des horaires (23 %), suivi du manque de connaissances des services offerts (12,5 %). Les deux premiers motifs identifiés sont les mêmes lorsque l'on considère les divisions par zone. La troisième raison identifiée varie toutefois, alors que la non-correspondance des trajets avec les besoins est également mentionnée (Tableau 71).

Tableau 71. Raisons de non-usage invoquées pour chacune des zones de la MRC du Rocher-Percé.

Raisons de non-usage invoquées par zone				
Raisons de non-usage invoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par zone			
	Zone 7	Zone 8	Zone 9	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	30,49	20,81	18,18	22,91
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	2,44	1,02	0,00	1,24
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	6,10	2,03	0,00	2,79
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	7,32	17,26	2,27	12,69
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	10,98	3,55	4,55	5,57
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	12,20	9,64	4,55	9,60
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	15,85	7,11	4,55	8,98
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	56,10	60,41	65,91	60,06
Les tarifs sont trop élevés.	0,00	1,52	0,00	0,93

Concernant l'analyse par genre, les hommes sont plus nombreux à mentionner ne pas désirer utiliser les services de la RÉGÎM (65,5 % comparativement à 56 % chez les femmes). De plus, l'incompatibilité des horaires semble affecter les femmes de manière plus marquée (28,5 % chez les répondantes comparativement à 15,5 % chez les hommes) (Tableau 72).

Tableau 72. Raisons de non-usage évoquées par genre — MRC du Rocher-Percé.

Raisons de non-usage évoquées par genre			
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par genre		
	Homme	Femme	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	15,33	28,49	22,91
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,73	1,61	1,24
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	1,46	3,76	2,79
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	10,95	13,44	12,38
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	2,19	8,06	5,57
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	8,76	10,22	9,60
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	6,57	10,75	8,98
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	65,69	55,91	60,06
Les tarifs sont trop élevés.	0,00	1,61	0,93

Tableau 73. Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge — MRC du Rocher-Percé.

Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge					
Raisons de non-usage évoquées par tranches de revenu	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par tranches de revenu				
	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus	Total général
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	17,65	43,33	25,69	11,19	22,50
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,00	1,67	0,92	1,49	1,25
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	0,00	8,33	1,83	1,49	2,81
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	5,88	21,67	11,01	10,45	12,50
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	5,88	10,00	5,50	2,99	5,31
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	0,00	20,00	12,84	1,49	8,75
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	5,88	20,00	5,50	6,72	8,75
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	70,59	36,67	62,39	68,66	60,63
Les tarifs sont trop élevés.	0,00	3,33	0,92	0,00	0,94

La principale raison de non-usage mentionnée par les différents groupes d'âge est le fait ne pas souhaiter utiliser le transport collectif, à l'exception des 20-39 ans. Ceux-ci mentionnent plutôt les horaires comme principal obstacle à l'utilisation.

En matière d'habitude de transport, l'automobile domine largement dans la MRC du Rocher-Percé. Le transport collectif de la RÉGÎM n'a été utilisé par aucun des répondants lors de leurs déplacements de la journée précédente. À l'échelle de la Gaspésie, on observe aussi les plus faibles fréquences d'utilisation des services. Le nombre de répondants ayant mentionné le fait de ne pas vouloir utiliser les services et de ne pas les connaître suffisamment comme principale raison de non-usage laisse penser que l'utilisation du transport collectif s'intègre plus difficilement dans les habitudes de déplacement de la population de cette MRC. Une part de la solution à envisager devra donc impliquer des activités de promotion et de sensibilisation.

Flux de déplacement sur le territoire de la MRC du Rocher-Percé

Principales destinations

Chandler ressort de loin comme la principale destination des trajets effectués à partir de la MRC du Rocher-Percé avec 36 % des trajets mentionnés ayant cette localité comme destination. Grande-Rivière arrive en seconde position (12 %), suivi de Port-Daniel-Gascon (11 %) (Tableau 74).

Tableau 74. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC du Rocher-Percé.

Principales destinations des trajets effectués		
Localité de destination	N	(%) des trajets effectués
Chandler	123	36,18
Grande-Rivière	41	12,06
Port-Daniel–Gascons	38	11,18
Pabos	28	8,24
Newport	26	7,65
Gaspé	17	5,00
Percé	16	4,71
Cap-d'Espoir	13	3,82
Rocher-Percé	340	100

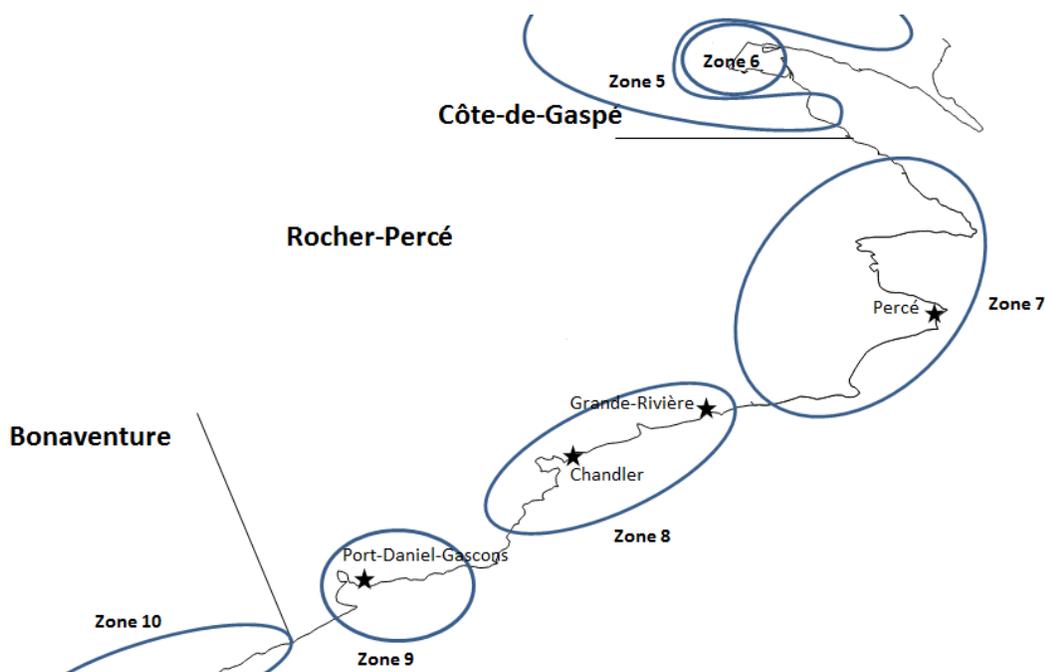


Figure 9. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC du Rocher-Percé.

43,5 % des travailleurs interrogés dans la MRC du Rocher-Percé ont sélectionné Chandler comme lieu de travail principal, suivi de Percé (13 %) et de Grande-Rivière (11,5 %) (Tableau 75).

Tableau 75. Lieux de travail principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants — MRC du Rocher-Percé.

Principaux lieux de travail		
Localité où se situe le principal lieu de travail	N	(%) des travailleurs
Chandler	65	43,62
Percé	19	12,75
Grande-Rivière	17	11,41
Port-Daniel-Gascons	10	6,71
Rocher-Percé	149	100

Le lieu d'étude principal se situe en dehors de la région pour 42 % des étudiants sondés et à Chandler pour 21 % (Tableau 76).

Tableau 76. Lieux d'étude principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants — MRC du Rocher-Percé.

Principaux lieux d'étude		
Localité où se situe le principal lieu d'étude	N	(%) des étudiants
Localité située en dehors de la région	8	42,11
Chandler	4	21,05
Gaspé	3	15,79
Grande-Rivière	2	10,53
Total	19	100

Les déplacements effectués pour des achats ont lieu dans de plus fortes proportions à Chandler (47,5 %) et à Grande-Rivière (22,5 %) (Tableau 77).

Tableau 77. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats consignés par les répondants — MRC du Rocher-Percé.

Principales destinations des trajets effectués pour des achats		
Localité de destination	N	Répartition des trajets effectués pour des achats (%)
Chandler	21	47,73
Grande-Rivière	10	22,73
Port-Daniel-Gascons	4	9,09
Cap-d'Espoir	3	6,82
Gaspé	2	4,55
Total général	44	100,00

Chandler ressort de loin comme le principal pôle de déplacement de la MRC du Rocher-Percé. Les localités de Grande-Rivière, Port-Daniel-Gascon et Percé peuvent être considérées comme des pôles secondaires.

Trajet

Les trajets effectués à partir de chaque zone de la MRC du Rocher-Percé et mentionnés à plus de 10 reprises ont été sélectionnés pour les analyses de flux qui suivent. Une pondération leur a été appliquée en fonction du lieu de résidence 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 tiré dans cette zone a été inférée à l'ensemble de la population à l'étude pour cette zone. Le pourcentage de mention d'intérêt à utiliser le transport en commun pour les trajets mentionnés a, par la suite, été appliqué aux volumes de déplacement pondérés de manière à obtenir le volume potentiel d'utilisateur du transport collectif (Tableau 30)⁸. Il est important de noter que les volumes potentiels présentés ici représentent un potentiel maximum qui serait théoriquement atteignable s'il était possible d'accéder à l'autobus à toute heure de la journée et à partir de n'importe quel lieu des zones d'origine et de destination. Ils fournissent un aperçu des volumes de déplacement présents sur le territoire et de leurs répartitions dans le temps et dans l'espace et non pas le nombre de déplacements qui devrait normalement être atteint par la RÉGÎM.

⁸ Les calculs détaillés de la pondération appliquée sont présentés dans la section Méthodologie en page 2.

Tableau 78. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC du Rocher-Percé.

Pondération des trajets ayant fait l'objet de plus de 10 mentions					
Zone d'origine	Trajet	N	Volumes de déplacement pondérés	Pourcentage de répondants intéressés à prendre le transport collectif (%)	Volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif
Zone 7	Zone 7 → zone 6	15	715,39	22,22	158,98
Zone 7	Zone 7 → zone 7	29	1367,40	17,86	244,18
Zone 7	Zone 7 → zone 8	19	914,37	44,44	406,39
Zone 8	Zone 8 → zone 7	16	772,17	40,00	308,87
Zone 8	Zone 8 → zone 8	195	9558,92	15,08	1441,85
Zone 9	Zone 9 → zone 9	33	1593,75	0,00	0,00

Le plus grand volume de déplacement potentiel en transport collectif (1 442 sur une base quotidienne) se situe à l'intérieur de la zone 8, comprenant les municipalités de Chandler et de Grande-Rivière. Un volume relativement important de déplacement est aussi présent à l'intérieur de la zone 9. Cependant, aucun des répondants effectuant des trajets à l'intérieur de cette zone n'a déclaré être intéressé à effectuer ces déplacements en transport collectif (Tableau 78).

Volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif

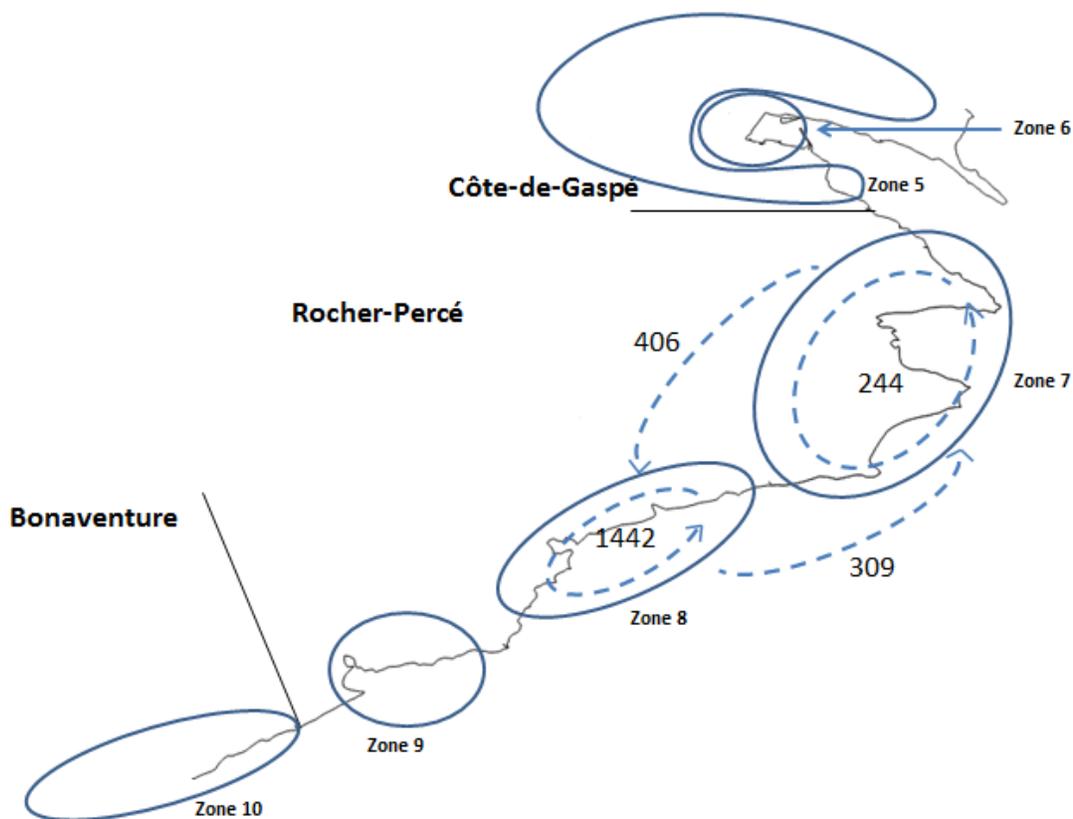


Figure 10. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif pour la MRC du Rocher-Percé.

Zone 8 → zone 8

Les heures de pointe des déplacements effectués à l'intérieur de la zone 8 correspondent à celles observées pour l'ensemble de la Gaspésie. 18,5 % des déplacements effectués à l'intérieur de cette zone ont lieu entre 7 h et 9 h. La pointe de mi-journée, entre 12 h et 14 h, regroupe 16,5 % des déplacements. 16 % des déplacements se déroulent en fin de journée entre 16 h et 18 h. On note aussi un volume de déplacement important en soirée avec 19 % des trajets effectués après 19 h. Les déplacements à l'intérieur de la zone 8 sont desservis par deux trajets fixes : le 31 qui dessert le tronçon Chandler-Percé et le 32 qui couvre le secteur Paspébiac-Chandler. En comparant les heures de passage aux heures de déplacement de l'échantillon, on remarque que ceux du début de journée se situent en majeure partie entre 7 h et 8 h et correspondent ainsi au principal pic de déplacement de la journée. Une part importante des passages a cependant cours en milieu de journée lors de périodes de déplacement plus atypiques : 10 h 55, 14 h 22, 15 h 55. Il serait intéressant d'obtenir les données d'achalandage de ces trajets de manière à évaluer leur pertinence. L'heure de pointe de fin de journée est peu

desservie, ce qui apparaît problématique. Le trajet 32 en direction de Paspébiac part de Grande-Rivière à 16 h. Pour ce qui est des déplacements dans la direction opposée, le départ de Chandler en direction de Percé se fait à 15 h 55 (Tableau 79).

Tableau 79. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 8.

Zone 8 → zone 8 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure					
Période	Usagers potentiels	31 Chandler - > Grande-Rivière	31 Grande-Rivière -> Chandler	32 Grande-Rivière -> Newport	32 Newport -> Grande-Rivière
Avant 5 h	9				
6 h - 6 h 59	9				
7 h - 7 h 59	142		7 h 28		7 h 12
8 h - 8 h 59	124			8 h	
9 h - 9 h 59	71				
10 h - 10 h 59	62	10 h 55			
11 h - 11 h 59	71				
12 h - 12 h 59	106		12 h 25		
13 h - 13 h 59	133				
14 h - 14 h 59	80				14 h 12
15 h - 15 h 59	80	15 h 55			
16 h - 16 h 59	124			16 h	
17 h - 17 h 59	106				
18 h - 18 h 59	53				
19 h - 19 h 59	97				
20 h - 20 h 59	88				
Après 21 h	88				
Total général	1442				

Zone 7 → zone 8, zone 8 → zone 7

Pour les déplacements de la zone 7 (Ville de Percé) vers la zone 8 (Chandler et Grande-Rivière) et de la zone 8 vers la zone 7, leur répartition étalée au courant de la journée rend ce segment plus difficile à desservir. Les heures du parcours 31 qui couvrent ces deux zones sont aussi plus atypiques, avec une majorité des passages effectués en dehors des heures de pointe (Tableaux 80 et 81).

Tableau 80. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 7 vers la zone 8.

Zone 7 → zone 8 : volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	31 Percé -> Chandler
6 h - 6 h 59	45	
7 h - 7 h 59	23	7 h
8 h - 8 h 59	23	
9 h - 9 h 59	23	
10 h - 10 h 59	23	
11 h - 11 h 59	45	12 h 5
13 h - 13 h 59	68	
14 h - 14 h 59	45	
15 h - 15 h 59	23	
16 h - 16 h 59	45	
18 h - 18 h 59	23	
Après 21 h	23	
Total général	406	

Tableau 81. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 8 vers la zone 7.

