

RAPPORT SUR LES ENTRETIENS EFFECTUÉS AUX ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Florian Pedroli, MSc

Normand Mousseau, PhD



RAPPORT SUR LES ENTRETIENS EFFECTUÉS AUX ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Florian Pedroli, MSc

Facilitateur de réseau, L'Accélérateur de Transition

Normand Mousseau, PhD

Professeur, Département de Physique, Université de Montréal

Directeur académique, Institut de l'énergie Trottier, Polytechnique Montréal

Pour citer ce rapport :

Pedroli F, Mousseau N. 2020. Rapport sur les entretiens réalisés aux Îles-de-la-Madeleine. Rapports de l'Accélérateur de Transition, Vol. 2, N° 1, Pg 1-16. ISSN 2562-6264

Image de couverture : © Bernard Vigneault

À propos de ce document

Ce rapport a été rédigé par l'Accélérateur de Transition dans le cadre du projet d'évolution de la mobilité aux Îles-de-la-Madeleine porté par la municipalité des Îles-de-la-Madeleine ainsi que par Transition Énergétique Québec. Le travail effectué par l'Accélérateur de Transition a consisté à effectuer des entretiens auprès de plusieurs habitants et entreprises des Îles-de-la-Madeleine afin de comprendre au mieux son écosystème ainsi que ses particularités. L'objet de ce rapport est de présenter les différents points de vue qui ont été exprimés au cours de ces entretiens ainsi que les conclusions que nous sommes parvenus à en tirer. Cela nous a aussi permis de présenter deux pistes de solutions, auxquelles sera consacré un rapport ultérieur, et qui ne seront donc pas développées dans le détail ici.

Note importante

Ce document présente le résultat d'entretiens oraux avec de nombreux intervenants. Aucune validation a posteriori n'a été apportée sur les points de vue et informations rapportées ici, que ce soit en retournant vers les intervenants ou en vérifiant de manière indépendante. L'objet de ce travail est d'identifier de manière neutre le ressenti à chaud des personnes rencontrées par rapport à certaines situations. Puisqu'il ne s'agit pas d'un sondage, il n'est pas possible d'indiquer si ces opinions et ressentis sont partagés ou non par l'ensemble de la population. Seules les 7^{ème} et 8^{ème} parties représentent un avis des auteurs.

DISTRIBUTION : Les publications de l'Accélérateur de transition sont disponibles en ligne sur le site www.transitionaccelerator.ca.

AVIS LÉGAL : Les opinions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs.

DROIT D'AUTEUR : Copyright © 2020 par l'Accélérateur de transition. Tous droits réservés. Aucune partie de la présente publication ne peut être utilisée ou reproduite sous aucune forme, ni par aucun moyen, sans une autorisation préalable écrite, exception faite dans le cas de brèves citations dans une évaluation écrite destinée à être incluse dans une revue, un journal ou un reportage.

ISSN : Transition Accelerator Reports (Online format): ISSN 2562-6264

MÉDIAS ET DEMANDES D'INFORMATION : Pour toute requête en provenance des médias, veuillez écrire à florian.pedroli@polymtl.ca

LIEU DE PUBLICATION : The Transition Accelerator, Calgary, AB

VERSION : 1

À propos de l'Accélérateur de Transition

L'Accélérateur de Transition est un organisme à but non lucratif qui vise à accélérer la transition énergétique au Canada. Cet organisme s'appuie sur trois professeurs présents à travers le Canada : David Layzell, professeur à l'Université de Calgary et directeur de CESAR (Canadian Energy Systems Analysis Research); James Meadowcroft, professeur à l'Université de Carleton et titulaire de la chaire de recherche du Canada en gouvernance et développement durable; Normand Mousseau, professeur à l'Université de Montréal et directeur académique de l'Institut de l'énergie Trottier. L'Accélérateur de Transition est principalement financé par la Fondation McConnell, qui travaille à la concrétisation d'un Canada au sein duquel les systèmes sociaux et économiques contribuent au bien-être de tous les citoyens, et où l'environnement naturel est géré pour le bien des générations futures et la Fondation Ivey, qui est une fondation de bienfaisance privée dont la mission consiste à améliorer le bien-être des Canadiens grâce à l'octroi ciblé de ressources visant à résoudre certains problèmes importants.

