

Vers un plan de transport

A light blue map of the Bas-Saint-Laurent region in Quebec, Canada, serves as a background. The map shows the coastline and several towns labeled in yellow: Matane, Rimouski, Amqui, Rivière-du-Loup, and Cabano. The title 'Transport des personnes' is overlaid on the map in large, bold, black letters.

Transport des personnes

Étude réalisée dans le cadre
de l'élaboration du plan de transport
du Bas-Saint-Laurent

Ministère des Transports
Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
Service des inventaires et du Plan

Octobre 2001

Pour obtenir d'autres copies de ce document, communiquez avec :

Janine Banville, agente d'information
Ministère des Transports du Québec
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec)
G5L 8E6
Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673

Vous pouvez aussi consulter le site du plan de transport régional :
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/bas/index.htm>.

Tout commentaire ou toute recommandation portant sur le diagnostic devront être transmis à l'adresse précitée ou par courriel : planbsl@mtq.gouv.qc.ca, **avant le 4 décembre 2001**.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2001
ISBN 2-550-38389-3

SOMMAIRE

1. TRANSPORT EN COMMUN

En 2000, dans le Bas-Saint-Laurent, seulement Rimouski, Rimouski-Est et Pointe-au-Père, qui regroupent environ 18 % de la population régionale, possèdent un service de transport en commun urbain. Depuis l'implantation de Taxibus de Rimouski, l'achalandage n'a cessé d'augmenter. En 2000, il a transporté 62 982 personnes, comparativement à 56 122 en 1995 (+ 12,2 %). Pour sa part, Inter-Taxibus a transporté 4 207 personnes à sa première année d'exploitation. Selon les données de septembre 1993 au 31 juillet 2000, 68 % des personnes s'étant inscrites à Taxibus sont des femmes (6 917 sur 10 192).

2. TRANSPORT ADAPTÉ

De 1995 à 1999, le territoire desservi par un organisme de transport adapté dans le Bas-Saint-Laurent a augmenté de 8 % (8 066 kilomètres carrés à 8 700 kilomètres carrés). Ainsi, en 1999, 80 des 131 municipalités de la région étaient regroupés au sein de huit organismes de transport adapté (OTA) pour offrir un service à 166 068 personnes (80 % de la population). En 1999, le Bas-Saint-Laurent comptait 1 905 personnes admises au transport adapté, soit 1,1 % de la population desservie, ce qui représente une augmentation de 26 % par rapport à 1995. D'ici 2006, cette tendance à la hausse devrait ralentir. Toutefois, à partir de 2006, il faut s'attendre à une augmentation du nombre de déplacements provenant de la clientèle âgée à mobilité réduite.

3. TRANSPORT SCOLAIRE

De 1993-1994 à 1997-1998, le nombre d'élèves est passé de 38 306 à 35 169, ce qui représente une baisse de 3 137 élèves (- 8,2 %), particulièrement marquée chez les élèves du primaire (- 8 %) et du secondaire (- 9,5 %). De son côté, le parc d'autobus s'est ajusté rapidement à cette baisse de clientèle, passant de 523 à 492 véhicules (- 5,9 %). Il est également fort probable que cet ajustement ne soit pas terminé étant donné les baisses anticipées de la clientèle d'âge scolaire pour les prochaines années. En effet, en se servant des estimations de la population d'âge scolaire 4-16 ans d'ici 2016, celle de la région pourrait diminuer de plus de 11 343 élèves (- 31,2 %), entraînant du coup une diminution d'élèves transportés pouvant approcher les 30 %. Ainsi, en 2016 le transport scolaire pourrait transporter 10 000 élèves de moins, soit 16 800 élèves environ.

4. TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR

En 1998, deux transporteurs privés desservent 63,5 % de la population du Bas-Saint-Laurent, rejoignant ainsi 44 municipalités et 130 622 personnes. On y retrouve onze lignes de transport interurbain qui sillonnent le long du fleuve, la vallée de La Matapédia et le Témiscouata. Près de 40 % de la clientèle est composée de personnes seules. Au Québec, les femmes sont les principales utilisatrices des services par autocar (60 %).