Zone 8 → zone 7 : volumes de déplacement et horaire de la RÉGÎM		
Période	Usagers potentiels	31 Chandler -> Percé
8 h - 8 h 59	21	
9 h - 9 h 59	21	
12 h - 12 h 59	41	10 h 55
15 h - 15 h 59	62	15 h 55
16 h - 16 h 59	62	
17 h - 17 h 59	21	
18 h - 18 h 59	41	
19 h - 19 h 59	21	
Après 21 h	21	
Total général	309	

Recommandations partielles

La zone 8 regroupant les municipalités de Chandler et de Grande-Rivière présente le plus grand potentiel de développement pour les services de transport collectif. Elle est principalement desservie par le parcours 32 qui couvre le tronçon compris entre Paspébiac et Grande-Rivière. Il serait intéressant d'étudier les données d'achalandage pour ce parcours et d'évaluer la possibilité de déplacer les passages d'après-midi à l'intérieur de la pointe de fin de journée entre 16 h et 17 h. Les forts volumes de déplacement observés en milieu de journée laissent croire qu'il serait possible d'ajouter un passage entre 13 h et 14 h. Des volumes de déplacement relativement importants sont aussi présents à l'intérieur de la zone 9, desservie par le parcours 32. Dans l'ensemble de la MRC, un travail reste cependant à faire sur les habitudes de déplacement de la population, alors que l'intérêt et les connaissances pour les services de la RÉGÎM sont les plus faibles observés en Gaspésie. Pour la zone 7, desservie par les parcours 31 et 22, la plus faible densité de population et les déplacements plus étalés lors de la journée complexifient l'établissement de parcours fixes pouvant obtenir un achalandage important. Il faudrait y envisager l'établissement d'autres formes de service permettant une desserte plus optimale⁹.

⁹ Ces formes alternatives de desserte sont présentées dans la section Conclusions et recommandations.

Côte-de-Gaspé

La MRC de La Côte-de-Gaspé a été divisée en 4 zones. La zone 3 regroupe les municipalités de Cloridorme, Grande-Vallée et Petite-Vallée. La zone 4 couvre le territoire de la municipalité de Murdochville. La zone 5 comprend l'ensemble des localités fusionnées à la Ville de Gaspé et la zone 6 couvre l'ancienne Ville de Gaspé.

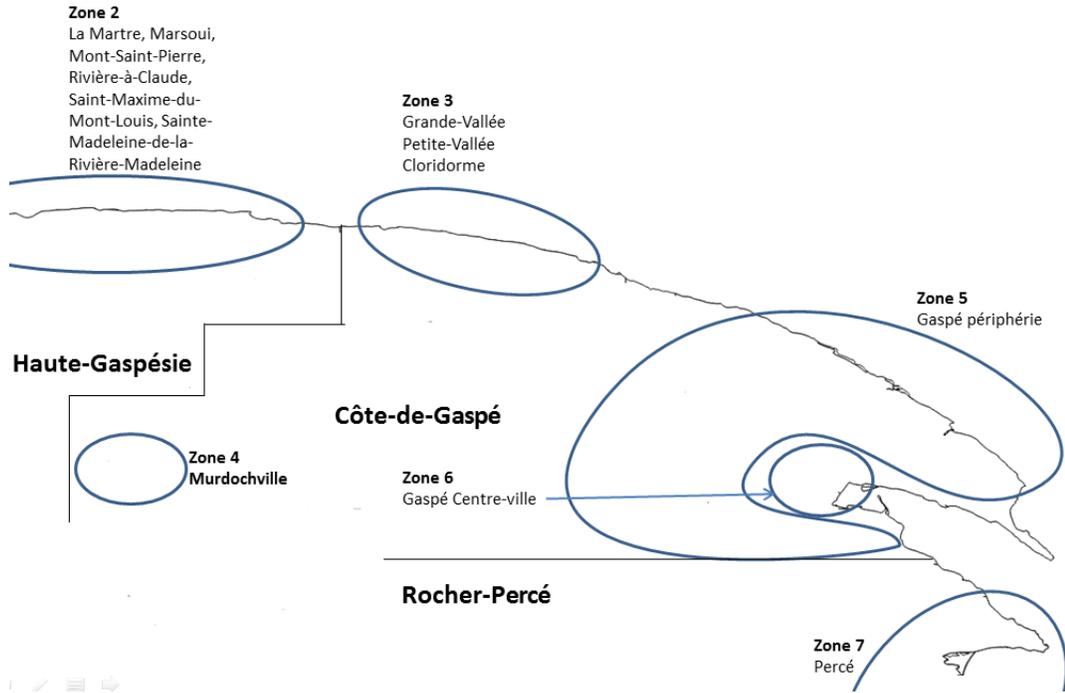


Figure 11. Divisions utilisées pour la MRC de La Côte-de-Gaspé.

Habitudes en matière de transport

Part modale des différents moyens de transport

95,04 % des déplacements mentionnés à partir de la MRC de La Côte-de-Gaspé par les répondants ont été effectués en automobile, alors que seulement 1,38 % d'entre eux ont employé le transport en commun, et ce, uniquement à partir de la zone 5 (localité périphérique de la Ville de Gaspé) et de la zone 6 (ancienne Ville de Gaspé) (Tableau 82).

Tableau 82. Part modale des différents modes de transport — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Part modale des différents modes de transport (%)							
Zone d'origine	N	Véhicule personnel	Covoiturage (passager)	Covoiturage (conducteur)	RÉGÎM	Marche	Transport scolaire
Zone 3	28	78,57 %	10,71 %	10,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Zone 4	4	75,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Zone 5	138	71,74 %	9,42 %	12,32 %	2,17 %	2,90 %	0,72 %
Zone 6	193	72,02 %	13,47 %	10,36 %	1,04 %	2,07 %	0,52 %
Côte-de-Gaspé	363	72,45 %	11,57 %	11,02 %	1,38 %	2,20 %	0,55 %

Saisonnalité des besoins

Comme pour les autres MRC, la majorité des répondants affiche des besoins en transport constants tout au long de l'année. 13,42 % d'entre eux éprouvent toutefois des besoins de déplacement moindres durant l'été (Tableau 83).

Tableau 83. Saisonnalité des besoins en transport — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Saison où les besoins en transport sont les plus faibles (%)						
Zone	N	Saison				
		Constant	Été	Automne	Hiver	Printemps
Zone 3	28	85,71	3,57	7,14	0,00	3,57
Zone 4	12	91,67	8,33	0,00	0,00	0,00
Zone 5	180	80,56	13,33	2,78	0,00	3,33
Zone 6	78	79,49	17,95	1,28	0,00	1,28
Côte-de-Gaspé	298	81,21	13,42	2,68	0,00	2,68

Utilisation des services de la RÉGÎM

Les zones 3 et 4 sont marquées par les plus fortes proportions de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM (zone 3, 21 %; zone 4, 21,5 %). L'analyse des fréquences d'utilisation révèle toutefois que les répondants de ces zones utilisent les services de manière très sporadique : par exemple la zone 4 où se retrouve le plus grand nombre de répondants ayant déjà utilisé les services (Tableau 84). On y observe que l'ensemble de ceux-ci ont mentionné ne jamais utiliser les services ou les utiliser moins d'une fois par mois. La situation dans la zone 3 est assez semblable : aucun des répondants n'utilise les services sur une base hebdomadaire. La zone 5 apparaît comme la seule où des répondants ont indiqué utiliser les services sur une base hebdomadaire (2 % utilisent les services plusieurs fois par semaine) (Tableau 85).

Tableau 84. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de La Côte-de-Gaspé.

% 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 3	33	21,21
Zone 4	14	21,43
Zone 5	195	13,33
Zone 6	90	10,00
Côte-de-Gaspé	332	13,55

Tableau 85. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Fréquence d'utilisation par zone de résidence					
Fréquence	Zones				Total (%)
	Zone 3 (%)	Zone 4 (%)	Zone 5 (%)	Zone 6 (%)	
Jamais	87,88	76,92	90,82	94,51	90,99
Moins d'une fois par mois	9,09	23,08	6,12	5,49	6,91
1 fois par mois	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2 fois par mois	3,03	0,00	1,02	0,00	0,90
1 fois par semaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Plusieurs fois par semaine	0,00	0,00	2,04	0,00	1,20

Comme dans les autres MRC, les tranches d'âge de moins de 40 ans présentent les plus fortes proportions de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM (Tableau 86). Concernant les fréquences d'utilisation, elles connaissent la plus faible proportion de répondants n'utilisant jamais les services ainsi que les plus fortes proportions d'utilisateurs peu constants (13 % des 15-19 ans et 15 % des 20-39 ans utilisent les services moins d'une fois par mois). Le plus haut taux d'utilisation fréquente est rencontré chez les 40-59 ans (1,79 % d'entre eux utilisent les services plusieurs fois par semaine) (Tableau 87).

Tableau 86. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC de La Côte-de-Gaspé.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranches d'âge		
Tranches d'âge	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
15 à 19 ans	14	21,43
20 à 39 ans	87	20,69
40 à 59 ans	112	8,93
60 ans et plus	114	12,28
Côte-de-Gaspé	327	13,76

Tableau 87. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Fréquence d'utilisation par tranches d'âge				
Fréquence	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus
	(%)	(%)	(%)	(%)
Jamais	86,67	82,56	94,64	93,91
Moins d'une fois par mois	13,33	15,12	2,68	4,35
1 fois par mois	0,00	0,00	0,00	0,00
2 fois par mois	0,00	1,16	0,89	0,87
1 fois par semaine	0,00	0,00	0,00	0,00
Plusieurs fois par semaine	0,00	1,16	1,79	0,87

Comme pour les autres MRC, les femmes demeurent plus nombreuses à avoir déjà utilisé les services de transport collectif de la RÉGÎM (Tableau 88).

Tableau 88. Utilisation des services de la RÉGÎM en fonction du sexe — MRC de La Côte-de-Gaspé.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par sexe		
Sexe	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Homme	157	10,19
Femme	171	15,79
Côte-de-Gaspé	328	13,11

Freins à l'utilisation

Comme pour la MRC du Rocher-Percé, le fait de ne pas souhaiter utiliser le transport en commun est mentionné par 58 % des répondants, ce qui en fait la principale raison de non-usage. Alors que celle-ci prédomine dans les zones 3, 5 et 6, elle se place derrière l'incompatibilité des horaires (53,5 %) et l'absence de services la fin de semaine (26,5 %) dans la zone 4 (Murdochville) (Tableau 89).

Tableau 89. Raisons de non-usage évoquées pour chacune des zones de la MRC de La Côte-de-Gaspé.

Raisons de non-usage évoquées	Raisons de non-usage évoquées par zone				
	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par zone				
	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Total général
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	18,18	53,33	41,12	23,71	34,50
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	3,03	0,00	0,51	1,03	0,88
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	6,06	26,67	7,11	3,09	6,73
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	3,03	0,00	12,18	14,43	11,40
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	3,03	0,00	7,61	3,09	5,56
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	3,03	6,67	10,66	9,28	9,36
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	12,12	20,00	15,74	11,34	14,33
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	57,58	20,00	60,91	57,73	57,89
Les tarifs sont trop élevés.	0,00	0,00	1,52	1,03	1,17

Concernant l'analyse des obstacles en fonction du genre, l'incompatibilité des horaires semble toucher les femmes de manière plus marquée (41 % des répondantes comparativement à 26 % chez les hommes) (Tableau 90).

Tableau 90. Raisons de non-usage évoquées par genre — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Raisons de non-usage évoquées par genre			
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par genre		
	Homme	Femme	Total
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	26,09	40,88	33,92
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,62	1,10	0,88
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	4,97	8,29	6,73
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	9,32	12,71	11,11
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	6,21	4,97	5,56
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	12,42	6,08	9,06
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	11,80	16,57	14,33
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	59,63	55,80	57,60
Les tarifs sont trop élevés.	1,24	1,10	1,17

Les horaires semblent plus problématiques chez les moins de 40 ans. 44 % des 15-19 ans et 51 % des 20-39 ans ont mentionné que les horaires ne correspondaient pas à leurs besoins. Ils sont aussi les plus nombreux à avoir indiqué l'absence de services la fin de semaine comme raison de non-usage (15-19 ans, 31,5 %; 20-39 ans, 11 %). Les répondants âgés de 60 ans et plus sont plus nombreux à évoquer le fait de ne pas vouloir utiliser le transport collectif (Tableau 91).

Tableau 91. Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge					
Raisons de non-usage évoquées par tranches de revenu	Pourcentage des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par tranches de revenu				
	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus	Total général
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	43,75	51,09	30,43	21,19	33,43
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,00	0,00	0,87	0,85	0,59
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	31,25	10,87	5,22	1,69	6,74
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	25,00	10,87	14,78	5,93	11,14
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	12,50	7,61	6,09	2,54	5,57
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	0,00	16,30	11,30	1,69	8,80
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	25,00	15,22	15,65	10,17	14,08
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	50,00	36,96	60,00	72,03	57,48
Les tarifs sont trop élevés.	6,25	3,26	0,00	0,00	1,17

Comme pour la MRC du Rocher-Percé, l'importance accordée au fait de ne pas vouloir utiliser le transport en commun laisse penser qu'un travail de promotion et de sensibilisation important devra être réalisé afin d'inciter la population à modifier certaines de ses habitudes de déplacement.

Flux de déplacement sur le territoire de la MRC de La Côte-de-Gaspé

Principales destinations

Le centre-ville de Gaspé se révèle être la principale destination pour 45,26 % des déplacements effectués à partir de la MRC de La Côte-de-Gaspé (Tableau 92).

Tableau 92. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Principales destinations des trajets effectués		
Localité de destination	N	(%) des trajets effectués
Gaspé (Centre-ville)	172	45,26
Rivière-au-Renard	29	7,63
Cap-aux-Os	23	6,05
Haldimand	19	5,00
Wakeham	17	4,47
Douglastown	17	4,47
York	13	3,42
Cloridorme	12	3,16
L'Anse-au-Griffon	12	3,16
Grande-Vallée	10	2,63
Côte-de-Gaspé	380	100

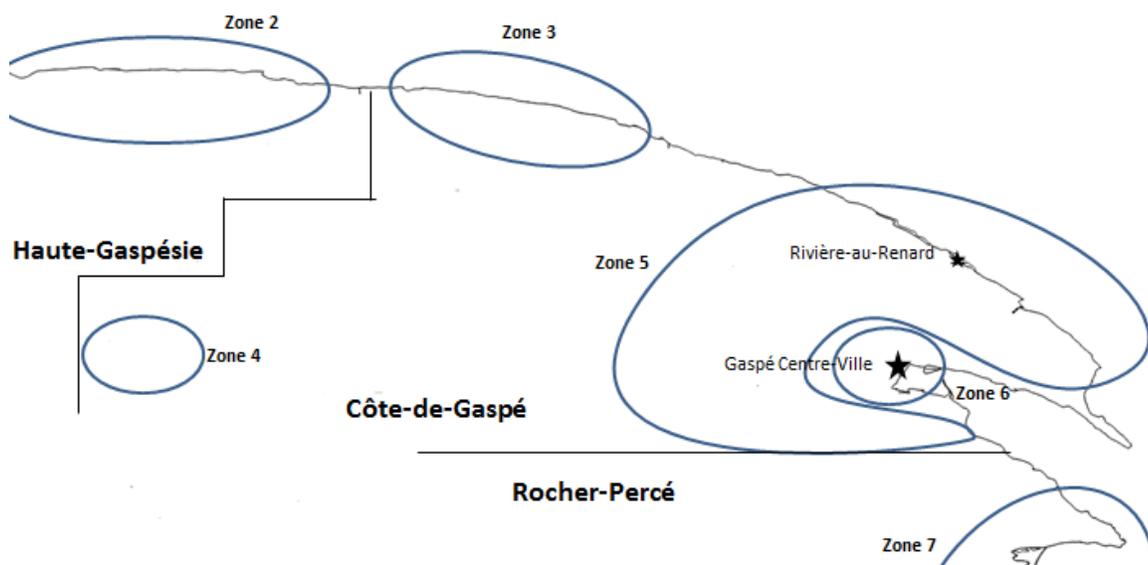


Figure 12. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC de La Côte-de-Gaspé.

Le centre-ville de Gaspé demeure aussi le principal lieu de travail pour 62,5 % des travailleurs et d'étude pour 76 % des étudiants (Tableaux 93 et 94).

Tableau 93. Lieux de travail principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Principaux lieux de travail		
Localité où se situe le principal lieu de travail	N	(%) des travailleurs
Gaspé (centre-ville)	125	62,50
Rivière-au-Renard	18	9,00
Haldimand	8	4,00
Cap-aux-Os	8	4,00
Total	200	100

Tableau 94. Lieux d'étude principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Principaux lieux d'étude		
Localité où se situe le principal lieu d'étude	N	(%) des étudiants
Gaspé (Centre-ville)	16	76,19
Localité située en dehors de la région	3	14,29
Murdochville	2	9,52
Total	21	100

Le centre-ville de Gaspé apparaît également comme la principale destination des déplacements effectués pour des achats (61,5 %) (Tableau 95).

Tableau 95. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats consignés par les répondants — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Principales destinations des trajets effectués pour des achats		
Localité de destination	N	(%) des trajets effectués pour des achats
Gaspé (Centre-ville)	24	61,54
Rivière-au-Renard	4	10,26
Cloridorme	3	7,69
Grande-Vallée	2	5,13
Chandler	2	5,13
Total général	39	100,00

Le centre-ville de Gaspé constitue le plus important pôle de déplacement pour la MRC de La Côte-de-Gaspé (45,2 % des déplacements ont le centre-ville de Gaspé comme destination), bien avant Rivière-au-Renard dont la part des déplacements s’y dirigeant est nettement inférieure (7,63 %) (Tableau 92).

Trajet

Les trajets effectués à partir de chaque zone de la MRC de La Côte-de-Gaspé et mentionnés à plus de 10 reprises ont été sélectionnés pour les analyses de flux qui suivent. Une pondération leur a été appliquée en fonction du lieu de résidence 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 tiré dans cette zone a été inférée à l’ensemble de la population à l’étude pour cette zone. Le pourcentage de mention d’intérêt à utiliser le transport en commun pour les trajets mentionnés a, par la suite, été appliqué aux volumes de déplacement pondérés de manière à obtenir le volume potentiel d’utilisateur du transport collectif (Tableau 30)¹⁰. Il est important de noter que les volumes potentiels présentés ici représentent un potentiel maximum qui serait théoriquement atteignable s’il était possible d’accéder à l’autobus à toute heure de la journée et à partir de n’importe quel lieu des zones d’origine et de destination. Ils fournissent un aperçu des volumes de déplacement présents sur le territoire et de leurs répartitions dans le temps et dans l’espace et non pas le nombre de déplacements qui devrait normalement être atteint par la RÉGÎM.