À propos de l'Institut de l'énergie Trottier (IET)

Créé en 2013, grâce à un don généreux de la Fondation familiale Trottier, l'IET a pour but d'aider à former une nouvelle génération d'ingénieurs et de scientifiques qui comprennent les enjeux énergétiques, de soutenir la recherche de solutions durables pour aider à accomplir la transition qui s'impose et de contribuer à la diffusion des connaissances et au dialogue sociétal sur les questions énergétiques. Ce mandat en fait une institution unique au Canada dans le secteur de l'énergie. Basé à Polytechnique Montréal, l'IET rassemble des professeurs-chercheurs de HEC, de Polytechnique Montréal et de l'Université de Montréal. Cette diversité d'expertises permet la formation d'équipes de travail transdisciplinaires, condition essentielle à la compréhension systémique des enjeux énergétiques dans le contexte de lutte aux changements climatiques.



CARTHY FOUNDATION



Table des matières

À propos de ce document	III
À propos de l'Accélérateur de Transition	IV
À propos de l'Institut de l'énergie Trottier (IET)	IV
Table des matières	V
1. Introduction	1
2. Contexte général	2
3. Voiture électrique	4
4. Transports en commun	5
5. Transport à vélo	6
6. CTMA (Coopérative de Transport Maritime et Aérien)	7
7. Pistes de réflexion pour une évolution de la mobilité	8
8. Conclusion	9

1. Introduction

Ce rapport traite du projet de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine qui souhaite réduire de manière significative l'impact environnemental des Îles, en particulier en modifiant la manière dont on s'y déplace. L'Accélérateur de Transition intervient dans ce projet pour y appliquer sa démarche basée sur les trajectoires et proposer des stratégies qui permettront de réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre des Îles-de-la-Madeleine sur le long terme tout en s'assurant que la population participe à cette évolution et que cela lui est bénéfique.

L'approche de l'Accélérateur de Transition qui est mise en place dans ce projet se compose de quatre parties que l'on retrouve dans la Figure 1. Tout d'abord, l'objectif est de comprendre au mieux l'éco système des Îles-de-la-Madeleine, c'est-à-dire quelles sont leurs particularités, leurs forces ou encore les difficultés qui existent. Dans le même temps, nous cherchons à identifier des leviers de changement, c'est-à-dire des éléments permettant de modifier une situation pour y appliquer une solution moins émettrice de gaz à effet de serre et positive pour la population, à laquelle les habitants adhèrent. La deuxième phase consiste à envisager des trajectoires basées sur la compréhension de l'écosystème avant de l'évaluer et de l'améliorer lors de la troisième phase et enfin de passer à l'action lors de la dernière phase. L'approche de l'Accélérateur ne consiste pas nécessairement à effectuer ces quatre phases de manière linéaire mais à effectuer des itérations en partenariat avec les autres parties prenantes du projet jusqu'à trouver la meilleure solution possible.