De 1989 à 2001, la région a perdu six services locaux de transport par autobus interurbain, affectant du même coup le réseau de base. D'autres services ont été supprimés mais repris par la compagnie Orléans Express, provoquant ainsi des baisses de fréquence mais évitant la suppression de services. Avec l'Accord sur le commerce intérieur (1995), le gouvernement fédéral veut libérer le transport extraprovincial par autocar de toute contrainte réglementaire à incidence économique et, ainsi, éliminer la formule d'interfinancement. Cette orientation menace donc le maintien des dessertes en région rurale, puisque les transporteurs pourraient se concentrer sur les trajets rentables.

Selon le modèle de projection ES-3 du MTQ concernant la population à l'horizon 2016, la structure d'âge de la population indique une tendance modérément favorable à l'utilisation de ce transport.

5. TRANSPORT PAR TAXI

Le taxi joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains en raison de ses caractéristiques : flexibilité du trajet, disponibilité à toute heure et rapidité du service. Ses possibilités sont multiples. En effet, en plus du service régulier de transport exclusif et du transport à contrat, le taxi peut également effectuer du transport scolaire, du transport adapté pour les personnes handicapées, du transport médical, de la livraison et du transport collectif. En 2000, 73 % de la population du Bas-Saint-Laurent (91% au Québec en 1998) peut accéder au service de taxi, ce qui représente une augmentation de 5,6 % par rapport à 1993. Dans la MRC de Matane, 88 % de la population est desservie, tandis que dans les MRC des Basques et de La Mitis, seulement 38 % et 49 % de la population est desservie par ce service. En général, les milieux urbains sont assez bien desservis par le taxi. Toutefois, à mesure que l'on s'éloigne des centres, on limite l'expansion et le recours à ces services.

6. MISE EN COMMUN

Le territoire du Québec est relativement bien desservi par les divers services de transport collectif. Toutefois, on observe que ces services se sont développés de manière séparée selon des besoins liés à des demandes particulières. Le développement du transport a donc répondu à des demandes ponctuelles de service plutôt qu'à une planification de l'ensemble de la problématique du transport des personnes sur le territoire. En conséquence, on remarque un dédoublement des services et une sous-utilisation des ressources.

Dans le contexte actuel des ressources financières limitées, il est impératif d'améliorer la gestion et la coordination des divers services de transport au Québec, de façon à répondre adéquatement aux besoins toujours grandissants des utilisateurs. Le MTQ entend donc poursuivre une démarche d'intégration des services de transport des personnes en établissant un climat favorable de concertation entre les partenaires et, ainsi, permettre une mise en commun des ressources financières, humaines et matérielles consacrées à l'activité du transport.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	I
TABLE DES MATIÈRES	V
LISTE DES CARTES	VII
LISTE DES ABRÉVIATIONS	IX
INTRODUCTION	1
1. RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF	3
1.1 Transport en commun : taxibus.....	3
1.1.1 Offre de service.....	3
1.1.2 Croissance de la demande.....	4
1.1.3 Croissance des dépenses.....	5
1.1.4 Augmentation importante des revenus en provenance des usagers	5
1.1.5 Première année financière d'Inter-Taxibus.....	6
1.1.6 Clientèle à la hausse.....	6
1.2 Transport adapté.....	7
1.2.1 Un territoire de mieux en mieux desservi	7
1.2.2 Augmentation du nombre de personnes admises	8
1.2.3 La clientèle ambulatoire domine le nombre de déplacements.....	9
1.2.4 Majorité des déplacements par minibus.....	9
1.2.5 Plus de voyages et moins de passagers à bord.....	10
1.2.6 Augmentation des revenus et des dépenses	10
1.3 Transport scolaire	15
1.3.1 Décroissance de la clientèle scolaire	15
1.3.2 Diminution du nombre d'élèves transportés	16
1.3.3 Prévisions à la baisse de la clientèle scolaire	18
1.3.4 Adaptation du parc de véhicules	18
1.3.5 Baisse des coûts de transport et de la participation gouvernementale	19
1.3.6 Sécurité à l'intérieur et à l'extérieur de l'autobus scolaire.....	20
1.4 Transport interurbain par autocar.....	25
1.4.1 Réglementation favorisant la desserte sur l'ensemble du territoire	25
1.4.2 Itinéraires moins rentables menacés par la déréglementation	26
1.4.3 Clientèle majoritairement féminine	26
1.4.4 Réduction de la desserte régionale.....	27
1.4.5 Transport nolisé et touristique	31