¹⁰ Les calculs détaillés de la pondération appliquée sont présentés dans la section Méthodologie en page 2.

Tableau 96. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC de La Côte-de-Gaspé.

Pondération des trajets ayant fait l'objet de plus de 10 mentions					
Zone d'origine	Trajet	N	Volumes de déplacement pondérés	% pourcentage de répondants intéressés à prendre le transport collectif	Volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif
Zone 3	Zone 3 → zone 3	16	766,99	12,50	95,87
Zone 5	Zone 5 → zone 5	52	2392,02	7,69	184,00
Zone 5	Zone 5 → zone 6	85	3838,04	25,88	993,37
Zone 6	Zone 6 → zone 5	68	3052,23	26,47	807,94
Zone 6	Zone 6 → zone 6	107	4288,84	11,21	480,99
Zone 6	Zone 6 → zone 7	13	621,46	15,38	95,61

Les volumes potentiels de déplacement les plus importants se situent entre les zones 6 et 5, soit l'ancienne ville de Gaspé formant le centre-ville de la municipalité, et les anciennes municipalités fusionnées qui forment la périphérie de la ville de Gaspé. Un volume relativement important (481 déplacements potentiels en transport collectif) est aussi présent à l'intérieur de la zone 6 (centre-ville de Gaspé) (Tableau 96).

Volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif

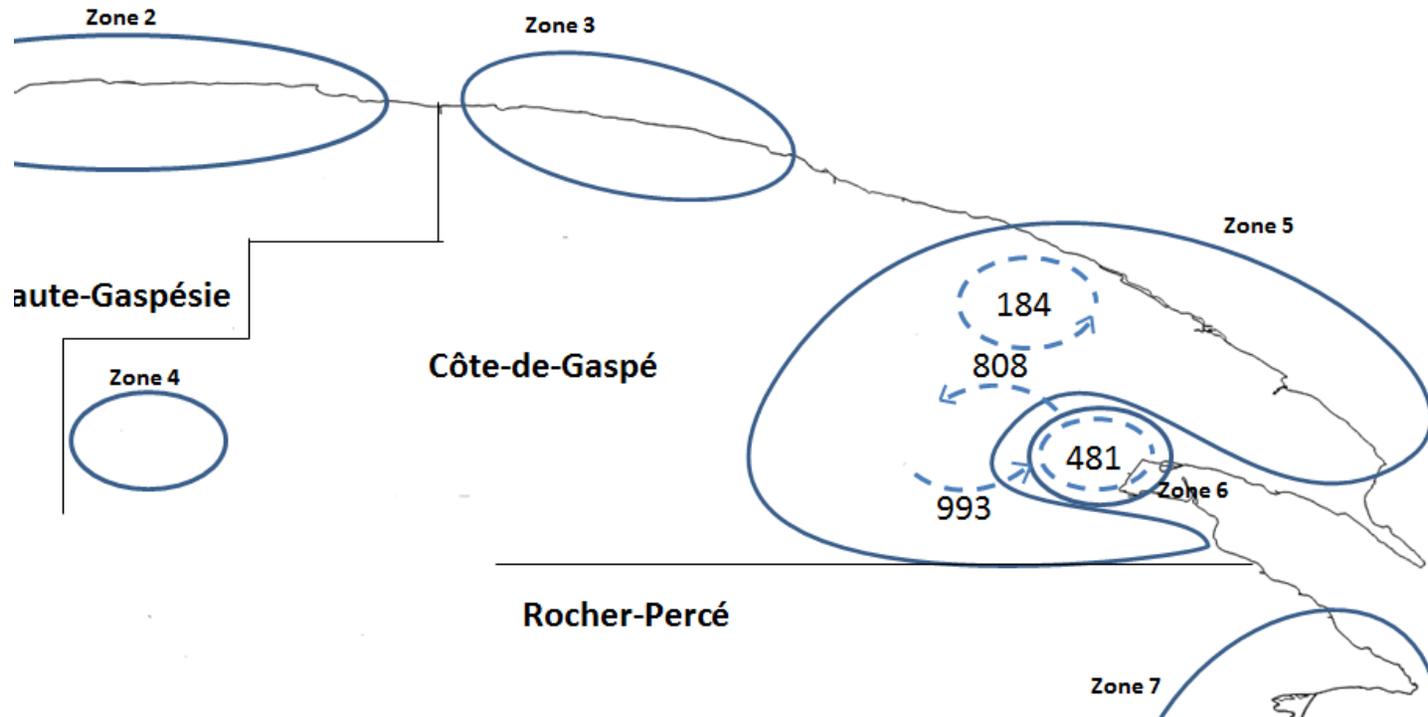


Figure 13. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif pour la MRC de La Côte-de-Gaspé.

Zone 5 → zone 6, zone 6 → zone 5

L'analyse des volumes potentiels en fonction des heures de la journée révèle que la pointe des déplacements effectués de la zone 5 vers la zone 6 se trouve entre 7 h et 9 h avec un volume particulièrement élevé entre 7 h et 8 h. Un volume semblable de déplacement est observé de la zone 6 vers la zone 5 entre 16 h et 18 h. Ainsi, les plus gros volumes de déplacement de la MRC de La Côte-de-Gaspé seraient générés par les navettages effectués des localités périphériques de la Ville de Gaspé vers le centre-ville en matinée, puis par le retour du centre vers la périphérie en soirée. En comparant les heures de passage des différents trajets effectuant la liaison entre les localités périphériques et le centre-ville, on constate que les heures de passage des trajets 20 et 21 en direction de Gaspé (6 h 30 et 6 h 29) sont en avance par rapport aux heures de pointe observées (Tableaux 97).

Tableau 97. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 5 vers la zone 6.

Zone 5 → zone 6 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure							
Période	Usagers potentiels	20 Anse-à-Valleau → Gaspé	21 Anse-au-Griffon → Gaspé	22 Douglastown → Gaspé	23 Wakeham → Gaspé	24 Sandy Beach → Gaspé	26 York → Gaspé
Entre 5 h et 5 h 59	25						
Entre 6 h et 6 h 59	37	6 h 30	6 h 29				
Entre 7 h et 7 h 59	258			7 h 31		7 h 42	
Entre 8 h et 8 h 59	159				8 h		
Entre 9 h et 9 h 59	61						
Entre 10 h et 10 h 59	98						
Entre 11 h et 11 h 59	12						
Entre 12 h et 24 h 59	86						
Entre 13 h et 13 h 59	25						13 h
Entre 14 h et 14 h 59	74						
Entre 15 h et 15 h 59	12						
Entre 16 h et 16 h 59	61				16 h	16 h 3	16 h
Entre 17 h et 17 h 59	25						
Entre 18 h et 18 h 59	25						
Entre 19 h et 19 h 59	25						
Entre 20 h et 20 h 59	12						
Total général	993						

En fin de journée, les heures de passage des trajets 23 et 24 (15 h 45, 15 h 55) semblent en avance par rapport à l'heure de pointe (Tableau 98).

Tableau 98. Répartition des volumes potentiels d'utilisateur et des passages de la RÉGİM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à partir de la zone 6 vers la zone 5.

Zone 6 → zone 5 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure							
Période	N	20 Gaspé → l'Anse-à-Valleau	21 Gaspé → Anse- au-Griffon	22 Douglastown → Gaspé	23 Gaspé → York	24 Gaspé → Sandy Beach	26 Gaspé → York
Entre 5 h et 5 h 59	12						
Entre 7 h et 7 h 59	12					7 h 40	
Entre 8 h et 8 h 59	12						
Entre 9 h et 9 h 59	49						
Entre 10 h et 10 h 59	12						10 h
Entre 11 h et 11 h 59	49						
Entre 12 h et 24 h 59	49						
Entre 13 h et 13 h 59	37						13 h 20
Entre 14 h et 14 h 59	12						
Entre 15 h et 15 h 59	98				15 h 45	15 h 55	
Entre 16 h et 16 h 59	196	16 h 47	16 h 47				
Entre 17 h et 17 h 59	147			17 h 10			
Entre 18 h et 18 h 59	49						
Entre 20 h et 20 h 59	12						
Après 21 h	61						
Total général	808						

Zone 6 → zone 6

Les heures de passage des trajets 20, 21 et 24 desservant le centre-ville de Gaspé correspondent bien aux heures de pointe de déplacement remarquées pour ce secteur (Tableau 99).

Tableau 99. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 6.

Zone 6 → zone 6 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	Usagers potentiels	20 Gaspé → Gaspé	21 Gaspé → Gaspé	24 Gaspé → Gaspé
Entre 5 h et 5 h 59	5			
Entre 6 h et 6 h 59	5			
Entre 7 h et 7 h 59	38	7 h 30	7 h 22	
Entre 8 h et 8 h 59	53			8 h 28
Entre 9 h et 9 h 59	19			
Entre 10 h et 10 h 59	14			
Entre 11 h et 11 h 59	10			
Entre 12 h et 24 h 59	34			
Entre 13 h et 13 h 59	38			
Entre 14 h et 14 h 59	19			
Entre 15 h et 15 h 59	29			
Entre 16 h et 16 h 59	63	16 h 47	16 h 47	
Entre 17 h et 17 h 59	58			
Entre 18 h et 18 h 59	19			
Entre 19 h et 19 h 59	24			
Entre 20 h et 20 h 59	24			
Après 21 h	29			
Total général	481			

Recommandations partielles

Le plus grand potentiel pour le développement du transport collectif se trouve au niveau des déplacements effectués entre l'ancienne Ville de Gaspé et les localités fusionnées à la nouvelle Ville de Gaspé. Les déplacements vers le centre-ville le matin entre 7 et 9 h et au retour en fin de journée entre 16 et 18 h vers les secteurs périphériques de la municipalité sont les transits pouvant générer les plus grands volumes d'usager pour les services de la RÉGÎM dans ce secteur. De manière à mieux couvrir ces pointes de déplacement, il serait intéressant d'envisager un décalage mineur des heures de passage des trajets 20 et 21 le matin afin de rapprocher celles-ci de l'heure de pointe. La même chose pourrait être envisagée pour les passages de fin de journée des trajets 23 et 24. Les zones 3 (Murdochville) et 4 (Estran), en raison de leur faible densité de population, peuvent difficilement générer d'importants volumes d'usager pour des trajets fixes. Dans ce contexte, l'implantation d'autres formes de desserte, selon les données d'achalandage, devrait probablement être évaluée pour ces secteurs. Comme 58 % des répondants de la MRC ont souligné ne

pas désirer utiliser le transport collectif, un travail de sensibilisation et de promotion reste encore à faire pour la MRC de La Côte-de-Gaspé.

Haute-Gaspésie

La MRC de La Haute-Gaspésie a été divisée en deux zones à des fins d'analyse. La zone 1 comprend les municipalités de Cap-Chat et de Sainte-Anne-des-Monts, et la zone 2 regroupe l'ensemble des municipalités situées à l'est de Sainte-Anne-des-Monts (La Martre, Marsoui, Mont-Saint-Pierre, Rivière-à-Claude, Saint-Maxime-du-Mont-Louis et Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine).

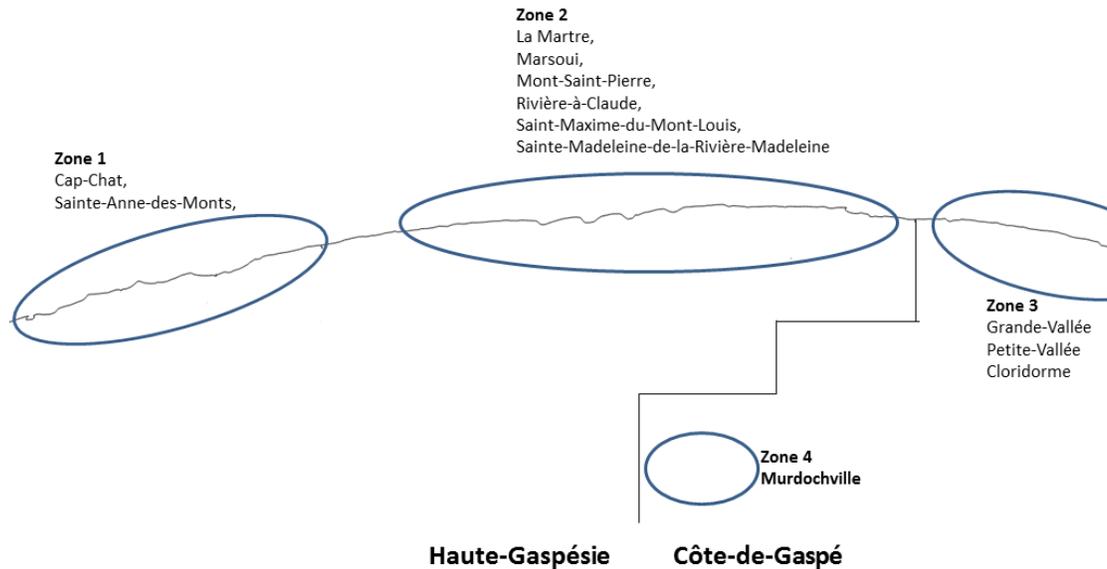


Figure 14. Divisions utilisées pour la MRC de La Haute-Gaspésie.

Habitudes en matière de transport

Part modale des différents moyens de transport

95,4 % des déplacements consignés par les répondants de la MRC de La Haute-Gaspésie ont été effectués en automobile, alors que seulement 0,86 % des déplacements mobilisait les services de la RÉGÎM (Tableau 100).

Tableau 100. Part modale des différents modes de transport — MRC de La Haute-Gaspésie.

Part modale des différents modes de transport (%)									
Zone d'origine	N	Véhicule personnel	Covoiturage (passager)	Covoiturage (conducteur)	RÉGÎM	Marche	Bicyclette	Transport scolaire	Transport adapté
Zone 1	303	79,87	9,57	5,61	0,66	0,99	1,32	0,66	0,66
Zone 2	45	75,56	17,78	4,44	2,22	0,00	0,00	0,00	0,00
Haute-Gaspésie	348	79,31	10,63	5,46	0,86	0,86	1,15	0,57	0,57

Saisonnalité des besoins

Comme pour les autres MRC, la majorité des répondants ont des besoins en transport constants tout au long de l'année. 13,03 % des répondants éprouvaient toutefois des besoins en déplacement moindres à l'été. La diminution des activités de plusieurs organisations durant la saison estivale, principalement faute de financement, était particulièrement énoncée par les intervenants de la MRC de La Haute-Gaspésie (Tableau 101).

Tableau 101. Saisonnalité des besoins en transport — MRC de La Haute-Gaspésie.

Saison où les besoins en transport sont les plus faibles						
Zone	N	Saison				
		Constant	Été	Automne	Hiver	Printemps
Zone 1	203	83,74	11,82	1,97	0,00	2,46
Zone 2	35	68,57	20,00	5,71	0,00	5,71
Haute-Gaspésie	238	81,51	13,03	2,52	0,00	2,94

Utilisation des services de la RÉGÎM

C'est dans la zone 2 regroupant la partie de la MRC située à l'est de Sainte-Anne-des-Monts où les répondants ont déclaré avoir déjà utilisé les services de la RÉGÎM dans la plus forte proportion (23,5 %). On y retrouve aussi le plus haut taux de répondant ayant déclaré utiliser les services plusieurs fois par semaine (7,69 % comparativement à 2,32 % pour la zone 1), ce qui en fait aussi une des proportions les plus fortes de répondants à l'échelle de la Gaspésie utilisant les services plusieurs fois par semaine. À ce titre, ce secteur arrive en deuxième position après la zone 11 (Caplan, Saint-Siméon et Bonaventure) où 10,5 % des répondants déclaraient utiliser les services plusieurs fois par semaine (Tableaux 102 et 103).

Tableau 102. Utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de La Haute-Gaspésie.

% 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 1	262	17,18
Zone 2	55	23,64
Haute-Gaspésie	317	18,30

Tableau 103. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM — MRC de La Haute-Gaspésie.

Fréquence d'utilisation par zone de résidence			
Fréquence	Zones		
	Zone 1 (%)	Zone 2 (%)	Total (%)
Jamais	87,26	86,54	87,14
Moins d'une fois par mois	6,18	5,77	6,11
1 fois par mois	1,93	0,00	1,61
2 fois par mois	1,93	0,00	1,61
1 fois par semaine	0,39	0,00	0,32
Plusieurs fois par semaine	2,32	7,69	3,22

Les 20-39 ans affichent le taux le plus élevé de répondant ayant déjà utilisé les services (34 %). Toutefois, les 40-59 ans utilisent davantage sur une base régulière les services de la RÉGÎM (6 % d'entre eux déclarent les utiliser plusieurs fois par semaine, contre 1,49 % pour les 20-39 ans) (Tableaux 104 et 105).

Tableau 104. Utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC de La Haute-Gaspésie.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par tranches d'âge		
Tranches d'âge	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
15 à 19 ans	16	25,00
20 à 39 ans	68	33,82
40 à 59 ans	102	14,71
60 ans et plus	128	11,72
Haute-Gaspésie	314	18,15

Tableau 105. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par tranches d'âge — MRC de La Haute-Gaspésie.

Fréquence d'utilisation par tranches d'âge					
Fréquence	15 à 19 ans (%)	20 à 39 ans (%)	40 à 59 ans (%)	60 ans et plus (%)	Total (%)
Jamais	75,00 %	77,61 %	87,88 %	92,86 %	87,01 %
Moins d'une fois par mois	12,50 %	19,40 %	3,03 %	0,79 %	6,17 %
1 fois par mois	6,25 %	1,49 %	1,01 %	1,59 %	1,62 %
2 fois par mois	6,25 %	0,00 %	1,01 %	2,38 %	1,62 %
1 fois par semaine	0,00 %	0,00 %	1,01 %	0,00 %	0,32 %
Plusieurs fois par semaine	0,00 %	1,49 %	6,06 %	2,38 %	3,25 %

À l'instar des autres MRC, les femmes sont plus nombreuses à avoir déjà utilisé les services de transport en commun (Tableau 106).