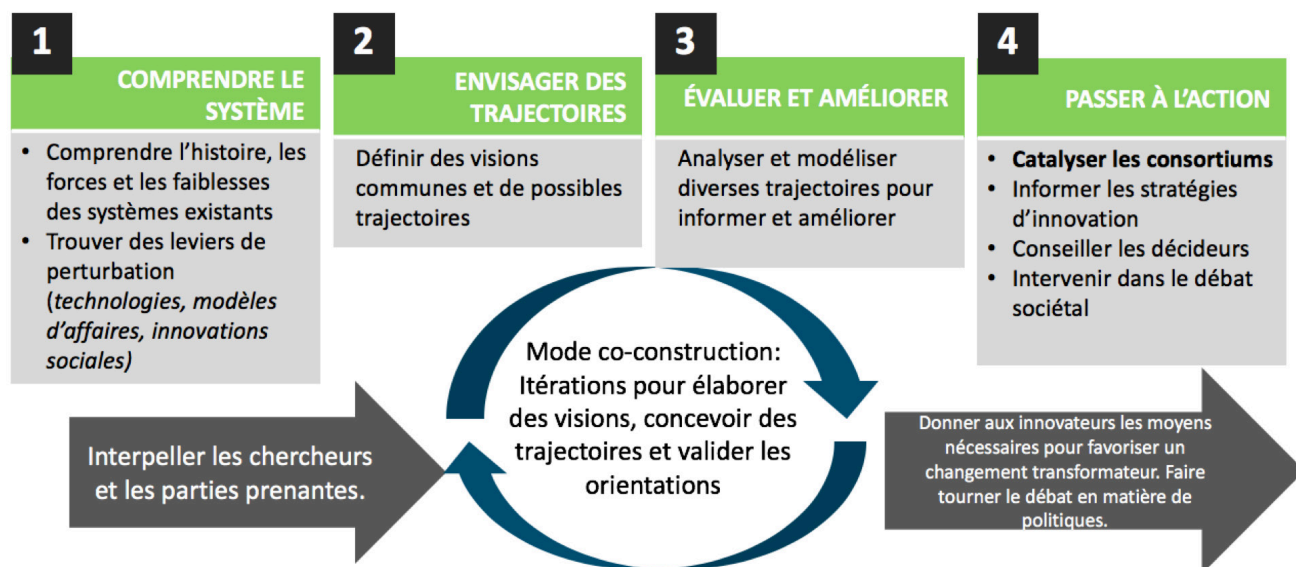


Figure 1 Méthodologie de l'Accélérateur de Transition

Ce rapport s'inscrit dans la première phase de cette démarche. Ainsi, nous avons effectué un total de 15 entretiens avec différents acteurs des Îles-de-la-Madeleine afin de leur poser des questions sur leur vie aux Îles et sur la vie de leurs entreprises ou associations. Si une partie des entretiens était dédiée à la question de la mobilité, cela n'était pas l'unique sujet traité, l'objectif étant d'essayer d'identifier d'autres enjeux pouvant avoir impact de manière indirecte sur la mobilité. Ce rapport collige les réponses que nous avons reçues au cours de ces entretiens ainsi que quelques conclusions que nous en avons tirées. Les résultats de ces entretiens sont évidemment anonymes. Les avis qui sont présentés sont ceux dont on nous a fait part lors des entretiens et à aucun moment nous n'affirmons que cela est représentatif, ni de la situation réelle, ni du point de vue de l'ensemble de la population. Nous ne portons aucun jugement de valeur ou de validité sur ceux-ci.

Il est important de noter que ces avis sont tirés d'échanges oraux qui incluent des réflexions d'un moment, sans préparation ni analyse antérieure et à aucun moment nous n'avons demandé aux personnes interrogées de nous confirmer leurs propos a posteriori ou de relire les transcriptions. La responsabilité quant au matériel dans ce rapport revient entièrement aux auteurs du rapport.

Nous souhaitons chaleureusement remercier Jason Bent, Sony Cornier, Carole Poirier, Simon-Charles Boudreau, Gilles Boudreau, Camille Heidelberg, Mayka Thibodeau, André Therrien, Bernard Vigneault, Amélie Chiasson, Mario Déraspe, Marianne Papillon, Hélène Chevrier, Claude Poirier et Stéphane Plante pour nous avoir accordé du temps et répondu à nos questions.

2. Contexte général¹

Certains éléments généraux sont revenus à plusieurs reprises durant les entretiens et il nous semble important de les avoir en tête pour la suite, même s'ils ne sont pas tous directement liés à la mobilité.

Le premier élément est le manque de main d'œuvre observé dans des domaines différents. Ce manque est particulièrement criant en été pour des entreprises qui voient leur activité augmenter du fait du tourisme et qui ont du mal à trouver des personnes pour des contrats courts. De même, comme dans le reste du Québec, la population est vieillissante aux Îles. Finalement, la majorité des résidants ont vécu aux Îles toute leur vie. De ce fait, ils ne

¹ Rappelons que l'ensemble des éléments présentés ici proviennent des entretiens ; ils n'ont pas été validés et ont été présentés de manière orale dans des entretiens non-structurés. Nous visons, avec ce travail, à comprendre les perceptions.

connaissent que le mode de vie des Îles-de-la-Madeleine, ce qui rend plus difficile de modifier leurs habitudes ainsi que les mentalités.

Depuis quelques années, un travail important est réalisé et est toujours en cours afin d'étendre la durée de la saison touristique. En effet, pendant longtemps, celle-ci se résumait aux mois de juillet et août et il n'y avait presque aucune fréquentation hors de cette période. Mais depuis quelques années, la saison court de mai à septembre même si la période juillet/août reste celle durant laquelle il y a le plus de touristes.