1.5	Transport par taxi	31
1.5.1	Offre de service à consolider.....	32
1.5.2	Demande variée	37
1.5.3	Flexibilité du service et perspectives positives	38
2.	MISE EN COMMUN DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF	39
2.1	Transport collectif.....	39
2.2	Transport adapté pour personnes à mobilité réduite	40
	MÉDIAGRAPHIE	43

LISTE DES CARTES

Carte 1 –	Municipalités desservies par un organisme de transport adapté (1999).....	13
Carte 2 –	Commissions scolaires et dernières écoles de village	23
Carte 3 –	Réseau des autocars interurbains (itinéraires en 2000).....	29
Carte 4 –	Municipalités faisant partie d'un territoire de taxi (2000)	35

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 –	Évolution de Taxibus de Rimouski (1995-2000).....	3
Tableau 2 –	Revenus et dépenses de Taxibus de Rimouski (1995-2000).....	6
Tableau 3 –	Territoire et population desservis (1995-1999).....	8
Tableau 4 –	Évolution de la demande (1995-1999)	10
Tableau 5 –	Commissions scolaires du Bas-Saint-Laurent (1997-1998)	15
Tableau 6 –	Élèves inscrits dans les commissions scolaires et les écoles privées (1993-1994 et 1997-1998).....	16
Tableau 7 –	Élèves transportés par les commissions scolaires et les écoles privées (1993-1994 et 1997-1998).....	17
Tableau 8 –	Proportion d'élèves transportés par rapport aux élèves inscrits (1993-1994 et 1997-1998)	18
Tableau 9 –	Ratios de performance des véhicules (1993-1994 et 1997-1998).....	19
Tableau 10 –	Évolution des coûts du transport scolaire dans le Bas-Saint-Laurent (1993-1994 et 1997-1998)	20
Tableau 11 –	Profil des utilisateurs des services interurbains par autocar au Québec (1992)	26
Tableau 12 –	Motifs des déplacements par autocar au Québec selon le parcours (1992).....	27
Tableau 13 –	Offre de transport interurbain par autocar (janvier 2001)	28
Tableau 14 –	Population desservie par le taxi (en 1993 et en 2000)	33
Tableau 15 –	Caractéristiques de l'offre de taxi par MRC (en 1993 et en 2000).....	33

LISTES DES FIGURES

Figure 1 –	Évolution du nombre de passagers de Taxibus de Rimouski et d'Inter-Taxibus (1994-2000).....	4
Figure 2 –	Répartition de la clientèle selon l'âge et le sexe (1993-2000)	4
Figure 3 –	Répartition de la clientèle selon l'occupation et le sexe (1993-2000).....	5
Figure 4 –	Évolution des dépenses admissibles et des dépenses totales des organismes de transport adapté dans le Bas-Saint-Laurent (1995-1999)	11
Figure 5 –	Coût subventionné par passager et coût autorisé admissible par passager (1999).....	12