Tableau 106. Utilisation des services de la RÉGÎM en fonction du sexe — MRC de La Haute-Gaspésie.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par sexe		
Sexe	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Homme	140	16,43
Femme	170	20,00
Haute-Gaspésie	310	18,39

Bien que les étudiants n'utilisent pas les services hebdomadairement, ils sont les plus nombreux à les avoir déjà utilisés en Haute-Gaspésie. Les plus importantes fréquences d'utilisation sont notées chez les personnes sans emploi (10,5 % de ce groupe utilisent les services une à plusieurs fois par semaine) (Tableaux 107 et 108).

Tableau 107. Utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC de La Haute-Gaspésie.

% des personnes ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM par occupation principale		
Zone	N	% de répondants ayant déjà utilisé les services de la RÉGÎM
Autre	15	26,67
Étudiant	26	61,54
Retraité	95	5,26
Sans emploi	22	27,27
Travailleur	191	21,99
Haute-Gaspésie	349	20,92

Tableau 108. Fréquence d'utilisation des services de la RÉGÎM par occupation principale — MRC de La Haute-Gaspésie.

Fréquence d'utilisation selon l'occupation principale				
Fréquence	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Travailleur (%)	Retraité (%)
Jamais	76,19	84,21	90,07	92,63
Moins d'une fois par mois	14,29	0,00	7,28	1,05
1 fois par mois	4,76	5,26	0,00	2,11
2 fois par mois	4,76	0,00	0,00	3,16
1 fois par semaine	0,00	5,26	0,00	0,00
Plusieurs fois par semaine	0,00	5,26	2,65	1,05

Freins à l'utilisation

Les répondants de la MRC de La Haute-Gaspésie indiquent le plus fréquemment comme raison de non-usage le fait de ne pas souhaiter utiliser le transport collectif. Il est cependant intéressant de noter que ce fort pourcentage provient principalement des répondants de la zone 1 (34,5 %) comparativement à ceux de la zone 2 (3,5 %). Le manque de connaissances des services offerts est aussi spécifié dans une proportion plus importante dans la zone 1 (15,5 % contre 7,5 % dans la zone 2). L'incompatibilité des horaires arrive à égalité dans les deux zones (18 %). C'est la raison la plus évoquée dans la zone 2, suivi par les trajets inadéquats et la nécessité du véhicule dans le cadre du travail mentionnés dans la même proportion (13 %) (Tableau 109).

Tableau 109. Raisons de non-usage évoquées pour chacune des zones de la MRC de La Haute-Gaspésie.

Raisons de non-usage évoquées par zone			
Raisons de non-usage évoquées	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par zone		
	Zone 1	Zone 2	Total général
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	18,11	18,18	18,13
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,75	1,82	0,94
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	3,77	3,64	3,75
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	15,47	7,27	14,06
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	2,64	1,82	2,50

Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	6,42	12,73	7,50
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	11,32	12,73	11,56
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	34,72	3,64	29,38
Les tarifs sont trop élevés.	0,75	1,82	0,94

À l'image des autres MRC, les moins de 40 ans mentionnent dans une proportion forte l'incompatibilité des horaires. Pour les 60 ans et plus, c'est le fait de ne pas vouloir utiliser le transport collectif, suivi du manque de connaissances, qui ressort comme principale raison.

Tableau 110. Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge — MRC de La Haute-Gaspésie.

Raisons de non-usage évoquées par tranches d'âge					
Raisons de non-usage évoquées par tranches de revenu	% des répondants ayant sélectionné cette raison de non-usage par tranches de revenu				
	15 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 ans et plus	Total général
Les horaires ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	29,41	29,58	20,56	11,39	20,43
Rencontre des problèmes de mobilité qui empêchent d'utiliser les services de transport en commun.	0,00	0,00	0,93	2,53	1,08
La RÉGÎM n'offre pas de trajets réguliers la fin de semaine.	0,00	8,45	0,93	6,33	4,30
Je ne connais pas suffisamment les services offerts.	5,88	19,72	14,02	18,99	16,13
L'arrêt d'autobus est trop éloigné de mon domicile.	11,76	4,23	1,87	1,27	2,87
Je dois utiliser mon véhicule dans le cadre de mon travail.	0,00	18,31	8,41	1,27	8,24
Les trajets ne correspondent pas à mes besoins de déplacement.	17,65	18,31	9,35	11,39	12,54
Je ne souhaite pas utiliser le transport en commun.	23,53	32,39	27,10	46,84	33,33
Les tarifs sont trop élevés.	0,00	4,23	0,00	0,00	1,08

L'importance accordée au fait de ne pas vouloir utiliser le transport collectif et au manque de connaissances, particulièrement dans la zone 1 (Cap-Chat et Sainte-Anne-des-Monts), démontre la nécessité d'un travail non seulement au niveau de l'offre de service, mais également à celui des habitudes de transport de la population.

Flux de déplacement sur le territoire de la MRC de La Haute-Gaspésie

Principales destinations

Les déplacements effectués à partir de la MRC de La Haute-Gaspésie ont pour destination Sainte-Anne-des-Monts dans 67,5 % des cas. Cap-Chat (15 %) et Saint-Maxime-du-Mont-Louis (6 %) arrivent respectivement en 2^e et 3^e position (Tableau 111).

Tableau 111. Destinations les plus mentionnées dans les trajets consignés par les répondants — MRC de La Haute-Gaspésie.

Principales destinations des trajets effectués		
Localité de destination	N	(%) des trajets effectués
Sainte-Anne-des-Monts	246	67,40
Cap-Chat	54	14,79
Saint-Maxime-du-Mont-Louis	21	5,75
Localité située en dehors de la région	15	4,11
Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine	10	2,74
Total	365	100,00

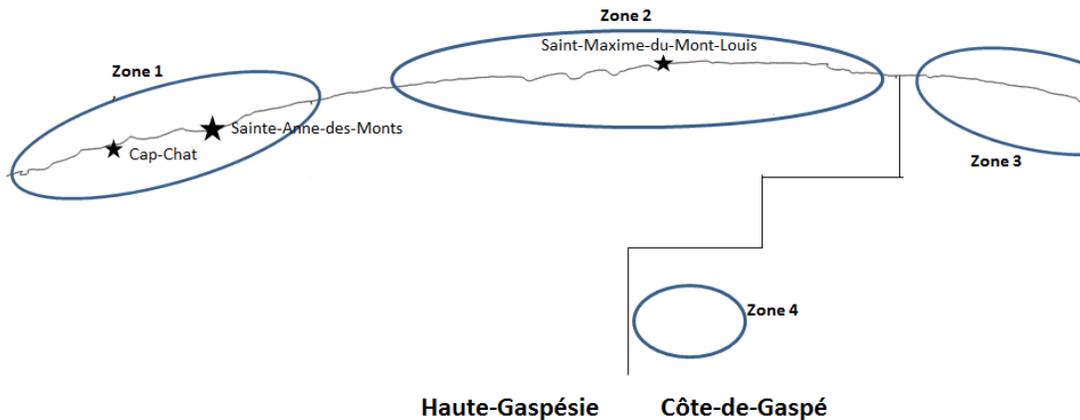


Figure 15. Destinations principales des trajets effectués à partir de la MRC de La Haute-Gaspésie.

Sainte-Anne-des-Monts représente le principal pôle d'emplois de la MRC pour 70 % des travailleurs interrogés, suivi de Saint-Maxime-du-Mont-Louis (9,5 %) et de Cap-Chat (7,5 %) (Tableau 112).

Tableau 112. Lieux de travail principaux, les plus souvent sélectionnés par les répondants — MRC de La Haute-Gaspésie.

Principaux lieux de travail		
Localité où se situe le principal lieu de travail	N	% des travailleurs
Sainte-Anne-des-Monts	109	69,87
Saint-Maxime-du-Mont-Louis	15	9,62
Cap-Chat	12	7,69
Localité située en dehors de la région	10	6,41
Total	156	100

Pour la moitié des étudiants interrogés, le lieu d'étude principal est situé en dehors de la région. Sainte-Anne-des-Monts arrive en seconde position avec 41 % des étudiants (Tableau 113).

Tableau 113. Lieux d'étude principaux les plus souvent sélectionnés par les répondants étudiants — MRC de La Haute-Gaspésie.

Principaux lieux d'étude		
Localité où se situe le principal lieu d'étude	N	(%) des étudiants
Localité située en dehors de la région	11	50,00
Sainte-Anne-des-Monts	9	40,91
Cap-Chat	2	9,09
Total	22	100

70,5 % des déplacements effectués pour des achats ont lieu vers Sainte-Anne-des-Monts (Tableau 114).

Tableau 114. Destinations les plus mentionnées dans les trajets effectués pour des achats consignés par les répondants — MRC de La Haute-Gaspésie.

Principales destinations des trajets effectués pour des achats		
Localité de destination	N	(%) des trajets effectués pour des achats
Sainte-Anne-des-Monts	45	70,31
Cap-Chat	5	7,81
Localité située en dehors de la région	5	7,81
Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine	3	4,69
Saint-Maxime-du-Mont-Louis	3	4,69
Gaspé	2	3,13
Total général	64	100

Sainte-Anne-des-Monts s'affirme comme le principal pôle de déplacement pour la MRC de La Haute-Gaspésie, et ce, peu importe le type de déplacement. Cap-Chat et Saint-Maxime-du-Mont-Louis représentent des pôles secondaires. Leur importance n'est cependant pas négligeable, particulièrement dans le cas de Saint-Maxime-du-Mont-Louis qui représente un centre de service majeur pour l'est de la MRC.

Trajet

Les trajets effectués à partir de chaque zone de la MRC de La Haute-Gaspésie et mentionnés à plus de 10 reprises ont été sélectionnés pour les analyses de flux qui suivent. Une pondération leur a été appliquée en fonction du lieu de résidence 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 tiré dans cette zone a été inférée à l'ensemble de la population à l'étude pour cette zone. Le pourcentage de mention d'intérêt à utiliser le transport en commun pour les trajets mentionnés a, par la suite, été appliqué aux volumes de déplacement pondérés de manière à obtenir le volume potentiel d'utilisateur du transport collectif (Tableau 30)¹¹. Il est important de noter que les volumes potentiels présentés ici représentent un potentiel maximum qui serait théoriquement atteignable s'il était possible d'accéder à l'autobus à toute heure de la journée et à partir de n'importe quel lieu des zones d'origine et de destination. Ils fournissent un aperçu des volumes de déplacement présents sur le territoire et de leurs répartitions dans le temps et dans l'espace et non pas le nombre de déplacements qui devrait normalement être atteint par la RÉGÎM.

¹¹ Les calculs détaillés de la pondération appliquée sont présentés dans la section Méthodologie en page 2.

Les plus gros volumes potentiels de déplacement pour la MRC de La Haute-Gaspésie se font à l'intérieur de chacune des deux zones, c'est-à-dire des localités de la zone 1 vers les localités de la zone 1 et des localités de la zone 2 vers les localités de la zone 2. La zone 1, où se situe Sainte-Anne-des-Monts, est marquée par le plus important volume de déplacement potentiel (Tableau 115).

Tableau 115. Nombre de déplacements totaux et pondérations appliquées aux trajets ayant fait l'objet de plus de dix mentions par les répondants — MRC de La Haute-Gaspésie.

Pondération des trajets ayant fait l'objet de plus de 10 mentions					
Zone d'origine	Trajet	N	Volumes de déplacement pondérés	% pourcentage de répondants intéressés à prendre le transport collectif	Volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif
Zone 1	Zone 1 → zone 1	286	8784,29	18,18	1597,14
Zone 1	Zone 1 → zone 2	10	353,21	50,00	176,61
Zone 1	Zone 1 → hors région	15	460,71	33,33	153,57
Zone 2	Zone 2 → zone 1	14	499,11	35,71	178,25
Zone 2	Zone 2 → zone 2	30	1113,39	53,33	593,81

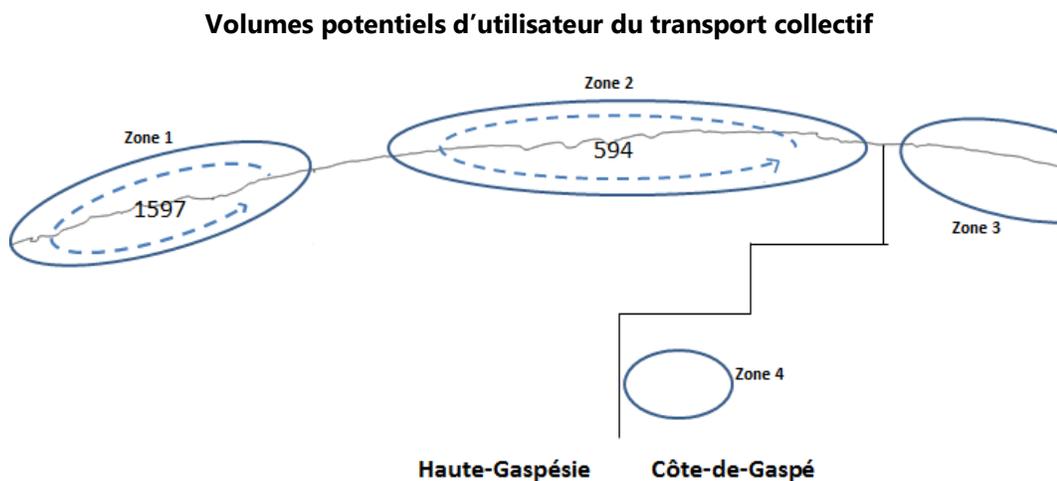


Figure 16. Principaux volumes potentiels d'utilisateur du transport collectif — MRC de La Haute-Gaspésie.

Zone 1 → zone 1

Les deux pointes les plus importantes pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 1 sont entre 7 h et 8 h et entre 16 h et 18 h. On observe aussi d'importants volumes en milieu de journée entre midi et 14 h. Les heures de passage du trajet 02 correspondent dans l'ensemble aux heures de pointe observées. Le départ du matin de Sainte-Anne-des-Monts vers Capucins est cependant un peu en avance par rapport à l'heure de pointe de cette période. Par contre, comme le parcours effectue une boucle et que l'on peut supposer que la plupart des déplacements matinaux se font vers Sainte-Anne-des-Monts, un départ plus tôt dans la direction ouest serait justifié s'il permet des heures plus optimales de desserte au retour vers Sainte-Anne-des-Monts (Tableau 116).

Tableau 116. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 1.

Zone 1 → zone 1 :			
Période	Usagers potentiels	02 Capucins -> SDM	02 SDM -> Capucins
Avant 5 h	20		
Entre 5 h et 5 h 59	26		
Entre 6 h et 6 h 59	26		6 h 50
Entre 7 h et 7 h 59	204	7 h 20	
Entre 8 h et 8 h 59	85		
Entre 9 h et 9 h 59	85		
Entre 10 h et 10 h 59	46		
Entre 11 h et 11 h 59	85		
Entre 12 h et 14 h 59	105		
Entre 13 h et 13 h 59	184		
Entre 14 h et 14 h 59	59		
Entre 15 h et 15 h 59	125		
Entre 16 h et 16 h 59	223		16 h 25
Entre 17 h et 17 h 59	177	17 h 15	
Entre 18 h et 18 h 59	59		
Entre 19 h et 19 h 59	26		
Entre 20 h et 20 h 59	7		
Après 21 h	53		
Total	1597		

Zone 2 → zone 2

Pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 2, les pointes du matin et de la fin de journée se situent entre 7 h et 8 h ainsi qu'entre 17 h et 18 h. Le parcours 01 partant de l'extrémité est de la zone 2 vers Sainte-Anne-des-Monts part à 6 h du matin de Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine pour arriver à Sainte-Anne-des-Monts à 7 h 59. La longueur du parcours ne permet pas de le faire passer à une heure optimale pour chacune des municipalités. Une part importante des déplacements observés à l'intérieur de la zone 2 s'effectue à l'intérieur d'une même municipalité par exemple de Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine vers Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine ou de Saint-Maxime-du-Mont-Louis vers Saint-Maxime-du-Mont-Louis. Les passages dans ces deux municipalités se situent avant 7 h, soit en dehors des pointes de déplacement mentionnées par les répondants. La municipalité de la zone 2 générant le plus gros volume de déplacement vers Sainte-Anne-des-Monts, et qui constitue également la destination la plus importante, est Saint-Maxime-du-Mont-Louis. C'est aussi la municipalité de la zone où l'on retrouve le plus gros volume de déplacement interne. Le parcours 01 en direction de Sainte-Anne-des-Monts traverse cette municipalité entre 6 h 35 et 6 h 52, avant l'heure de pointe qui se situe entre 7 h et 8 h. Il serait pertinent d'envisager de décaler l'heure du trajet matinal de manière à ce que son passage se fasse plus prêt de 7 h à Mont-Louis (Tableau 117).

Tableau 117. Répartition des volumes potentiels d'usager et des passages de la RÉGÎM au courant d'une journée de semaine normale pour les déplacements effectués à l'intérieur de la zone 2.