Plusieurs éléments touchant directement la mobilité ressortent également. Premièrement, le véhicule personnel est le moyen de transport dominant aux Îles. La très grande majorité des habitants ont un véhicule et on compte souvent deux ou trois voitures, camionnettes ou VUS par famille. Les personnes sont habituées à utiliser leur véhicule pour effectuer la très grande majorité de leurs déplacements. D'un point de vue des déplacements quotidiens, la majorité des personnes habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail et la plupart des travailleurs rentrent chez eux le midi pour manger. Cela signifie qu'ils effectuent généralement deux allers-retours de moins de 10 km par jour. Il n'y a pas nécessairement de problèmes de congestion à l'exception de l'été où la présence touristique importante rend parfois la circulation plus compliquée. Les temps d'attente sont de l'ordre de 10 à 15 minutes et ont souvent été mentionnés dans les entretiens. Ce délai peut empêcher le retour à la maison le midi.

Comme ailleurs au Québec, le nombre de VUS et de pickups augmente aux Îles depuis quelques années et cela semble être induit par les pêcheurs qui achètent des véhicules plus gros quand ils réalisent une bonne année et qui utilisent leurs véhicules professionnels dans le cadre privé ce qui modifie la norme sociale et incite le reste de la population à acheter aussi des véhicules de plus en plus gros.

Enfin, la mobilité des jeunes est parfois problématique pour les parents aux Îles. Il existe un service de transport scolaire, cependant il n'existe rien pour les transporter pour les activités extra scolaires. La majorité des infrastructures sont centralisées à Cap-aux-Meules, comme par exemple l'aréna de hockey donc la seule solution pour les jeunes n'habitant pas à Cap-aux-Meules de participer à ces activités est que leurs parents les transportent. Ce problème se pose aussi quand les jeunes travaillent l'été, ils n'ont aucun moyen pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail et sont donc obligés de compter sur leurs parents.

3. Voiture électrique

On compterait environ 70 véhicules électriques aux Îles-de-la-Madeleine en mai 2019, un nombre qui a vraisemblablement augmenté depuis. Il y a aussi plusieurs projets liés à la voiture qui sont en train de se mettre en place. Le premier concerne le CEGEP qui pense à installer une borne électrique sur le campus. Ce projet semble encore être dans sa période de réflexion, suite à une demande de la part d'un employé et du fait de l'existence de subventions pour ce type d'installation. Il y a ensuite le cas du CISSS qui utilise des voitures hybrides rechargeables depuis 2013 pour ses soins à domicile. On retrouve des bornes de recharge sur chacun des sites du CISSS, c'est-à-dire sur le site principal à Cap-aux-Meules ainsi que sur chacun des sites aux extrémités des Îles. Pour le moment ces bornes sont uniquement accessibles aux voitures appartenant au CISSS mais l'administration a commencé le processus d'acquisition de nouvelles bornes qui seront aussi accessibles aux employés. Même si ce n'est pas encore prévu, l'accès à ces bornes pour des personnes extérieures pourrait être envisagé si cela est discuté et négocié avec le CISSS. Celui-ci envisage aussi d'agrandir leur parc automobile afin que les employés n'aient jamais à utiliser leurs voitures personnelles pour effectuer des soins à domicile et prévoient de remplacer toutes leurs voitures par des voitures 100% électriques. Enfin, une voiture électrique a été achetée cette année par la municipalité des Îles-de-la-Madeleine dans le cadre du projet SAUVÉR. Cette voiture est utilisée au quotidien par les employés de la municipalité. Dans les semaines à venir, un boîtier sera installé sur cette voiture de manière à ce qu'elle puisse être empruntée par n'importe qui en dehors de ses heures d'utilisation par la municipalité.

Il pourrait être intéressant d'avoir plus de bornes électriques, et qu'elles soient facilement accessibles. Par exemple, certaines entreprises de location de voiture attendent qu'il y en ait plus, notamment dans les hôtels, avant de proposer des voitures électriques à la location. Ces entreprises ont envie de sauter le pas et d'investir dans ces voitures, seulement elles souhaitent avoir la certitude que leurs clients pourront les recharger sans problèmes avant de le faire.