LISTE DES ABRÉVIATIONS

C.S. :	Commission scolaire
CSST :	Commission de la santé et de la sécurité du travail
CIT :	Conseil intermunicipal de transport
CTQ :	Commission des transports du Québec
MRC :	Municipalité régionale de comté
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
MSR :	Ministère de la Sécurité du revenu
OMIT :	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OPT :	Organisme public de transport
OTA :	Organisme de transport adapté
SAAQ :	Société de l'assurance automobile du Québec
TNO :	Territoire non organisé

INTRODUCTION

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, les services de transport collectif se sont développés sur les parties de territoire les plus peuplées, soit le long du littoral du fleuve Saint-Laurent, au Témiscouata et dans la vallée de la Matapédia.

Le vieillissement de la population ainsi que la réorganisation des services offerts à la population se sont répercutés sur l'ensemble des services de transport des personnes, entraînant, pour certains types de transport, des difficultés à répondre à la demande.

De plus, étant donné que la région est confrontée à un important exode rural et à une baisse considérable de la population, les distances à parcourir sur un territoire à faible densité de population affectent les coûts de transport. Considérant que les ressources financières sont limitées et que plusieurs municipalités rurales possèdent peu de services de transport des personnes, le fait de vouloir assurer des services adéquats de transport collectif partout sur le territoire pose un défi de taille.

Il est donc impératif d'améliorer la gestion et la coordination des divers services de transport au Québec de façon à répondre adéquatement aux besoins toujours grandissants des utilisateurs.

Dans ce texte, nous dressons le portrait des différents modes de transport collectif : transport en commun, transport adapté, transport scolaire, transport interurbain par autocar et transport par taxi. Par la suite, nous aborderons l'aspect de la mise en commun de ces services.

La réalisation du plan de transport est l'occasion de s'interroger sur les services locaux et interurbains actuels de transport des personnes, tant en milieu urbain qu'en milieu rural. Répondent-ils adéquatement aux besoins de l'ensemble de la population? Prenant en considération que les ressources financières sont limitées, la mise en commun des services de transport collectif semble être une solution intéressante.

1. RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

Le transport collectif inclut l'ensemble des services de transport des personnes, soit le transport en commun, le transport adapté pour personnes handicapées, le transport scolaire, le transport interurbain par autocar et le transport par taxi. Dans cette partie, nous dresserons le portrait et l'évolution de chacun d'entre eux.

1.1 TRANSPORT EN COMMUN : TAXIBUS

En 2000, dans le Bas-Saint-Laurent, seulement Rimouski, Rimouski-Est et Pointe-au-Père, qui regroupent environ 18 % de la population régionale, ont accès à un service de transport en commun urbain.

Inauguré en septembre 1993, Taxibus de Rimouski a servi de projet pilote au ministère des Transports du Québec (MTQ).¹ Après avoir démontré sa nécessité, Taxibus de Rimouski fut admis sur une base permanente au Programme d'aide au transport en commun du MTQ en janvier 1995. En 2000, Rimouski-Est et Pointe-au-Père se sont associées à la Ville de Rimouski et à Taxibus de Rimouski afin d'offrir ce service dans les trois municipalités. Le service offert par Inter-Taxibus est donc officiellement disponible sur l'ensemble des territoires de Rimouski-Est et de Pointe-au-Père ainsi que dans une partie du territoire de Rimouski depuis le 9 février 2000.

Exploités par Taxibus de Rimouski, les services de transport en commun dans ces municipalités fonctionnent exclusivement avec des taxis. Ils sont disponibles du lundi au vendredi suivant les heures de l'horaire sur l'ensemble du territoire de ces municipalités à partir d'arrêts dans les secteurs urbanisés et sur la voie publique, face au domicile de l'utilisateur, dans les autres secteurs.

1.1.1 Offre de service

En 2000, 42 taxis ont effectué 22 388 voyages. Avec trois véhicules de moins qu'en 1995 et un taux de jumelage de 2,81 personnes par voyage, Taxibus de Rimouski a effectué 4,6 % plus de voyages en 2000 afin de répondre à la demande croissante.