Zone 2 → zone 2 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure			
Période	Usagers potentiels	01 Rivière-Madeleine - > Cap-au-Renard	01 Cap-au-Renard -> Rivière-Madeleine
Entre 6 h et 6 h 59	46	6 h	
Entre 7 h et 7 h 59	137		
Entre 8 h et 8 h 59	46		
Entre 11 h et 11 h 59	91		
Entre 12 h et 24 h 59	23		
Entre 13 h et 13 h 59	23		
Entre 14 h et 14 h 59	23		
Entre 15 h et 15 h 59	46		
Entre 16 h et 16 h 59	23		16 h 59
Entre 17 h et 17 h 59	114		
Entre 18 h et 18 h 59	23		
Total	594		

Recommandations partielles

Le parcours 02 desservant la zone 1 et allant de Capucins à Sainte-Anne-des-Monts présente le plus grand potentiel de développement pour la MRC de La Haute-Gaspésie. Ses heures de passage correspondent assez bien aux heures de pointe observées pour ce secteur. Un trajet de mi-journée entre 13 h et 14 h pourrait même être envisagé. La principale raison de non-usage évoquée par les répondants de la zone 1 est le fait de ne pas désirer utiliser le transport collectif (34,72 %). 15,47 % des répondants ont aussi mentionné le manque de connaissances comme principale raison de non-usage. Un travail important reste donc à faire quant aux habitudes de transport pour le développement du transport collectif dans ce secteur. Pour la zone 2, même si on y note des volumes de déplacement relativement importants, l'étendue de son territoire, la dispersion de sa population et la diversité des origines et destinations des différents trajets rendent difficile une desserte optimale par un trajet fixe comme celui présentement en place.

Gaspésie

Certaines analyses portant sur des sous-groupes de la population ont été effectuées à l'échelle de la Gaspésie de manière à maximiser la taille de l'échantillon pour chacun de ceux-ci. Les données sur l'annulation d'une activité faute de moyen de transport, sur la possession d'un permis de conduire et sur certaines habitudes de déplacement ont été croisées avec certaines variables socioéconomiques de manière à faire ressortir les besoins et les habitudes propres à ces groupes.

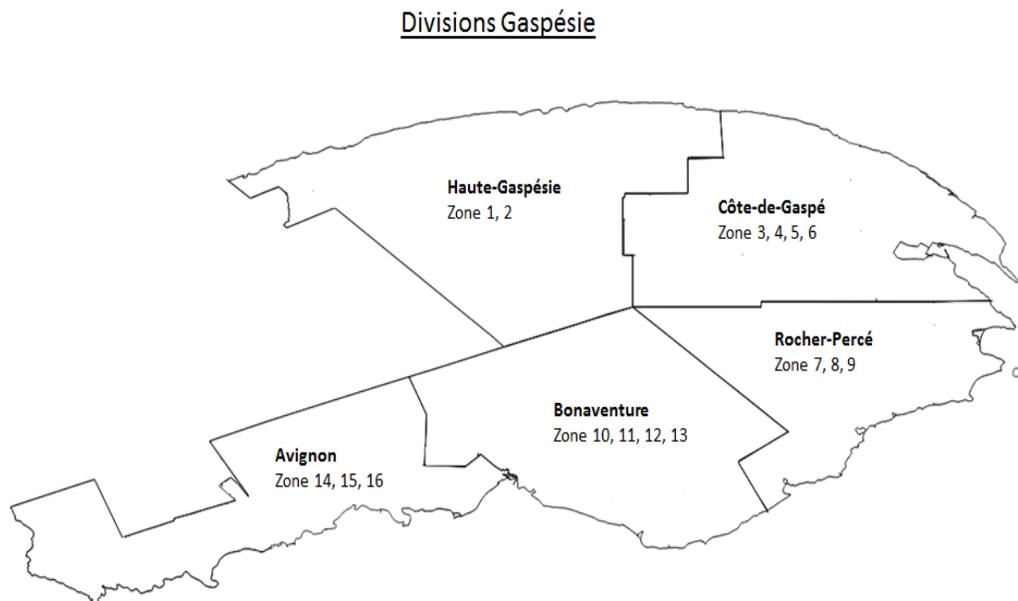


Figure 17. Les MRC de la Gaspésie.

Annulation d'une activité par manque de moyens de transport

L'annulation d'une activité ou d'un rendez-vous par manque de moyens de transport constitue un bon indicateur de la vulnérabilité d'un individu face aux problématiques de mobilité. Le pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité faute de moyen de transport se situe à près de 12,5 % pour l'ensemble des répondants de la région. En croisant les données sur l'âge des répondants avec celles sur l'annulation d'une activité, on observe que les répondants âgés de 60 ans et plus ont un taux d'annulation inférieur à la moyenne de la population. C'est chez les moins de 40 ans, et plus particulièrement chez les 15-19 ans, que l'on rencontre les taux d'annulation les plus élevés. Ainsi, 15,5 % des répondants âgés de 20 à 39 ans et 40,5 % des 15 à 19 ans ont été dans l'obligation d'annuler une activité faute de moyen de transport au cours de la dernière année (Tableau 118).

Tableau 118. Pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité faute de moyen de transport par groupes d'âge.

Taux d'annulation selon le groupe d'âge		
Groupes d'âge	N	% de répondants ayant dû annuler une activité faute de transport
15 à 19 ans	89	40,45
20 à 39 ans	383	15,40
40 à 59 ans	551	9,98
60 ans et plus	610	8,36
Gaspésie	1633	12,31

Le croisement effectué avec les données portant sur la principale occupation des répondants suit la même tendance que celle démontrée par l'analyse à partir des différents groupes d'âge. Ainsi, on observe chez les retraités un taux d'annulation inférieur à celui de l'ensemble de la population (9,5 %). Les étudiants (69 % de 15 à 19 ans et 28 % de 20-39 ans) et les sans emploi (46 % de 20 à 39 ans) rencontrent les taux les plus élevés d'annulation (Tableau 119).

Tableau 119. Pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité faute de moyen de transport selon l'occupation principale.

Taux d'annulation selon l'occupation		
Occupation	N	% de répondants ayant dû annuler une activité faute de transport
Étudiant	115	38,26
Sans emploi	88	23,86
Retraité	507	9,47
Travailleur	868	9,10
Gaspésie	1578	12,17

Le revenu du ménage des répondants apparaît comme un élément déterminant quant à l'annulation d'activités par manque de moyens de transport. Ainsi, les répondants appartenant aux tranches de revenu les plus basses ont dû annuler un rendez-vous au cours de la dernière année dans une proportion plus forte (22 % pour les répondants dont le ménage à un revenu brut inférieur à 30 000 \$) (Tableau 120).

Tableau 120. Pourcentage des répondants ayant dû annuler une activité faute de moyen de transport par tranches de revenu.

Taux d'annulation selon la tranche de revenu		
Tranches de revenu	N	% de répondants ayant dû annuler une activité faute de transport
Moins de 30 000 \$	193	21,76
De 30 000 \$ à 49 999 \$	159	11,32
De 50 000 \$ à 69 999 \$	132	17,42
De 70 000 \$ à 89 999 \$	108	5,56
De 90 000 \$ et plus	125	7,20
Gaspésie	717	13,67

Possession d'un permis de conduire

La possession d'un permis de conduire permet d'indiquer des problématiques de mobilité potentielles, et ce, tout particulièrement dans une région où une majeure partie des déplacements s'effectue à l'aide de véhicules individuels. 66 % des répondants ne possédant pas de permis de conduire ont mentionné avoir dû annuler un rendez-vous ou une activité faute de moyen de transport, comparativement à 7 % pour les répondants possédant un permis de conduire. L'écart entre les différentes MRC quant à la possession d'un permis n'est pas marqué et se situe aux alentours de la moyenne des répondants de l'ensemble de la Gaspésie (88,5 %).

Pour les différents groupes d'âge, on observe une possession beaucoup plus faible chez les 15 à 19 ans (54,5 %), ce qui n'est pas surprenant si l'on considère qu'une part importante de ce groupe n'a pas encore l'âge de posséder un permis de conduire. On observe aussi un taux légèrement plus faible de possession chez les 60 ans et plus (86,5 %). Ce taux plus faible pourrait découler de la partie la plus âgée de ce groupe qui ne possède plus de permis (Tableau 121).

Tableau 121. Pourcentage des répondants possédant un permis de conduire par groupes d'âge.

Taux de possession d'un permis de conduire par tranches d'âge		
Tranches d'âge	N	% de répondants possédant un permis de conduire
15 à 19 ans	88	54,55
20 à 39 ans	382	91,88
40 à 59 ans	551	93,10
60 ans et plus	608	86,51
Gaspésie	1629	88,28

Pour l'occupation principale, les étudiants et les personnes sans emploi présentent les taux de possession les plus faibles (étudiant, 63 %; sans emploi, 71 %). Ces deux groupes sont aussi ceux où la proportion de répondants ayant dû annuler un rendez-vous ou une activité faute de moyen de transport était la plus forte (étudiants, 38,26 %; sans emploi, 23,86 %) (Tableau 122).

Tableau 122. Pourcentage des répondants possédant un permis de conduire par occupation principale.

Taux de possession d'un permis de conduire par occupation principale		
Occupation	N	% de répondants possédant un permis de conduire
Étudiant	114	63,16
Sans emploi	90	71,11
Retraité	508	84,84
Travailleur	862	95,94
Gaspésie	1574	88,56

Le revenu des ménages apparaît comme un facteur directement lié à la possession d'un permis de conduire. Pour l'ensemble des groupes d'âge, on observe un taux largement inférieur de possession dans la tranche de revenu de ménage brut inférieur à 30 000 \$ par année (Tableau 123).

Tableau 123. Pourcentage des répondants possédant un permis de conduire par tranches de revenu.

Taux de possession d'un permis de conduire par tranches de revenu		
Tranches de revenu	N	% de répondants possédant un permis de conduire
Moins de 30 000 \$	193	78,76
30 000 \$ à 49 999 \$	159	90,57
50 000 \$ à 69 999 \$	133	95,49
70 000 \$ à 89 999 \$	107	99,07
90 000 \$ et plus	125	99,20
Gaspésie	717	91,07

Les données sur l'annulation d'activités faute de moyen de transport et sur la possession d'un permis de conduire permettent de dégager certains groupes comme potentiellement plus vulnérables aux problématiques de mobilité. Les jeunes, les personnes sans emploi ainsi que les personnes appartenant aux ménages à faible revenu semblent plus susceptibles de vivre des difficultés de déplacement. Lors des entrevues semi-dirigées, les intervenants rencontrés ont énoncé les problématiques de mobilité vécues par ces groupes.

Chez les jeunes, deux éléments se démarquent particulièrement : l'accès à un véhicule et au permis de conduire ainsi que des besoins de déplacement importants pour différentes activités en dehors du cadre scolaire les soirs et les fins de semaine (activité parascolaire ou sportive, emploi de soir ou de fin de semaine, rencontre et socialisation de différents types). La capacité des jeunes à accéder à ce type d'activité représente un facteur important relativement à leur intégration et à leur rétention. Cela pourrait également jouer un rôle non négligeable dans leur choix d'établissement futur (Transports Canada, 2009).

Chez les personnes sans emploi, l'accès à un véhicule est aussi identifié comme un enjeu. Les besoins en déplacement des personnes en processus d'insertion professionnelle semblent se situer principalement au cours de la journée, souvent en dehors des heures de pointe. De plus, les activités de formation ou les entrevues d'embauche auxquelles elles participent sont généralement d'une durée limitée et nécessitent des déplacements sur une période relativement courte.

Pour les personnes à faible revenu, les intervenants ont fait part d'une diversité de limitations en lien avec la mobilité. Plusieurs d'entre elles appartiennent aux groupes cités précédemment. Les coûts liés aux déplacements représentent pour elles un frein à la mobilité qui limite leurs accès à divers services. Plusieurs des ressources d'aide et des services essentiels sont accessibles durant la journée en dehors des heures de pointe desservie par le transport collectif.

Même si l'analyse statistique sur l'annulation de sortie et sur la possession de permis de conduire n'a pas fait ressortir de potentielles difficultés de mobilité pour le groupe des 60 ans et plus, les données recueillies auprès des intervenants laissent toutefois penser que les personnes âgées en perte d'autonomie, une part non négligeable de ce groupe (24 % des 65 ans et plus étaient âgés de 80 ans et plus en 2016 (ISQ, 2014), vivraient d'importants défis de mobilité. La division des tranches d'âge choisies dans le cadre de cette étude ne permettait toutefois pas de faire ressortir les problématiques des personnes âgées en perte d'autonomie. En effet, il aurait pu être utile de scinder en deux la tranche des 60 ans et plus afin de distinguer la situation des plus jeunes et des plus âgés. Les intervenants rapportent des problèmes physiques et des handicaps de divers types qui réduisent directement la mobilité ou encore la perte de permis de conduire fréquente chez les personnes plus âgées. En matière de déplacement, ce groupe possède aussi des besoins particuliers. Les intervenants indiquent que les déplacements des personnes âgées s'effectuent généralement plus tard en raison du temps plus important de préparation. De plus, ils mentionnent que les déplacements médicaux durant la journée en dehors des heures de pointe sont plus fréquents. Les commissions et l'accès aux différents services se déroulent également généralement durant la journée. Les données recueillies à l'échelle de la Gaspésie en lien avec les heures de déplacement des différents groupes concordent avec le portrait dressé par les intervenants rencontrés (Figure 18).

Répartition des volumes de déplacement au courant de la journée

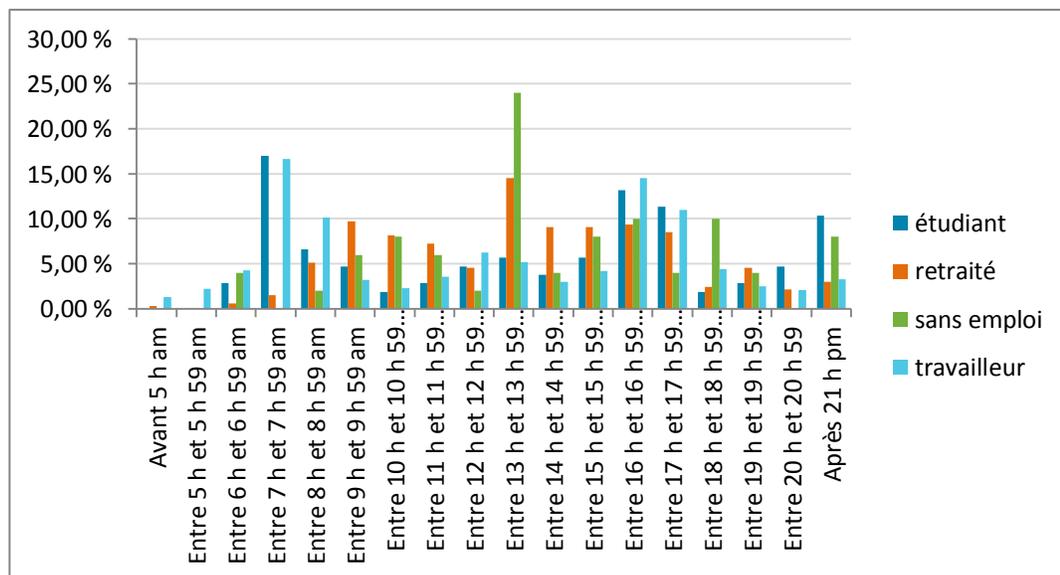


Figure 18. Répartition des volumes de déplacement par tranches d'heure selon l'occupation principale.

Les parts les plus importantes de déplacements effectués par les travailleurs se situent dans les heures de pointe du matin et de la fin de journée. Le plus gros volume de déplacement le matin se situe entre 7 h et 8 h (17 % des déplacements effectués par les travailleurs) et se prolonge entre 8 h et 9 h (10,5 %) avec un volume de déplacement un peu plus faible. L'après-midi, le plus gros volume de déplacement de travailleurs a lieu entre 16 h et 17 h (14,5 %), puis entre 17 h et 18 h (11 %). 53 % des déplacements observés chez les travailleurs se déroulent dans ces deux heures de pointe du matin et de la fin d'après-midi, et le reste de leurs déplacements sont répartis de manière diffuse tout au long de la journée.

Chez les étudiants, on observe aussi les plus gros volumes de déplacement entre 7 h et 8 h (15,5 %) puis entre 16 h et 17 h (13 %), suivi de volumes plus faibles entre 8 h et 9 h (8 %) et entre 17 h et 18 h (10,5 %). Comme mentionné par les intervenants, on observe pour les étudiants un volume de déplacement relativement important en soirée, notamment après 21 h où ont lieu 10,5 % des déplacements.

Les personnes sans emploi sont pratiquement absentes de l'heure de pointe du matin. Leurs déplacements sont répartis au courant de la journée et se concentrent surtout entre 13 h et 19 h. Le plus gros pic de déplacement observé se déroule entre 13 h et 14 h, avec 23,5 % des déplacements.

Chez les retraités, les déplacements sont aussi étalés durant la journée, principalement entre 8 h et 18 h avec un pic de déplacement entre 13 h et 14 h (16 % des déplacements).

Les groupes étant ressortis aussi bien dans l'analyse statistique que dans les entrevues dirigées comme vivant potentiellement plus de difficultés en matière de mobilité sont aussi ceux dont les déplacements apparaissent les plus atypiques. Les jeunes/étudiants, les personnes sans emploi et les retraités se déplacent dans des plages horaires plus étalées tout au long de la journée. Ils sont donc plus difficiles à desservir dans une région où les densités de population sont généralement assez faibles. Les étudiants et les personnes sans emploi représentent, de plus, une part plus faible de la population ce qui rend d'autant plus difficile l'établissement de services de transport spécifiquement adaptés pour eux. Les groupes les plus vulnérables sont donc aussi les plus difficiles à desservir. Cette situation tend à s'amplifier dans les zones moins denses où la dispersion des services et l'isolement géographique des individus viennent renforcer les problématiques d'accessibilité et les difficultés à maintenir des services de transport collectif.

Conclusions et recommandations

Les analyses effectuées pour chacune des MRC et pour les différents sous-groupes de la population permettent de dégager certaines conclusions. Premièrement, les caractéristiques territoriales de la Gaspésie et les modes d'occupation du territoire représentent probablement le principal obstacle au développement des services de transport collectif. La grandeur du territoire et la faible densité de l'habitat et des activités à l'intérieur de celui-ci tendent à favoriser l'automobile solo qui permet une flexibilité des déplacements sur des distances relativement importantes. Plusieurs intervenants rencontrés mentionnaient le manque de flexibilité des transports collectifs. Les distances entre les lieux de travail et des services comme l'épicerie ou le service de garde nécessitent, dans la plupart des cas, des déplacements multiples qui ne sont pas possibles en transport collectif ou actif. Les secteurs ayant des densités suffisantes pour permettre des déplacements quotidiens sans automobile représentent une faible proportion du territoire. À ces caractéristiques territoriales s'ajoutent aussi les habitudes de déplacement et une culture où l'automobile est fortement ancrée. Ainsi, le mode de déplacement privilégié des Gaspésiens demeure l'automobile, utilisée par 93 % des travailleurs comparativement à 78 % pour l'ensemble du Québec.