La CTMA a annoncé il y a peu que les voitures électriques allaient obtenir une réduction de 25% à partir du 1^{er} janvier sur le traversier qui fait le lien entre Souris, sur l'île du Prince Édouard, et Cap-aux-Meules. Cette annonce a suscité de nombreux commentaires négatifs sur les réseaux sociaux de la part de citoyens. Ces commentaires peuvent s'expliquer par rapport à une certaine relation à la CTMA sur laquelle nous reviendrons plus tard dans une partie consacrée à tous les enjeux liés à la CTMA. Cependant, nous avons pu remarquer qu'il y avait aussi un certain ressenti par rapport aux voitures électriques de manière générale. Beaucoup de personnes ont considéré cette

mesure comme une mesure pour faire économiser aux riches qui avaient les moyens de posséder une voiture électrique. La voiture électrique est associée à un objet de luxe et à un marqueur social. C'est un élément qu'il peut être bon de garder à l'esprit au moment de mettre en œuvre une stratégie, en particulier par rapport à la manière de la présenter à la population.

Enfin, l'électricité est aujourd'hui produite aux Îles par combustion de fuel. Cela signifie que pour le moment, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, les bénéfices de la voiture électrique sont relativement limités, surtout par rapport au reste du Québec qui profite d'électricité produite par des barrages et donc très peu carboné. Cependant, ce problème devrait être résolu dans les années à venir puisque Hydro-Québec s'en est engagé à relier les Îles-de-la-Madeleine au réseau électrique provincial via un câble souterrain qui devrait être installé d'ici 2025.

4. Transports en commun

Le transport en commun existe aux Îles-de-la-Madeleine depuis 2010. Le réseau de transport en commun est géré par le REGIM, qui s'occupe du transport en commun en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Cependant, ce ne sont pas eux qui opèrent directement les trajets puisque c'est quelque chose qui est sous traitée à une entreprise locale d'autobus. Pour le moment, les lignes sont uniquement desservies en semaine et il y a assez peu de trajets effectués, même en période estivale, ce qui rend difficile son utilisation par des touristes. C'est pour cette raison qu'il y a très peu de personnes qui utilisent ce service, ce qui donne l'impression à beaucoup de personnes que les bus sont toujours vides. Plusieurs personnes ont indiqué que c'était dommage que le transport en commun ne soit pas plus mis en avant et que c'était dommage, par exemple, qu'il n'y ait aucun abribus ou banc au niveau des différents arrêts et donc rien pour les identifier. Par rapport aux utilisateurs de ce service, on a indiqué que les premières personnes à l'avoir utilisé étaient des personnes qui venaient d'arriver aux Îles et qui avaient déjà l'habitude d'utiliser un service de transport en commun.

Il y a aussi du service de transport adapté qui doit être réservé la veille aux Îles qui réalise même plus de déplacements que le transport en commun « normal ». Cependant, le même problème se pose c'est-à-dire un manque de fréquence, en particulier aux extrémités des Îles où il y a moins de monde.

Le REGIM devrait aussi lancer un appel à projet pour avoir deux bus électriques aux Îles qui réaliseraient des trajets. Il n'est pas encore très clair quels seront tous les détails de ce projet mais cela pourrait être une occasion pour

modifier plus en profondeur le service pour qu'il corresponde mieux à certains besoins.

Enfin, un projet de coopérative de transport terrestre est en train de se créer et va regrouper, dans un premier temps, les entreprises de taxis des Îles ainsi que des entreprises de transport logistique. Cette coopérative espère aussi que des entreprises de déménagement et pourquoi pas des entreprises de location d'autobus les rejoignent. L'objectif de cette coopérative est de réduire le nombre de véhicule nécessaire pour une même utilisation en mettant en commun les véhicules et en les remplissant mieux.

5. Transport à vélo

Au cours des entretiens, la question du transport actif et plus particulièrement du déplacement à vélo est revenu plusieurs fois, dans des contextes différents. Toutes les personnes qui ont abordé le sujet ont souligné le manque d'infrastructure sécuritaire qui limite le développement de ce mode de transport. Il existe bien une piste cyclable. Cependant, celle-ci est fermée en raison des risques d'éboulements liés à l'érosion importante aux Îles. Sur la route principale, il y a aussi un accotement qui peut servir aux vélos, cependant beaucoup de personnes m'ont indiqué que cela n'était pas suffisant. D'une part celui-ci est assez étroit et les voitures roulent vite à côté alors dès qu'il y a un petit peu de vent, rouler dessus devient dangereux. De plus cet accotement est souvent utilisé pour se stationner, en cas d'incident ou pour entreposer des poubelles, ce qui le rend toujours moins utilisable pour les vélos. Le reste du système routier ne possède pas d'accotement et n'est pas adapté aux vélos. C'est notamment le cas à Cap-aux-Meules où l'on a indiqué que c'était souvent dangereux de se déplacer en vélo au milieu des voitures.