Pour ce qui est d'Inter-Taxibus de Rimouski-Est et de Pointe-au-Père, il a effectué 1 702 voyages à un taux de jumelage de 2,47 personnes par voyage en 2000.

Tableau 1 – Évolution de Taxibus de Rimouski (1995-2000)

Service de transport en commun	Nombre de véhicules		Voyages			Passagers			Coût total par passager		Coût subventionné par passager	
	1995	2000	1995	2000	Δ %	1995	2000	Δ %	1995	2000	1995	2000
Rimouski (OMIT)	45	42	21 403	22 388	4,6	56 122	62 982	12,2	5,23	5,36	1,12	1,11

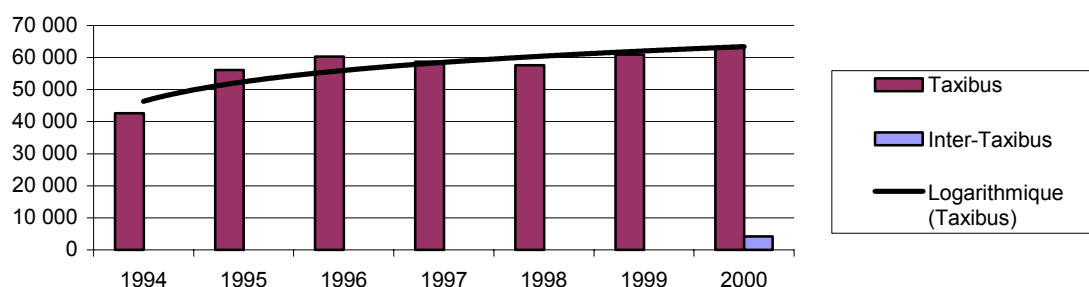
¹ Ministère des Transports, Transport terrestre des personnes : Bilan et perspectives, mai 1996, p. 88.

1.1.2 Croissance de la demande

Depuis l'implantation de Taxibus de Rimouski, l'achalandage n'a cessé d'augmenter. En 2000, il a transporté 62 982 personnes, comparativement à 56 122 en 1995 (+ 12,2 %).

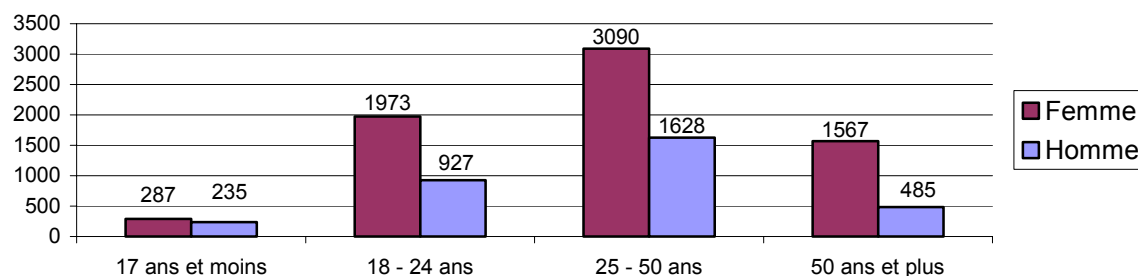
Considérant la popularité du taxibus et la demande présente dans les municipalités de Rimouski-Est et de Pointe-au-Père, ces dernières ont mis en place un service de transport en commun en 2000 selon le modèle de taxibus. À sa première année d'exploitation, Inter-Taxibus a transporté 4 207 personnes.