La constitution de la RÉGÎM en Régie intermunicipale de transport et le prélèvement de la taxe à l'essence rendu possible par ce statut ont permis d'établir l'un des réseaux de transport collectif ruraux les plus développés du Québec, et ce, dans l'un des territoires où les densités de population comptent parmi les plus faibles. Le réseau développé et maintenu par la RÉGÎM dessert ainsi la majorité des secteurs habités de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

Le territoire gaspésien n'est pas uniforme et les réalités territoriales changent d'un secteur à l'autre. Il en va de même pour la population. La présente étude a ainsi permis de faire ressortir plusieurs disparités existantes entre les différents secteurs de la Gaspésie ainsi qu'entre les groupes de la population en matière d'attente et de besoin en mobilité. Les secteurs les moins densément peuplés de la Gaspésie, où l'on retrouve la majorité des municipalités dévitalisées identifiées par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), sont ceux où l'accessibilité aux différents services est la plus difficile et où les difficultés de mobilité ont les conséquences les plus lourdes. La population moins nombreuse dans ces secteurs génère des volumes de déplacement plus faibles qui rendent pratiquement impossible la mise en place d'une desserte de services fréquents de transport par autobus. Inversement, les secteurs marqués par les plus grandes densités de service et de population sont ceux où les résidents sont les moins susceptibles de vivre des problèmes d'accessibilité en lien avec la mobilité. En

raison des flux importants de transit dans ces secteurs, il est plus facile d'y maintenir des passages réguliers et plus fréquents de transport collectif.

Le même genre de constat peut être fait pour certains groupes de la population. Les jeunes, les personnes âgées en perte d'autonomie, les personnes issues de ménages à faible revenu et les personnes sans emploi sont plus susceptibles de vivre des problématiques de mobilité. En contexte urbain, ces groupes affichent généralement les plus fortes proportions d'utilisateurs du transport collectif (Transports Canada, 2009). Cependant, dans une région où ils représentent une faible proportion de la population et où ils génèrent, en raison de leur nombre, des volumes de déplacement plus faibles, l'implantation de services leur étant spécifiquement destinés apparaît difficile. Leurs habitudes de déplacement complexifient également l'instauration d'une telle offre de transport. En effet, chacun de ces groupes se déplace à l'intérieur de plages horaires beaucoup plus étalées au courant de la journée, ce qui rend d'autant plus laborieux l'établissement de trajets fixes répondant à leurs besoins. Les groupes les plus susceptibles de vivre des problématiques de mobilité et d'accessibilité sont donc aussi ceux qui sont les plus difficiles à desservir par des trajets d'autobus réguliers. Inversement, les travailleurs réguliers, pour l'ensemble de la Gaspésie, constituent le groupe le moins susceptible de vivre des problématiques de mobilité. Comme ils génèrent les plus gros volumes de déplacement et se déplacent dans les plages horaires les plus concentrées, il apparaît possible, dans les secteurs où les densités de population le permettent, d'établir des trajets d'autobus réguliers spécifiquement orientés vers ce groupe. La majorité des trajets réguliers de la RÉGÎM dessert ainsi les heures de pointe générées par le navettage domicile-travail. Cette disparité entre les différents groupes sociaux gaspésiens était bien illustrée par un intervenant du milieu de la santé qui mentionnait qu'une forte proportion de ses collègues, des travailleurs gagnant des salaires aux dessus de la moyenne gaspésienne et ne vivant aucune problématique de mobilité, utilisait régulièrement les services de transport collectif, tandis que pour plusieurs utilisateurs des services de santé confrontés à des problématiques de mobilité, les services de la RÉGÎM ne correspondent pas à leurs besoins.

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

Recommandations

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

1. Recommandations en lien avec l'offre de service de la RÉGÎM;
2. Recommandations en lien avec la demande de la population pour ces services.

Concernant l'offre, les constats émis font ressortir deux catégories de clientèle principale : une part de clientèle pouvant être desservie par des trajets d'autobus réguliers et une autre, plus vulnérable aux problématiques de mobilité, pour laquelle une gamme de services plus flexibles devrait être mise en place. Concernant l'offre de trajet régulier par autobus, certaines plages horaires et certains secteurs se démarquent en fonction de leur plus grand potentiel de développement et devraient conséquemment faire l'objet d'une consolidation de leurs services. Entrent dans cette catégorie les plages horaires de 7 h et 8 h le matin et de 16 h et 17 h en fin de journée et entre 13 h et 14 h. La majorité des trajets de mi-journée présentement en place se situant plutôt entre 11 h et 13 h, il serait pertinent d'obtenir les données d'achalandage de ceux-ci de manière à évaluer la possibilité de les décaler plus prêt de 13 h. Le même genre d'exercice devrait aussi être fait pour les trajets s'effectuant avant 7 h le matin, puisque les volumes de déplacement observés lors de cette période restent généralement relativement faibles.

D'un point de vue géographique, quatre secteurs se démarquent comme présentant les meilleurs potentiels de développement. Ils correspondent aux parties du territoire affichant les plus fortes densités de population et de service. Dans la Baie-des-Chaleurs, le secteur compris entre Carleton-sur-Mer et Paspébiac possède les volumes de déplacement les plus grands. Pour la MRC du Rocher-Percé, le territoire couvert par les municipalités fusionnées de Chandler et Grande-Rivière présente le plus grand potentiel de développement. Dans la MRC de La Côte-de-Gaspé, ce sont les trajets effectués à partir des localités fusionnées à la Ville de Gaspé vers le centre-ville de Gaspé en matinée et le retour en fin de journée vers ces mêmes localités qui génèrent les plus grands volumes de déplacement pour la MRC. En Haute-Gaspésie, le secteur couvert par les municipalités de Sainte-Anne-des-Monts et de Cap-Chat témoigne du plus grand potentiel. C'est au sein de ces quatre secteurs que devrait s'effectuer de manière prioritaire la consolidation de l'offre de service régulier de transport par autobus.

non seulement entre les différents usagers, mais aussi entre les différents modes de transport. Cette solution aux coûts d'implantation relativement faibles possède aussi l'avantage de se baser sur des pratiques de déplacement qui sont de plus en plus présentes au sein de la population gaspésienne. Certains groupes plus à risques en matière de problématique de mobilité restent cependant plus difficiles à rejoindre. On peut penser ici aux jeunes de moins de 18 ans qui devront passer par leurs parents pour utiliser la plateforme ou aux personnes âgées dont les habitudes peuvent être plus difficiles à changer. Une promotion ciblée devra être faite spécifiquement pour ces groupes.

D'autres services de transport sont aussi en place sur le territoire et représentent un potentiel non négligeable pour l'optimisation des services de transport collectif. Le transport adapté est déjà jumelé dans certains secteurs aux services de transport collectif. La RÉGÎM a récemment obtenu le mandat de gérer ce service dans les MRC de La Haute-Gaspésie, de Bonaventure et Avignon. Les places libres dans les véhicules destinés au transport adapté pourraient systématiquement être rendues disponibles à la population pour le transport régulier.

Le transport scolaire qui dessert pratiquement l'ensemble de la région représente aussi un important potentiel de déplacement. Jusqu'à ce jour, les deux commissions scolaires de la Gaspésie sont peu enclines à mettre à disposition de la population les places vacantes dans les transports scolaires. Des motifs reliés à la sécurité des élèves et à la potentielle influence néfaste de personnes extérieures à la commission scolaire ont été soulevés. Des projets allant dans ce sens ont cependant été mis en place dans d'autres régions du Québec sans conséquence négative pour la clientèle scolaire. Malgré le manque de réceptivité de la part des principaux partenaires, l'intégration des transports scolaires dans l'offre de transport collectif est une avenue qui mérite d'être développée. Des solutions simples peuvent être implantées à faible coût pour l'organisation. À titre d'exemple, il est possible de circonscrire la clientèle extérieure aux premières rangées des bancs de l'autobus, situées à proximité du chauffeur. Dans la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine, l'ouverture démontrée par la Commission scolaire des Îles représente une piste d'intervention intéressante. L'implantation d'un partenariat avec celle-ci, s'il est mené avec succès, pourrait créer un précédent à même de convaincre les deux commissions scolaires de la Gaspésie.

La mise en place de services s'apparentant aux taxis collectifs présents dans plusieurs pays a été fréquemment évoquée comme piste de solution par les intervenants consultés. L'opération de plus petits véhicules permet une offre plus flexible de transport groupé à la demande pouvant s'adapter aux besoins spécifiques à certains groupes ou à certains secteurs. Les réglementations présentement en place rendent cependant relativement difficile l'implantation de tels services. Un transporteur associé à la RÉGÎM qui désirerait opérer ce type de service doit nécessairement se doter d'un permis de taxi. Les frais élevés liés à l'acquisition de tel

permis représentent pour le moment le principal frein au déploiement de ce type de service, particulièrement dans les secteurs à plus faible densité. En fait, de manière générale, les réglementations restrictives régissant les transporteurs de la région semblent représenter une limite importante à l'établissement de services plus flexibles s'adaptant aux diverses réalités régionales. La RÉGÎM et les municipalités qui la constituent peuvent et devraient représenter des interlocuteurs de premier ordre pour faire valoir le point de vue des régions périphériques dans le processus de réflexion présentement en cours sur le transport collectif au Québec.

Les recommandations en lien avec l'amélioration de l'offre de service s'articulent donc en deux axes principaux :

1. Consolider l'offre de trajet régulier dans les secteurs et dans les plages horaires où les densités de déplacement le permettent;
2. Développer en parallèle une offre plus souple et diversifiée pour les secteurs et les groupes de personnes dont la desserte est trop coûteuse par rapport au nombre d'utilisateurs potentiels.

Les propositions d'amélioration des services de transport offerts par la RÉGÎM vont dans le sens des objectifs que s'est fixés l'organisation en 2014 :

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

L'offre de service pouvant être développée par l'organisation reste cependant limitée par plusieurs facteurs budgétaires et logistiques. Si les services peuvent être optimisés jusqu'à un certain point, l'offre, sans nouvel apport financier extérieur, ne peut être augmentée de manière majeure. Des solutions comme assurer des passages réguliers au courant de toute la journée proposées par certains intervenants ne sont présentement pas applicables par l'organisation. Un travail doit donc nécessairement s'effectuer en parallèle, au niveau de la demande, particulièrement pour l'atteinte des objectifs 2 et 4 en lien avec le nombre de déplacements annuels et le développement de la culture du transport collectif dans la région.

Les préjugés et les a priori négatifs à l'encontre du transport collectif restent encore très présents. Bien que des campagnes de sensibilisation et d'information aient été faites dans le passé, ce type d'intervention doit être répété pour créer un

changement culturel dans les habitudes de déplacement. Plusieurs intervenants ont mentionné la perception négative d'une part importante de la population à l'égard du transport collectif. Celui-ci, selon cette perception, serait réservé aux personnes démunies, handicapées ou n'ayant pas les revenus nécessaires pour l'achat et l'entretien d'une automobile. 39,9 % des répondants ont mentionné le fait de ne pas souhaiter utiliser le transport collectif comme principale raison de non-usage. 11,39 % mentionnaient le manque de connaissances par rapport aux services offerts comme principal frein à l'utilisation. Un important travail de sensibilisation et d'information reste donc à faire auprès de la population gaspésienne pour défaire les idées préconçues et les préjugés négatifs à l'encontre du transport collectif et pour faire ressortir l'importance de celui-ci dans le développement, l'occupation et la préservation du territoire gaspésien. Une promotion devrait aussi être mise en place afin de mieux faire connaître les services de la RÉGÎM. Plusieurs intervenants ont mentionné la mise en place de journées portes ouvertes orientées vers certaines clientèles cibles comme moyen de promotion des services de transport collectif. Ce genre de démarche était présenté notamment par des intervenants travaillant avec les personnes âgées comme une alternative permettant de rejoindre cette clientèle plus réfractaire à d'autres types de promotion. Un accompagnement plus soutenu serait probablement nécessaire pour la tenue de ces d'activités, mais leur potentiel justifierait cet effort supplémentaire. Alors qu'en milieu urbain, la proportion d'utilisateurs des transports collectifs chez les personnes âgées est généralement plus élevée que pour l'ensemble de la population, en Gaspésie, elle compte parmi les plus faibles. Ce groupe représente une part importante de la population gaspésienne qui devrait augmenter aux cours de prochaines années. Selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec, la part des 65 ans et plus qui représentent présentement 30,7 % de la population devrait passer à 36,2 % en 2021, puis à 51,2 % en 2036. La question des transports chez les âgés est revenue à une fréquence particulièrement élevée lors des entrevues effectuées avec les intervenants de la Haute-Gaspésie. C'est aussi dans ce secteur où l'idée d'effectuer des journées portes ouvertes est revenue le plus régulièrement. La RÉGÎM ayant récemment implanté un nouveau passage de mi-journée le vendredi pour le trajet desservant le secteur allant de Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine aux Capucins, il serait intéressant de mettre en place, en collaboration avec certains intervenants, des journées portes ouvertes spécialement ciblées pour la clientèle âgée. Ce type d'activité pourrait par la suite être reproduit dans les autres secteurs de la Gaspésie.

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

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

Si un travail doit être fait par la RÉGÎM pour cibler certains groupes ou organisations, les MRC doivent également jouer un rôle important en ce qui a trait à la demande pour les services de transport collectif. Comme mentionné précédemment, l'un des principaux freins au développement du transport collectif dans la région gaspésienne a trait aux caractéristiques du territoire et aux modes d'occupation présents sur celui-ci. Les MRC sont les principales instances responsables de l'organisation physique de leur territoire. Elles fournissent notamment, par leur schéma d'aménagement et de développement, les lignes directrices qui seront suivies par les municipalités de leur territoire en termes d'aménagement, de développement, d'occupation des sols et de gestion des transports. Les MRC de la Gaspésie, dans une perspective de développement durable du territoire, doivent mettre de l'avant des types d'occupation permettant de diminuer l'impact des activités humaines, d'augmenter l'accessibilité de la population aux différents services et de réduire les coûts liés aux modes d'occupation diffus du territoire. La densification des activités et de l'habitat dans certains secteurs apparaît comme l'une des mesures qui doivent être mises de l'avant par les différentes instances municipales sur l'ensemble du territoire gaspésien. Des modes d'occupation plus dense diminuent les coûts d'entretien et de développement des

infrastructures, facilitent l'accessibilité de la population aux différents services, diminuent les distances parcourues sur le territoire et favorisent l'utilisation des modes de transport actif et collectif en diminuant la dépendance à l'automobile. La densification déjà présente à des degrés différents dans les schémas d'aménagement et de développement des MRC gaspésiennes devrait être implantée de manière plus intensive dans le futur. Actuellement, le transport collectif est pratiquement absent de l'ensemble des schémas des cinq MRC gaspésiennes. Le transport collectif devrait, dans les prochaines moutures de ces documents, être intégré comme élément structurant de manière à ce qu'il soit pris en compte dans les différents projets de développement. Les développements commerciaux ou résidentiels devraient idéalement se faire de manière systématique sur des axes desservis par le transport collectif.

Comme pour son offre de service de transport, la RÉGÎM, dans sa gestion de la demande, doit faire preuve d'une très grande flexibilité. Une part importante du développement futur de l'organisation devra passer par des démarches visant spécifiquement certains groupes ou organisations. Un travail de promotion et de sensibilisation reste à faire avec l'ensemble de la population. Les changements de pratiques en matière de déplacement s'effectuent sur plusieurs années. La RÉGÎM doit pour la réussite de ce processus continuer d'informer la population, s'assurer d'être visible sur l'ensemble du territoire et continuer de développer de nouveaux partenariats de manière à pouvoir rejoindre les différents profils de personne dans la population.

Bibliographie

- Commission des transports du Québec. *Carte interactive*. [En ligne]. www.ctq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/CarteInteractive/carte.html (Page consultée le 24 février 2016)
- Entreprises, Territoires et Développement. 2007. *Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain : quelles méthodes d'analyse des besoins?*, 122 p.
- Institut de la statistique du Québec. 2014. *Bulletin statistique régional édition 2014 : Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*. [En ligne]. www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/bulletin-statistique-regional.html (Page consultée le 24 février 2016)
- Institut de la statistique du Québec. 2015. *Le bilan démographique du Québec : édition 2015*. [En ligne]. www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/bilan2015.pdf (Page consultée le 14 mars 2016)
- Institut de la statistique du Québec. 2015. *Profils statistiques par région et MRC géographiques*. [En ligne]. www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_00/region_00.htm (Page consultée le 14 mars 2016)
- MRC de La Côte-de-Gaspé. 2003. *Schéma d'aménagement révisé : 2^e version de remplacement*. [En ligne]. www.cotedegaspe.ca/#!amenagement-du-territoire/c1s26 (Page consultée le 24 février 2016)
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), *Bilan 2014 : accidents, parc automobile et permis de conduire*. [En ligne]. www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12015001_0.pdf (Page consultée le 24 février 2016)
- Segma Recherche. 2014. *Étude sur les habitudes de transport de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine et des perceptions à l'endroit de la Régie*, 25 p.
- Transports Canada. 2009. *Améliorer les modes de déplacement dans les petites collectivités et les collectivités rurales*. [En ligne]. www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1033770.pdf (Page consultée le 6 juillet 2016)
- Vandersmissen, Marie-Hélène. 2003. *Mobilité, accessibilité et cohésion sociale*, Cahier de géographie du Québec, vol. 47, n° 131, p. 201-222. [En ligne]. <http://id.erudit.org/iderudit/007572ar> (Page consultée le 6 juillet 2016)

Annexe 1

Version papier du questionnaire, utilisée pour une partie de la collecte aux Îles-de-la-Madeleine

Note

Cette annexe a été diffusée telle quelle.