Ce manque d'infrastructures sécuritaires a des incidences sur le tourisme et plus particulièrement sur les entreprises de location de vélos qui ont du mal à développer leur activité. Il y a eu plusieurs retours de la part de touristes qui souhaiteraient pouvoir se déplacer plus à vélo mais qui ne le font pas car ce n'est pas suffisamment adapté et sécuritaire. C'est principalement le cas pour les familles qui trouvent compliqué de se déplacer avec des enfants sur la route à côté des voitures. Plusieurs ont indiqué que ce serait un vrai plus que d'avoir un réseau de pistes cyclables aux Îles qui relirait les différents sites touristiques. Il a par exemple été mentionné que l'accès aux plages était difficile à vélo.

Il y a des réflexions en cours pour revoir les infrastructures routières à court ou moyen terme en raison de l'érosion, mais certains habitants s'inquiètent que les pistes cyclables ne fassent pas partie de ce projet.

Enfin, plusieurs ont fait part d'une crainte quant à l'arrivée de vélos en libre-service du type bixi qui seraient fortement subventionnés et qui ferait concurrence aux entreprises de location de vélo.

6. CTMA (Coopérative de Transport Maritime et Aérien)

Un acteur important du transport aux Îles-de-la-Madeleine est la CTMA. C'est l'entreprise qui s'occupe du traversier entre Souris et Cap-aux-Meules mais qui réalise aussi les croisières qui partent de Montréal et Québec pour passer plusieurs jours aux Îles-de-la-Madeleine et du transport routier aux Îles et sur le continent. Cela fait de nombreuses années qu'ils effectuent ces liaisons, pour autant les contrats qu'ils signent avec les autorités ne durent que deux ans ce qui est un peu dérangement pour les Îles qui aimeraient que les situations soient décidées et restent les mêmes plus longtemps. Il faut aussi savoir qu'ils vont devoir prochainement changer leurs deux bateaux qui arrivent en fin de vie.

Enfin, comme précisé plus haut, les relations avec les habitants des Îles ne sont pas toujours simples. Un premier élément qui dérange les habitants est qu'il n'y a pas de place réservée pour les habitants sur le traversier alors que c'est le moyen le plus simple de quitter les Îles pour eux. C'est particulièrement problématique en été où les traversiers sont souvent complets en raison des touristes et les habitants doivent donc anticiper longtemps à l'avance pour réserver une place. De plus, il n'y a aucune réduction pour les habitants alors qu'il y a un remboursement de 60% du ministère des transports du Québec pour les déplacements en avion. Ils sont nombreux à attendre de la CTMA une réduction pour les habitants et c'est une des raisons qui explique la réaction des habitants suite à l'annonce de la réduction pour les véhicules électriques, tout le monde s'attendait à ce que celle-ci soit pour les habitants. Il me semble qu'il y a un certain ressenti contre la CTMA de la part de la population locale qui aimerait être plus considéré en ayant des accès plus simples au traversier et avec des réductions.

7. Pistes de réflexion pour une évolution de la mobilité

Dans cette partie, nous allons analyser les différents points dont nous avons discuté jusqu'ici dans l'optique de déterminer des solutions qui nous semblent les plus adaptées pour permettre une évolution des modes de déplacements aux Îles-de-la-Madeleine. Si jusqu'ici nous nous sommes contentés de rapporter ce qui nous a été dit, cette partie correspond plus à un avis subjectif de notre part.

L'un des objectifs de ces rencontres était d'identifier des difficultés rencontrées par les résidents et pouvant être utilisées comme un levier pour faire évoluer les modes de déplacements aux Îles-de-la-Madeleine de l'utilisation quasi-exclusive de la voiture individuelle vers des moyens de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Deux problématiques générales sont ressorties de nos discussions. Le premier, qui n'a pas de rapport direct avec la mobilité, est le manque de main d'œuvre qui est encore plus important en saison touristique. Le vieillissement de la population, qui risque d'être plus important, annonce un défi grandissant de mobilité pour la population âgée, soit durant des périodes particulières – la nuit, par exemple, ou par mauvais temps – ou de manière constante, avec la perte de permis. Nous n'avons pas senti que ce défi était déjà significatif.