Figure 1 – Évolution du nombre de passagers de Taxibus de Rimouski et d'Inter-Taxibus (1994-2000)



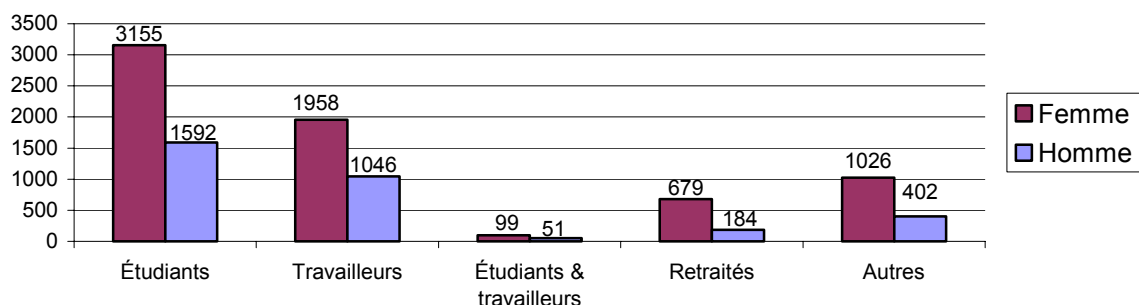
Selon les données de Taxibus de Rimouski, de septembre 1993 au 31 juillet 2000, 68 % des personnes (6 917 sur 10 192) s'étant inscrites à Taxibus sont des femmes. Quant à l'âge de la clientèle, 46,3 % des personnes s'étant inscrites pendant cette période étaient âgées de 25 à 50 ans, 28,5 % avaient entre 18 et 24 ans, 20,2 % avaient 50 ans et plus, alors que 5,1 % avaient 17 ans et moins.

Figure 2 – Répartition de la clientèle selon l'âge et le sexe (1993-2000)



En ce qui a trait à l'occupation, 46,6 % de la clientèle était des étudiants lors de leur inscription, 29,5 % était des travailleurs et 8,5 % était des retraités. Finalement, 57 % des clients avaient un permis de conduire et 78 % ne possédaient pas d'automobile.

Figure 3 – Répartition de la clientèle selon l'occupation et le sexe (1993-2000)



1.1.3 Croissance des dépenses

De 1995 à 2000, les dépenses de Taxibus de Rimouski passaient de 293 577 \$ à 337 894 \$ (+ 15,1 %). Cette croissance est due à la hausse de l'achalandage et à l'augmentation de 10 % du taximètre. Comme les dépenses ont augmenté plus rapidement que l'achalandage, le coût total par passager est passé de 5,23 \$ à 5,36 \$. En ce qui concerne le coût subventionné par passager, celui-ci est demeuré sensiblement le même (1,12 \$ à 1,11 \$) en raison du gel de financement en provenance du MTQ depuis janvier 1999.

1.1.4 Augmentation importante des revenus en provenance des usagers

En 2000, les revenus des usagers s'élevaient à 151 505 \$ (+ 28,8 % depuis 1995). Cette augmentation est due à la croissance de l'achalandage ainsi qu'à la hausse du tarif à l'utilisateur². Quant aux revenus en provenance de la Ville de Rimouski, ceux-ci ont diminué de 3,4 % depuis 1995 pour atteindre 103 147 \$ en 2000. Pour ceux en provenance du MTQ, ils s'élevaient à 70 134 \$ (+ 11,5 % depuis 1995). En 2000, les contributions des usagers représentent 44,8 % des revenus totaux, comparativement à 30,5 % pour la Ville de Rimouski et à 20,8 % pour le MTQ. Quant à la part résiduelle (3,9 %), elle provient des autres sources de revenus.

Les revenus en provenance de la Ville correspondent au déficit résiduel de l'organisme. Ainsi, l'augmentation du financement en provenance du MTQ et surtout des usagers a entraîné une réduction du déficit d'exploitation annuel et, par le fait même, une diminution des revenus en provenance de la Ville de Rimouski.

² Le 1^{er} juillet 2000, le tarif à l'utilisateur passait de 2,50 \$ à 2,65 \$, alors que le laissez-passer mensuel passait de 73,50 \$ à 77,90 \$.