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)

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	A 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 REGIM 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^e (3^e ou 4^e) personne de 15 ans et plus vivant sous votre toit (encrer la personne correspondante / 2^e, 3^e ou 4^e)

Veillez 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^e 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^e (3^e ou 4^e) personne vivant sous votre toit (encercler la personne correspondante / 2^e, 3^e ou 4^e)

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	A 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 F – Profil de transport d’une 2^e 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’automne

L’hiver

Le printemps

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

Aucun coût

Moins de 20 \$

Entre 20 et 49 \$

Entre 50 et 100 \$

Plus de 100 \$

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 ^e et 4 ^e 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 : cernim@uqar.ca

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

Havre-aux-Maisons (Québec) G4T 5P4

MERCI!

Annexe 2

Cibles d'échantillonnage pour chaque strate de l'échantillon

Échantillon stratifié selon sexe, groupes d'âge et zone pour l'ensemble des zones de la Gaspésie et Île de la Madeleine (marge d'erreur = 5 % par MRC)

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	10 535	371	8385	8	90	55	9	85	48	295	3,5 %
2	Haute-Gaspésie	10 535	371	2150	2	20	15	2	21	16	76	3,5 %
3	Côte-de-Gaspé	15 340	375	1570	1	11	7	1	11	7	38	2,4 %
4	Côte-de-Gaspé	15 340	375	660	0	5	3	0	5	3	16	2,4 %
5	Côte-de-Gaspé	15 340	375	9225	7	73	35	7	72	31	225	2,4 %
6	Côte-de-Gaspé	15 340	375	3885	3	31	16	3	28	14	95	2,4 %
7	Rocher-Percé	15 800	375	3920	2	27	17	3	28	16	93	2,4 %
8	Rocher-Percé	15 800	375	9755	7	69	43	7	67	38	231	2,4 %
9	Rocher-Percé	15 800	375	2125	2	13	10	2	15	9	51	2,4 %
10	Bonaventure	15 730	375	5615	4	36	28	4	36	25	133	2,4 %
11	Bonaventure	15 730	375	5225	5	36	23	4	35	22	125	2,4 %
12	Bonaventure	15 730	375	1025	1	8	3	1	8	4	25	2,4 %
13	Bonaventure	15 730	375	3865	4	28	16	4	26	14	92	2,4 %
14	Avignon	11 430	372	5600	6	56	34	6	51	28	181	3,2 %
15	Avignon	11 430	372	3685	4	37	19	5	38	17	120	3,3 %
16	Avignon	11 430	372	2145	2	19	14	3	19	13	70	3,3 %

17	Îles-de-la- Madeleine (Bassin-HA)	11 255	371	1825	1	17	11	2	18	10	59	3,2 %	
18	Îles-de-la-Madeleine (FAT-EdN-CAM)	11 255	371	6565	7	72	36	7	65	30	217	3,3 %	
19	Îles-de-la-Madeleine (HAM)	11 255	371	1930	2	20	11	2	19	9	63	3,3 %	
20	Îles-de-la-Madeleine (PaL-GI-GE)	11 255	371	935	1	10	3	1	11	4	30	3,2 %	
TOTAL					80 090	69	678	399	73	658	358	2235	2,8 %

* Calcul de la taille cible de l'échantillon selon Morin (1993) — Théorie de l'échantillonnage (p. 25), avec correction pour population de taille finie.

** La somme des strates pour une MRC n'est pas exactement égale à l'échantillon cible, en raison de l'arrondissement.

Annexe 3

Nombre de répondants par strate et profil de l'échantillon par MRC

Cibles et nombres de répondants pour chacune des strates de l'échantillon : MRC Avignon

Avignon

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	12	112	67	14	108	58	371
Nombre de répondants	12	107	74	10	105	49	357
Pourcentages atteints	100,00	95,54	110,45	71,43	97,22	84,48	96,23

Zone 14

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	6	56	34	6	51	28	181
Nombre de répondants	5	58	37	5	61	19	185
Pourcentages atteints	83,33	103,57	108,82	83,33	119,61	67,86	102,21

Zone 15

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	4	37	19	5	38	17	120
Nombre de répondants	4	37	19	5	32	17	114
Pourcentages atteints	100,00	100,00	100,00	100,00	84,21	100,00	95,00

Zone 16

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	2	19	14	3	19	13	70
Nombre de répondants	3	12	18	0	12	13	58
Pourcentages atteints	150,00	63,16	128,57	0,00	63,16	100,00	82,86

Profil des répondants : MRC Avignon

Sexe

Zone	N	Sexe	
		Homme (%)	Femme (%)
Zone 14	189	45,50	54,50
Zone 15	120	46,67	53,33
Zone 16	62	45,16	54,84
Avignon	371	45,82	54,18

Âge

Zone	Groupes d'âge			
	15 à 19 ans (%)	20 à 39 ans (%)	40 à 59 ans (%)	60 ans et plus (%)
Zone 14	5,21	36,98	28,13	29,69
Zone 15	8,20	19,67	40,98	31,15
Zone 16	6,35	17,46	22,22	53,97
Avignon	6,37	28,12	31,30	34,22

Revenu des ménages

Zone	Tranches de revenu				
	Moins de 30 000 \$ (%)	30 000 \$ à 49 999 \$ (%)	50 000 \$ à 69 999 \$ (%)	70 000 \$ à 89 999 \$ (%)	90 000 \$ et plus (%)
Zone 14	16,04	21,70	13,21	17,92	31,13
Zone 15	36,84	21,05	18,42	7,89	15,79
Zone 16	40,00	33,33	10,00	16,67	0,00
Avignon	24,71	23,56	13,79	15,52	22,41

Occupation

Zone	Occupation				
	Travailleur (%)	Retraité (%)	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Autre (%)
Zone 14	59,16	24,61	8,38	5,24	2,62
Zone 15	56,20	20,66	9,09	6,61	7,44
Zone 16	37,10	43,55	3,23	9,68	6,45
Avignon	54,55	26,47	7,75	6,42	4,81

Cibles et nombres de répondants pour chacune des strates de l'échantillon : MRC de Bonaventure

Bonaventure							
	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	14	108	70	13	105	65	375
Nombre de répondants	10	109	57	12	98	55	341
Pourcentages atteints	71,43	100,93	81,43	92,31	93,33	84,62	90,93

Zone 10

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	4	36	28	4	36	25	133
Nombre de répondants	2	29	28	4	31	25	119
Pourcentages atteints	50,00	80,56	100,00	100,00	86,11	100,00	89,47

Zone 11

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	5	36	23	4	35	22	125
Nombre de répondants	5	43	14	5	35	13	115
Pourcentages atteints	100,00	119,44	60,87	125,00	100,00	59,09	92,00

Zone 12

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	1	8	3	1	8	4	25
Nombre de répondants	1	9	3	1	6	6	26
Pourcentages atteints	100,00	112,50	100,00	100,00	75,00	150,00	104,00

Zone 13

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	4	28	16	4	26	14	92
Nombre de répondants	2	28	12	2	26	11	81
Pourcentages atteints	50,00	100,00	75,00	50,00	100,00	78,57	88,04

Profil des répondants : MRC de Bonaventure

Sexe

Zone	N	Sexe	
		Homme (%)	Femme (%)
Zone 10	119	50,42	49,58
Zone 11	122	45,08	54,92
Zone 12	25	52,00	48,00
Zone 13	79	48,10	51,90
Bonaventure	345	45,82	54,18

Âge

Zone	Groupes d'âge			
	15 à 19 ans (%)	20 à 39 ans (%)	40 à 59 ans (%)	60 ans et plus (%)
Zone 10	5,04	8,40	41,18	45,38
Zone 11	8,40	30,25	37,82	23,53
Zone 12	7,69	11,54	46,15	34,62
Zone 13	6,33	36,71	30,38	26,58
Bonaventure	6,71	22,74	37,90	32,65

Revenu des ménages

Zone	Tranches de revenu				
	Moins de 30 000 \$ (%)	30 000 \$ à 49 999 \$ (%)	50 000 \$ à 69 999 \$ (%)	70 000 \$ à 89 999 \$ (%)	90 000 \$ et plus (%)
Zone 10	23,26	25,58	16,28	18,60	16,28
Zone 11	21,21	18,18	19,70	19,70	21,21
Zone 12	10,00	20,00	10,00	40,00	20,00
Zone 13	23,81	23,81	16,67	16,67	19,05
Bonaventure	21,74	21,74	17,39	19,88	19,25

Occupation

Zone	Occupation				
	Travailleur (%)	Retraité (%)	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Autre (%)
Zone 10	39,50	44,54	4,20	6,72	5,04
Zone 11	61,16	19,01	11,57	3,31	4,96
Zone 12	61,54	26,92	7,69	3,85	0,00
Zone 13	62,50	20,00	12,50	3,75	1,25
Bonaventure	54,05	28,61	8,96	4,62	3,76

Cibles et nombres de répondants pour chacune des strates de l'échantillon : MRC du Rocher-Percé

Rocher-Percé							
	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	11	109	70	12	110	63	375
Nombre de répondants	13	94	70	5	73	62	317
Pourcentages atteints	118,18	86,24	100,00	41,67	66,36	98,41	84,53

Zone 7

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	2	27	17	3	28	16	93
Nombre de répondants	3	23	18	1	16	16	77
Pourcentages atteints	150,00	85,19	105,88	33,33	57,14	100,00	82,8

Zone 8

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	7	69	43	7	67	38	231
Nombre de répondants	7	61	42	3	46	37	196
Pourcentages atteints	100,00	88,41	97,67	42,86	68,66	97,37	84,85

Zone 9

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	2	13	10	2	15	9	51
Nombre de répondants	3	10	10	1	11	9	44
Pourcentages atteints	150,00	76,92	100,00	50,00	73,33	100,00	86,27

Profil des répondants : MRC du Rocher-Percé

Sexe

Zone	N	Sexe	
		Homme (%)	Femme (%)
Zone 7	82	41,46	58,54
Zone 8	197	41,62	58,38
Zone 9	44	47,73	52,27
Rocher-Percé	323	42,41	57,59

Âge

Zone	Groupes d'âge			
	15 à 19 ans (%)	20 à 39 ans (%)	40 à 59 ans (%)	60 ans et plus (%)
Zone 7	5,00 %	18,75 %	32,50 %	43,75 %
Zone 8	5,10 %	19,39 %	34,69 %	40,82 %
Zone 9	6,82 %	15,91 %	34,09 %	43,18 %
Rocher-Percé	5,31 %	18,75 %	34,06 %	41,88 %

Revenu des ménages

Zone	Tranches de revenu				
	Moins de 30 000 \$ (%)	30 000 \$ à 49 999 \$ (%)	50 000 \$ à 69 999 \$ (%)	70 000 \$ à 89 999 \$ (%)	90 000 \$ et plus (%)
Zone 7	35,48	25,81	22,58	9,68	6,45
Zone 8	32,26	22,58	23,66	10,75	10,75
Zone 9	42,86	21,43	21,43	7,14	7,14
Rocher-Percé	34,06	23,19	23,19	10,14	9,42

Occupation

Zone	Occupation				
	Travailleur (%)	Retraité (%)	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Autre (%)
Zone 7	52,44	32,93	4,88	6,10	3,66
Zone 8	47,98	37,37	5,56	8,08	1,01
Zone 9	36,36	38,64	9,09	6,82	9,09
Rocher-Percé	47,53	36,42	5,86	7,41	2,78

Cibles et nombres de répondants pour chacune des strates de l'échantillon : MRC de La Côte-de-Gaspé

Côte-de-Gaspé							
	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	11	120	61	11	116	55	374
Nombre de répondants	7	107	62	11	93	54	334
Pourcentages atteints	63,64	89,17	101,64	100,00	80,17	98,18	89,30

Zone 3

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	1	11	7	1	11	7	38
Nombre de répondants	0	11	8	0	10	5	34
Pourcentages atteints	0,00	100,00	114,29	0,00	90,91	71,43	89,47

Zone 4

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	0	5	3	0	5	3	16
Nombre de répondants	2	4	3	0	3	3	15
Pourcentages atteints	#DIV/0!	80,00	100,00	#DIV/0!	60,00	100,00	93,75

Zone 5

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	7	73	35	7	72	31	225
Nombre de répondants	2	67	35	8	57	31	200
Pourcentages atteints	28,57	91,78	100,00	42,86	79,17	100,00	88,89

Zone 6

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	3	31	16	3	28	14	95
Nombre de répondants	3	25	16	3	23	15	85
Pourcentages atteints	100,00	80,65	100,00	100,00	82,14	107,14	89,47

Profil des répondants : MRC de La Côte-de-Gaspé

Sexe

Zone	N	Sexe	
		Homme (%)	Femme (%)
Zone 3	33	45,45 %	54,55 %
Zone 4	15	40,00 %	60,00 %
Zone 5	197	47,72 %	52,28 %
Zone 6	97	47,42 %	52,58 %
Bonaventure	342	47,08 %	52,92 %

Âge

Zone	Groupes d'âge			
	15 à 19 ans (%)	20 à 39 ans (%)	40 à 59 ans (%)	60 ans et plus (%)
Zone 3	0,00	18,18	45,45	36,36
Zone 4	13,33	33,33	13,33	40,00
Zone 5	3,08	29,74	30,26	36,92
Zone 6	8,16	23,47	39,80	28,57
Côte-de-Gaspé	4,69	26,98	33,72	34,60

Revenu des ménages

Zone	Tranches de revenu				
	Moins de 30 000 \$ (%)	30 000 \$ à 49 999 \$ (%)	50 000 \$ à 69 999 \$ (%)	70 000 \$ à 89 999 \$ (%)	90 000 \$ et plus (%)
Zone 3	27,27	18,18	36,36	9,09	9,09
Zone 4	20,00	20,00	40,00	20,00	0,00
Zone 5	24,00	18,67	14,67	18,67	24,00
Zone 6	14,58	27,08	14,58	22,92	20,83
Côte-de-Gaspé	20,86	21,58	17,27	19,42	20,86 %

Occupation

Zone	Occupation				
	Travailleur (%)	Retraité (%)	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Autre (%)
Zone 3	51,52 %	36,36 %	3,03 %	6,06 %	3,03 %
Zone 4	53,33 %	26,67 %	13,33 %	0,00 %	6,67 %
Zone 5	61,31 %	29,15 %	3,52 %	3,52 %	2,51 %
Zone 6	57,14 %	29,59 %	11,22 %	1,02 %	1,02 %
Côte-de-Gaspé	58,84 %	29,86 %	6,09 %	2,90 %	2,32 %

Cibles et nombres de répondants pour chacune des strates de l'échantillon : MRC de La Haute-Gaspésie

Haute-Gaspésie							
	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	10	110	70	11	106	64	371
Nombre de répondants	9	96	71	6	76	56	314
Pourcentages atteints	90,00	87,27	101,43	54,55	71,70	87,50	84,64

Zone 1

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	8	90	55	9	85	48	295
Nombre de répondants	9	84	58	3	62	43	259
Pourcentages atteints	112,50	93,33	105,45	33,33	72,94	89,58	87,80

Zone 2

	Jeunes F	Adultes F	Aînés F	Jeunes H	Adultes H	Aînés H	Total
Cibles	2	20	15	2	21	16	76
Nombre de répondants	0	12	13	3	14	13	55
Pourcentages atteints	0,00	60,00	86,67	150,00	66,67	81,25	72,37

Profil des répondants : MRC de La Haute-Gaspésie

Sexe

Zone	N	Sexe	
		Homme (%)	Femme (%)
Zone 1	265	42,64	57,36
Zone 2	55	56,36	43,64
Haute-Gaspésie	320	45,00	55,00

Âge

Zone	Groupes d'âge			
	15 à 19 ans (%)	20 à 39 ans (%)	40 à 59 ans (%)	60 ans et plus (%)
Zone 1	5,20 %	23,79 %	32,71 %	38,29 %
Zone 2	5,36 %	12,50 %	33,93 %	48,21 %
Haute-Gaspésie	5,23 %	21,85 %	32,92 %	40,00 %

Revenu des ménages

Zone	Tranches de revenu				
	Moins de 30 000 \$ (%)	30 000 \$ à 49 999 \$ (%)	50 000 \$ à 69 999 \$ (%)	70 000 \$ à 89 999 \$ (%)	90 000 \$ et plus (%)
Zone 1	33,91	21,74	20,87	8,70	14,78
Zone 2	32,14	21,43	17,86	17,86	10,71
Haute- Gaspésie	33,57	21,68	20,28	10,49	13,99

Occupation

Zone	Occupation				
	Travailleur (%)	Retraité (%)	Étudiant (%)	Sans emploi (%)	Autre (%)
Zone 1	49,63	29,41	6,99	5,88	8,09
Zone 2	44,64	35,71	7,14	5,36	7,14
Total général	48,78	30,49	7,01	5,79	7,93

Annexe 4

Questionnaire utilisé pour la réalisation des entrevues semi-dirigées

Note

Ce questionnaire a été diffusé tel quel.

Besoins spécifiques au territoire en matière de transport

1. Quelles sont les problématiques rencontrées par votre organisation et par votre clientèle ?

1.a En matière de transport, d'accès aux services, d'accès à l'emploi ?

1.b Plus particulièrement en ce qui a trait au transport collectif ?

2. Votre organisation et votre clientèle génèrent-elles des besoins particuliers en matière de transport collectif ?

3. Les services présentement offerts par la RÉGIM répondent-ils adéquatement aux besoins de votre organisation et de votre clientèle en matière de transport collectif ?

4. De manière plus générale comment évalueriez-vous le niveau de coordination entre les services offerts sur votre territoire d'intervention et l'offre de transport collectif présente ?