Un problème de mobilité existe déjà toutefois : la difficulté à quitter les Îles en traversier pour la population, principalement en période estivale quand les traversiers sont complets et qu'il n'y a pas de place réservée pour les locaux. Prendre le traversier est coûteux, surtout qu'il n'offre aucune aide ou réduction pour les habitants, contrairement à ce qui existe pour le transport en avion.

Une autre problématique de mobilité existe, c'est celle du déplacement des enfants. En effet, en dehors des transports scolaires, il n'existe aucun moyen de déplacement pour les jeunes. En particulier, il n'existe rien pour qu'ils puissent se déplacer pour des activités extra scolaires et sont donc obligés de compter sur leurs parents pour effectuer ces trajets en voiture. Nous n'avons pas été en contact avec des clubs ou associations responsables de ces activités, mais il est légitime de penser que cela réduit leur activité. Il est probable que certains parents ne puissent pas inscrire leurs enfants à de telles activités en raison de la difficulté qu'ils ont à les transporter.

Au-delà de ces éléments, nous n'avons pas ressenti de problème majeur lié à l'utilisation de la voiture aux Îles. Les habitants, dans leur vaste majorité, sont habitués à avoir une ou plusieurs voitures par famille et à se déplacer de manière quasi-exclusive de cette manière et n'ont aucune raison de vouloir changer de fonctionnement.

Cette réalité est résumée dans la Figure 2. On y retrouve les nombreux éléments qui ont déjà été discutés ici comme le type de déplacements majoritairement effectués, les possibilités de transport en commun et de déplacements à vélo et enfin la situation en termes de véhicules individuels.

S'il n'y a pas, pour les résidents, un besoin criant de transformer la mobilité aux Îles et, surtout, de modifier leurs habitudes, nous pensons qu'il y a suffisamment d'éléments qui dérangent pour soutenir des transformations.

8. Conclusion

Les entretiens que nous avons réalisés auprès d'habitants des Îles-de-la-Madeleine nous ont permis de mieux comprendre l'écosystème dans lequel ils vivent et d'identifier les principales difficultés auxquelles ils sont confrontés. L'encadré 1 récapitule ces difficultés.

Encadré 1 : Difficultés rencontrées aux Îles-de-la-Madeleine

- Manque de main d'œuvre, tout particulièrement en période touristique
- Vieillesse de la population
- Congestion l'été liée à la présence de nombreux véhicules de touristes, principalement à Cap-aux-Meules
- Manque d'alternative à la voiture individuelle pour se déplacer qui limite l'autonomie des jeunes et des personnes à mobilité réduite
- Service de transport en commun peu adapté en termes de fréquence du service
- Infrastructures pour le vélo limitées et peu adaptées
- Accès compliqué au traversier en été pour la population locale

Comme nous l'avons expliqué dans l'introduction, ce rapport correspond à la première des quatre étapes de la démarche de l'Accélérateur de Transition qui a pour objectif d'analyser et de comprendre au mieux la situation sur laquelle on travaille et ses particularités. Les quatre étapes sont résumées dans la Figure 1. À partir de cette analyse, nous allons pouvoir travailler sur la deuxième phase de notre approche, c'est à dire envisager différents scénarios permettant de répondre aux difficultés identifiées. Le fait que nous passions à la deuxième phase de notre approche ne signifie aucunement que nous estimons avoir tout compris à la situation des Îles-de-la-Madeleine. Nous pensons avoir récolté suffisamment d'informations pour envisager des solutions et travailler dessus. Cependant, les scénarios que nous allons