Tableau 2 – Revenus et dépenses de Taxibus de Rimouski (1995-2000)

Service de transport en commun	Dépenses			Revenus											
				MTQ			Municipalité			Usagers			Autres		
	1995	2000	Δ %	1995	2000	Δ %	1995	2000	Δ %	1995	2000	Δ %	1995	2000	Δ %
Rimouski (OMIT)	293 577	337 894	15,1	62 877	70 134	11,5	106 734	103 147	-3,4	117 598	151 505	28,8	6 368	13 107	105,8

1.1.5 Première année financière d'Inter-Taxibus

À sa première année d'exploitation en 2000, les dépenses totales d'Inter-Taxibus étaient de 31 173 \$, soit un coût total par passager de 7,41 \$ et un coût subventionné par passager de 1,19 \$. Du côté des revenus, ceux en provenance des usagers (10 705 \$) représentaient 34,3 % des revenus totaux, alors que Rimouski-Est et Pointe-au-Père (15 464 \$) contribuaient pour 49,6 % des revenus totaux. De son côté, la contribution du MTQ (5 004 \$) s'élevait à 16,1 % des revenus totaux. En ce qui a trait aux revenus en provenance des municipalités, ceux-ci correspondent au déficit résiduel de l'organisme tout comme pour Taxibus de Rimouski.

1.1.6 Clientèle à la hausse

Lorsque l'on regarde l'évolution de l'achalandage du transport en commun depuis l'implantation de Taxibus de Rimouski, on remarque une croissance soutenue du nombre de passagers. Au cours des prochaines années, certains éléments influenceront la demande de façon positive.

Sur le plan démographique, Rimouski-Neigette est la seule MRC de la région où l'on retrouve des projections positives (1,1 %) de 1996 à 2021, ce qui est sûrement occasionné par l'effet d'attraction du pôle régional de Rimouski. On peut donc anticiper une légère hausse de la demande.

Le regroupement des municipalités de Rimouski, Pointe-au-Père, Rimouski-Est, Sainte-Odile-sur-Rimouski, Sainte-Blandine et Mont-Lebel risque de créer une pression à la hausse sur la demande en transport en commun, puisque de nouveaux territoires non desservis feront désormais partie de la nouvelle ville fusionnée. De ce fait, une plus grande population pourrait être desservie sur un plus grand territoire, faisant augmenter l'achalandage mais aussi les coûts. Entre-temps, en ce qui a trait au territoire desservi par Inter-Taxibus, on peut s'attendre à une croissance de l'achalandage au fur et à mesure que le service sera connu.

Avec le vieillissement de la population, on peut aussi s'attendre à un vieillissement de la clientèle ou à un déplacement d'une partie de celle-ci vers le transport adapté. Pour ce qui est des jeunes, il semble y avoir une certaine demande en provenance des étudiants pratiquant des activités parascolaires.

1.2 TRANSPORT ADAPTÉ

Le transport adapté aux personnes handicapées, subventionné par le MTQ, est un mode de transport parallèle au transport en commun régulier. Toutefois, il n'est pas le seul service de transport spécialisé offert à la clientèle à mobilité réduite : personnes âgées, malades, etc.

Ainsi, en vertu de la politique de déplacement des usagers du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et du Programme transport-hébergement pour les personnes handicapées, certains déplacements sont assurés et financés par des établissements du réseau de la santé et des services sociaux. De plus, les commissions scolaires assurent le déplacement des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA) à partir ou en direction de leur établissement scolaire. Enfin, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ont également des besoins importants en transport adapté et disposent d'un budget pour payer les frais de déplacement de leurs bénéficiaires.

Depuis vingt ans (1980), le MTQ administre le Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées. Une subvention annuelle de 75 % est prévue pour l'ensemble des coûts admissibles d'un service régulier de transport adapté. La différence de 25 % est payée par les municipalités participantes et par les usagers de transport adapté.