5. À votre connaissance quels sont les principaux freins à l'utilisation du transport en commun par la population de votre territoire d'intervention, par votre clientèle et par les membres de votre organisation ?

6. Les besoins de votre clientèle et des membres de votre organisation en termes de transport collectif varient-ils en fonction des différentes saisons ? Si oui, de quelle manière ?

Annexe 5

Projections de déplacement par trajet en fonction des plages horaires

Avignon

Zone 14 → zone 14

Zone 14 → zone 14 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Avant 5 h	1	0,65	34	5
Entre 6 h et 6 h 59	3	1,94	103	15
Entre 7 h et 7 h 59	27	17,42	930	136
Entre 8 h et 8 h 59	19	12,26	654	96
Entre 9 h et 9 h 59	10	6,45	344	51
Entre 10 h et 10 h 59	10	6,45	344	51
Entre 11 h et 11 h 59	10	6,45	344	51
Entre 12 h et 24 h 59	9	5,81	310	45
Entre 13 h et 13 h 59	11	7,10	379	56
Entre 14 h et 14 h 59	6	3,87	207	30
Entre 15 h et 15 h 59	8	5,16	276	40
Entre 16 h et 16 h 59	18	11,6	620	91
Entre 17 h et 17 h 59	9	5,81	310	45
Entre 18 h et 18 h 59	5	3,23	172	25
Entre 19 h et 19 h 59	3	1,94	103	15
Entre 20 h et 20 h 59	3	1,94	103	15
Après 21 h	3	1,94	103	15
Total	155	100,00	5339	783

Zone 14 → zone 13, Zone 14 → zone 11

Zone 14 → zone 13 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 6 h et 6 h 59	3	13	116	34
Entre 7 h et 7 h 59	3	13	116	34
Entre 8 h et 8 h 59	2	9	77	23
Entre 10 h et 10 h 59	1	4	39	11
Entre 11 h et 11 h 59	1	4	39	11
Entre 12 h et 24 h 59	1	4	39	11
Entre 13 h et 13 h 59	2	9	77	23
Entre 16 h et 16 h 59	3	13	116	34
Entre 17 h et 17 h 59	3	13	116	34
Entre 18 h et 18 h 59	2	9	77	23
Après 21 h	2	9	77	23
Total	23	100	887	259

Zone 14 → zone 11 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 6 h et 6 h 59	3	12	116	64
Entre 7 h et 7 h 59	4	16	154	86
Entre 8 h et 8 h 59	2	8	77	43
Entre 9 h et 9 h 59	1	4	39	21
Entre 10 h et 10 h 59	2	8	77	43
Entre 11 h et 11 h 59	1	4	39	21
Entre 13 h et 13 h 59	3	12	116	64
Entre 14 h et 14 h 59	1	4	39	21
Entre 15 h et 15 h 59	2	8	77	43
Entre 16 h et 16 h 59	4	16	154	86
Entre 17 h et 17 h 59	1	4	39	21
Entre 18 h et 18 h 59	1	4	39	21
Total	25	100	965	536

Zone 15 → zone 15, Zone 15 → zone 14

Zone 15 → zone 15 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Avant 5 h	2	6	81	11
Entre 5 h et 5 h 59	2	6	81	11
Entre 6 h et 6 h 59	4	12	162	22
Entre 7 h et 7 h 59	3	9	121	17
Entre 9 h et 9 h 59	1	3	40	6
Entre 10 h et 10 h 59	2	6	81	11
Entre 11 h et 11 h 59	4	12	162	22
Entre 12 h et 24 h 59	1	3	40	6
Entre 13 h et 13 h 59	4	12	162	22
Entre 14 h et 14 h 59	2	6	81	11
Entre 16 h et 16 h 59	4	12	162	22
Entre 17 h et 17 h 59	3	9	121	17
Après 21 h	1	3	40	6
Total	33	100	1333	182

Zone 15 → zone 14 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 7 h et 7 h 59	7	33	230	60
Entre 8 h et 8 h 59	3	14	98	26
Entre 12 h et 24 h 59	1	5	33	9
Entre 13 h et 13 h 59	4	19	131	34
Entre 14 h et 14 h 59	1	5	33	9
Entre 16 h et 16 h 59	1	5	33	9
Entre 17 h et 17 h 59	3	14	98	26
Après 21 h	1	5	33	9
Total	21	100	689	180

Bonaventure

Zone 11 → zone 11

Zone 11 → zone 11 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 7 h et 7 h 59	15	21,13 %	703	181
Entre 8 h et 8 h 59	10	14,08 %	469	121
Entre 9 h et 9 h 59	3	4,23 %	141	36
Entre 10 h et 10 h 59	1	1,41 %	47	12
Entre 11 h et 11 h 59	2	2,82 %	94	24
Entre 12 h et 24 h 59	4	5,63 %	188	48
Entre 13 h et 13 h 59	4	5,63 %	188	48
Entre 14 h et 14 h 59	1	1,41 %	47	12
Entre 15 h et 15 h 59	6	8,45 %	281	73
Entre 16 h et 16 h 59	10	14,08 %	469	121
Entre 17 h et 17 h 59	8	11,27 %	375	97
Entre 18 h et 18 h 59	1	1,41 %	47	12
Entre 19 h et 19 h 59	1	1,41 %	47	12
Entre 20 h et 20 h 59	5	7,04 %	234	60
Total général	71	100,00 %	3329	859

Zone 13 → zone 11, Zone 11 → zone 10

Zone 13 → zone 11 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 6 h et 6 h 59	1	6,67 %	47	29
Entre 7 h et 7 h 59	5	33,33 %	233	144
Entre 8 h et 8 h 59	2	13,33 %	93	57
Entre 12 h et 24 h 59	1	6,67 %	47	29
Entre 15 h et 15 h 59	1	6,67 %	47	29
Entre 16 h et 16 h 59	3	20,00 %	140	86
Entre 17 h et 17 h 59	1	6,67 %	47	29
Entre 18 h et 18 h 59	1	6,67 %	47	29
Total général	15	100,00 %	700	431

Zone 11 → zone 10 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 7 h et 7 h 59	6	28,57 %	303	144
Entre 8 h et 8 h 59	1	4,76 %	50	24
Entre 9 h et 9 h 59	2	9,52 %	101	48
Entre 10 h et 10 h 59	1	4,76 %	50	24
Entre 12 h et 24 h 59	2	9,52 %	101	48
Entre 14 h et 14 h 59	1	4,76 %	50	24
Entre 16 h et 16 h 59	2	9,52 %	101	48
Entre 17 h et 17 h 59	2	9,52 %	101	48
Entre 18 h et 18 h 59	1	4,76 %	50	24
Entre 19 h et 19 h 59	1	4,76 %	50	24
Entre 20 h et 20 h 59	2	9,52 %	101	48
Total général	21	100,00 %	1059	504

Zone 10 → zone 11, Zone 11 → zone 13, Zone 11 → zone 14, Zone 13 → zone 14

Zone 10 → zone 11 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 7 h et 7 h 59	2	9,09 %	98	52
Entre 8 h et 8 h 59	5	22,73 %	245	129
Entre 9 h et 9 h 59	1	4,55 %	49	26
Entre 10 h et 10 h 59	1	4,55 %	49	26
Entre 12 h et 24 h 59	1	4,55 %	49	26
Entre 16 h et 16 h 59	3	13,64 %	147	77
Entre 17 h et 17 h 59	2	9,09 %	98	52
Entre 18 h et 18 h 59	3	13,64 %	147	77
Entre 19 h et 19 h 59	1	4,55 %	49	26
Après 21 h	3	13,64 %	147	77
Total général	22	100,00 %	1079	568

Zone 11 → zone 13 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 6 h et 6 h 59	1	6,25 %	44	31
Entre 7 h et 7 h 59	3	18,75 %	132	94
Entre 8 h et 8 h 59	1	6,25 %	44	31
Entre 13 h et 13 h 59	1	6,25 %	44	31
Entre 16 h et 16 h 59	5	31,25 %	220	157
Entre 19 h et 19 h 59	2	12,50 %	88	63
Entre 5 h et 5 h 59	1	6,25 %	44	31
Après 21 h	2	12,50 %	88	63
Total général	16	100,00 %	704	503

Zone 11 → zone 14 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure

Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 6 h et 6 h 59	4	16,00 %	165	90
Entre 7 h et 7 h 59	7	28,00 %	289	158
Entre 8 h et 8 h 59	1	4,00 %	41	23
Entre 9 h et 9 h 59	3	12,00 %	124	68
Entre 14 h et 14 h 59	1	4,00 %	41	23
Entre 16 h et 16 h 59	3	12,00 %	124	68
Entre 17 h et 17 h 59	3	12,00 %	124	68
Entre 18 h et 18 h 59	1	4,00 %	41	23
Entre 19 h et 19 h 59	1	4,00 %	41	23
Après 21 h	1	4,00 %	41	23
Total général	25	100,00 %	1032	563

Zone 13 → zone 14 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure

Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 6 h et 6 h 59	1	4,35 %	43	21
Entre 7 h et 7 h 59	6	26,09 %	257	129
Entre 8 h et 8 h 59	1	4,35 %	43	21
Entre 10 h et 10 h 59	2	8,70 %	86	43
Entre 12 h et 24 h 59	1	4,35 %	43	21
Entre 14 h et 14 h 59	1	4,35 %	43	21
Entre 15 h et 15 h 59	1	4,35 %	43	21
Entre 16 h et 16 h 59	4	17,39 %	172	86
Entre 17 h et 17 h 59	5	21,74 %	215	107
Entre 20 h et 20 h 59	1	4,35 %	43	21
Total général	23	100,00 %	987	493

Rocher-Percé

Zone 8 → zone 8

Zone 8 → zone 8 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Avant 5 h	1	0,61 %	59	9
Entre 6 h et 6 h 59	1	0,61 %	59	9
Entre 7 h et 7 h 59	16	9,82 %	938	142
Entre 8 h et 8 h 59	14	8,59 %	821	124
Entre 9 h et 9 h 59	8	4,91 %	469	71
Entre 10 h et 10 h 59	7	4,29 %	411	62
Entre 11 h et 11 h 59	8	4,91 %	469	71
Entre 12 h et 24 h 59	12	7,36 %	704	106
Entre 13 h et 13 h 59	15	9,20 %	880	133
Entre 14 h et 14 h 59	9	5,52 %	528	80
Entre 15 h et 15 h 59	9	5,52 %	528	80
Entre 16 h et 16 h 59	14	8,59 %	821	124
Entre 17 h et 17 h 59	12	7,36 %	704	106
Entre 18 h et 18 h 59	6	3,68 %	352	53
Entre 19 h et 19 h 59	11	6,75 %	645	97
Entre 20 h et 20 h 59	10	6,13 %	586	88
Après 21 h	10	6,13 %	586	88
Total général	195	100,00 %	5339	1442

Zone 7 → zone 8, zone 8 → zone 7

Zone 7 → zone 8 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 6 h et 6 h 59	2	11,16 %	102	45
Entre 7 h et 7 h 59	1	5,58 %	51	23
Entre 8 h et 8 h 59	1	5,58 %	51	23
Entre 9 h et 9 h 59	1	5,58 %	51	23
Entre 10 h et 10 h 59	1	5,58 %	51	23
Entre 11 h et 11 h 59	2	11,16 %	102	45
Entre 13 h et 13 h 59	3	16,63 %	152	68
Entre 14 h et 14 h 59	2	11,16 %	102	45
Entre 15 h et 15 h 59	1	5,58 %	51	23
Entre 16 h et 16 h 59	2	11,16 %	102	45
Entre 18 h et 18 h 59	1	5,58 %	51	23
Après 21 h	1	5,58 %	51	23
Total général	19	100,00 %	914	406

Zone 8 → zone 7 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 8 h et 8 h 59	1	6,61 %	51	21
Entre 9 h et 9 h 59	1	6,61 %	51	21
Entre 12 h et 24 h 59	2	13,34 %	103	41
Entre 15 h et 15 h 59	3	19,95 %	154	62
Entre 16 h et 16 h 59	3	19,95 %	154	62
Entre 17 h et 17 h 59	1	6,61 %	51	21
Entre 18 h et 18 h 59	2	13,34 %	103	41
Entre 19 h et 19 h 59	1	6,61 %	51	21
Après 21 h	1	6,61 %	51	21
Total général	16	100,00 %	772	309

Côte-de-Gaspé

Zone 5 → zone 6, zone 6 → zone 5

Zone 5 → zone 6 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 5 h et 5 h 59	2	2,47 %	95	25
Entre 6 h et 6 h 59	3	3,70 %	142	37
Entre 7 h et 7 h 59	21	25,93 %	995	258
Entre 8 h et 8 h 59	13	16,05 %	616	159
Entre 9 h et 9 h 59	5	6,17 %	237	61
Entre 10 h et 10 h 59	8	9,88 %	379	98
Entre 11 h et 11 h 59	1	1,23 %	47	12
Entre 12 h et 24 h 59	7	8,64 %	332	86
Entre 13 h et 13 h 59	2	2,47 %	95	25
Entre 14 h et 14 h 59	6	7,41 %	284	74
Entre 15 h et 15 h 59	1	1,23 %	47	12
Entre 16 h et 16 h 59	5	6,17 %	237	61
Entre 17 h et 17 h 59	2	2,47 %	95	25
Entre 18 h et 18 h 59	2	2,47 %	95	25
Entre 19 h et 19 h 59	2	2,47 %	95	25
Entre 20 h et 20 h 59	1	1,23 %	47	12
Total général	81	100,00 %	3838	993

Zone 6 → zone 5 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure

Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 5 h et 5 h 59	1	1,52 %	46	12
Entre 7 h et 7 h 59	1	1,52 %	46	12
Entre 8 h et 8 h 59	1	1,52 %	46	12
Entre 9 h et 9 h 59	4	6,06 %	185	49
Entre 10 h et 10 h 59	1	1,52 %	46	12
Entre 11 h et 11 h 59	4	6,06 %	185	49
Entre 12 h et 24 h 59	4	6,06 %	185	49
Entre 13 h et 13 h 59	3	4,55 %	139	37
Entre 14 h et 14 h 59	1	1,52 %	46	12
Entre 15 h et 15 h 59	8	12,12 %	370	98
Entre 16 h et 16 h 59	16	24,24 %	740	196
Entre 17 h et 17 h 59	12	18,18 %	555	147
Entre 18 h et 18 h 59	4	6,06 %	185	49
Entre 20 h et 20 h 59	1	1,52 %	46	12
Après 21 h	5	7,58 %	231	61
Total général	68	100,00 %	3052	808

Zone 6 → zone 6

Zone 6 → zone 6 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 5 h et 5 h 59	1	1,00 %	43	5
Entre 6 h et 6 h 59	1	1,00 %	43	5
Entre 7 h et 7 h 59	8	8,00 %	343	38
Entre 8 h et 8 h 59	11	11,00 %	472	53
Entre 9 h et 9 h 59	4	4,00 %	172	19
Entre 10 h et 10 h 59	3	3,00 %	129	14
Entre 11 h et 11 h 59	2	2,00 %	86	10
Entre 12 h et 24 h 59	7	7,00 %	300	34
Entre 13 h et 13 h 59	8	8,00 %	343	38
Entre 14 h et 14 h 59	4	4,00 %	172	19
Entre 15 h et 15 h 59	6	6,00 %	257	29
Entre 16 h et 16 h 59	13	13,00 %	558	63
Entre 17 h et 17 h 59	12	12,00 %	515	58
Entre 18 h et 18 h 59	4	4,00 %	172	19
Entre 19 h et 19 h 59	5	5,00 %	214	24
Entre 20 h et 20 h 59	5	5,00 %	214	24
Après 21 h	6	6,00 %	257	29
Total général	107	100,00 %	4289	481

Haute-Gaspésie

Zone 1 → zone 1

Zone 1 → zone 1 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Avant 5 h	3	1,23 %	108	20
Entre 5 h et 5 h 59	4	1,65 %	145	26
Entre 6 h et 6 h 59	4	1,65 %	145	26
Entre 7 h et 7 h 59	31	12,76 %	1121	204
Entre 8 h et 8 h 59	13	5,35 %	470	85
Entre 9 h et 9 h 59	13	5,35 %	470	85
Entre 10 h et 10 h 59	7	2,88 %	253	46
Entre 11 h et 11 h 59	13	5,35 %	470	85
Entre 12 h et 24 h 59	16	6,58 %	578	105
Entre 13 h et 13 h 59	28	11,52 %	1012	184
Entre 14 h et 14 h 59	9	3,70 %	325	59
Entre 15 h et 15 h 59	19	7,82 %	687	125
Entre 16 h et 16 h 59	34	13,99 %	1229	223
Entre 17 h et 17 h 59	27	11,11 %	976	177
Entre 18 h et 18 h 59	9	3,70 %	325	59
Entre 19 h et 19 h 59	4	1,65 %	145	26
Entre 20 h et 20 h 59	1	0,41 %	36	7
Après 21 h	8	3,29 %	289	53
Total	243	100,00 %	8784	1597

Zone 2 → zone 2

Zone 2 → zone 2 : répartition des prévisions de déplacement en fonction de l'heure				
Période	N	% des déplacements	Volumes de déplacement pondérés	Usagers potentiels
Entre 6 h et 6 h 59	2	7,69 %	86	46
Entre 7 h et 7 h 59	6	23,08 %	257	137
Entre 8 h et 8 h 59	2	7,69 %	86	46
Entre 11 h et 11 h 59	4	15,38 %	171	91
Entre 12 h et 24 h 59	1	3,85 %	43	23
Entre 13 h et 13 h 59	1	3,85 %	43	23
Entre 14 h et 14 h 59	1	3,85 %	43	23
Entre 15 h et 15 h 59	2	7,69 %	86	46
Entre 16 h et 16 h 59	1	3,85 %	43	23
Entre 17 h et 17 h 59	5	19,23 %	214	114
Entre 18 h et 18 h 59	1	3,85 %	43	23
Total	26	100,00 %	1113	594



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