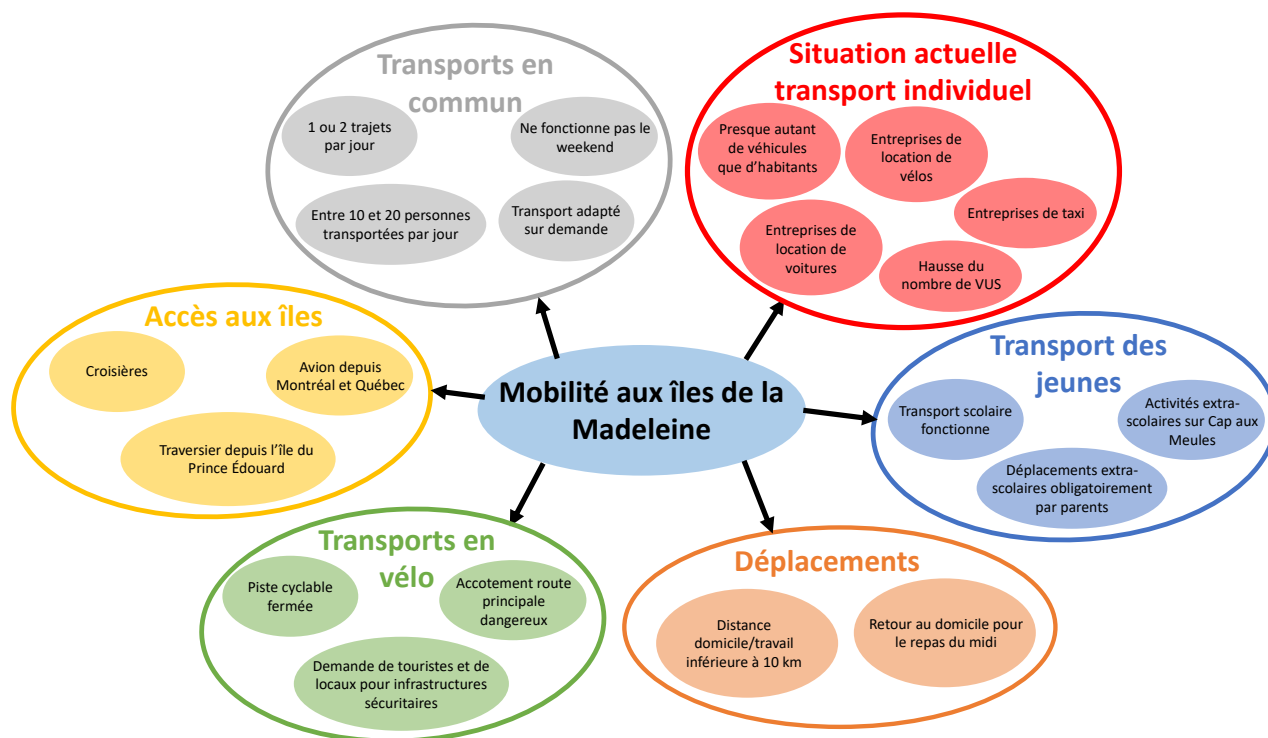


Figure 2 La mobilité aux Îles-de-la-Madeleine

construire ne seront pas figés et nous espérons pouvoir échanger à leur sujet avec les habitants des Îles afin de toujours mieux comprendre leur situation et ainsi améliorer nos scénarios pour qu'ils répondent le mieux possible aux besoins des habitants.

L'étape de construction de scénarios possibles sera le sujet du deuxième rapport produit par l'Accélérateur de Transition pour ce projet, « Proposition de scénarios pour une évolution des modes de transport aux Îles-de-la-Madeleine » qui se concentrera sur les solutions qui nous semblent les plus pertinentes et sur tout ce qu'elles impliquent comme évolution.

Il nous semble que la meilleure manière de susciter un changement de comportement vis-à-vis de la mobilité est de le faire via le tourisme, c'est-à-dire en développant des infrastructures et des services pour ce public tout en s'assurant que ces derniers soient aussi accessibles aux populations locales. En particulier, le développement du transport à vélo semble être un axe important à étudier plus en profondeur. Sur cette cible-là, il semble possible d'obtenir des résultats importants à moyen ou long terme si les efforts investis sont significatifs. En parallèle de cela, il faudrait amorcer un changement de mentalité et de comportement des habitants des Îles quant à la mobilité et à l'utilisation de la voiture. Pour ce faire, le développement d'une plateforme de mobilité partagé permettant le covoiturage ou la location de voiture entre particuliers nous semble être une solution pertinente. Cette plateforme pourrait se mettre en place assez rapidement et ainsi avoir des résultats à court terme.

L'Accélérateur
de transition



The Transition
Accelerator