1.2.1 Un territoire de mieux en mieux desservi

Huit organismes de transport adapté (OTA) ont été créés sur une période de onze ans, entre 1980 (Témiscouata) et 1991 (La Matapédia). En 1999, les organismes desservent 80 des 131 municipalités (61 %), comparativement à 75 en 1995, soit une augmentation de 7 % (carte 1). Cependant, 51 municipalités, variant entre 126 et 4 316 habitants, ne sont pas desservies. Parmi celles-ci, 25 ont moins de 500 habitants, alors que quatre ont entre 1 500 et 4 316 habitants. Il s'agit de Saint-Fabien, Sainte-Blandine, Saint-Anaclet-de-Lessard et Pointe-au-Père.

Le territoire desservi est passé de 8 066 kilomètres carrés à 8 700 (+ 8 %). Les organismes de La Pocatière (49 %) et des Basques (18 %) ont vu leur territoire s'agrandir considérablement, alors que celui des autres OTA augmentait en moyenne de 0 à 5 %.

En 1999, 166 068 personnes étaient desservies par un OTA, comparativement à 162 462 en 1995 (+ 2,2 %). Durant cette même année, un service de transport adapté rejoignait 80 % de la population de la région, comparativement à 92 % au Québec. De 1995 à 1999, l'organisme de La Pocatière a connu une augmentation de 10 % de la population desservie puisqu'il a agrandi son territoire, alors que l'organisme de Mont-Joli enregistrait une diminution de 3,5 %.

Tableau 3 – Territoire et population desservis (1995-1999)

Organisme mandataire	Territoire desservi (km ²)			Municipalités desservies			Population desservie			Clientèle admise		
	1995	1999	Δ (%)	1995	1999	Δ	1995	1999	Δ (%)	1995	1999	Δ (%)
Ville de La Pocatière	734	1 096	49,4	9	13	4	17 836	19 567	9,7	208	319	53,4
MRC de La Matapédia	1 770	1 816	2,6	18	17	-1	19 792	20 479	3,5	142	174	22,5
Ville de Mont-Joli	93	93	0,0	5	5	0	10 808	10 425	-3,5	121	163	34,7
MRC des Basques	803	945	17,7	9	10	1	10 945	11 004	0,5	142	175	23,2
Ville de Matane	336	336	0,0	5	5	0	17 090	16 694	-2,3	197	278	41,1
Ville de Rimouski	130	130	0,0	3	3	0	35 939	35 740	-0,6	406	386	-4,9
MRC de Rivière-du-Loup	821	860	4,8	9	9	0	28 049	29 520	5,2	141	229	62,4
MRC de Témiscouata	3 379	3 423	1,3	17	18	1	22 003	22 639	2,9	156	181	16,0
Bas-Saint-Laurent	8 066	8 700	7,9	75	80	5	162 462	166 068	2,2	1 513	1 905	25,9

Source : Ministère des Transports du Québec, Répertoires statistiques Transport adapté 1995-1999.

1.2.2 Augmentation du nombre de personnes admises

Au cours des dernières années, les politiques de maintien à domicile et de désinstitutionnalisation ont eu une influence sensible sur l'accroissement de la clientèle du réseau subventionné par le MTQ et sur le nombre de déplacements effectués.

De 1995 à 1999, la région du Bas-Saint-Laurent a connu une augmentation de 26 % de la clientèle admise (Rivière-du-Loup, 62 %; La Pocatière, 53 %). Seul l'organisme de Rimouski enregistrait une légère diminution de la clientèle admise (- 5 %). En 1999, 1 905 personnes (1,1 % de la population desservie) étaient admises au service de transport adapté.

D'ici 2006, cette tendance à la hausse devrait ralentir. Toutefois, sous l'effet du vieillissement³ de la population, les prochaines clientèles admises seront surtout constituées de personnes âgées en perte d'autonomie. Ainsi, à partir de 2006, il faut s'attendre à une augmentation du nombre de déplacements provenant de la clientèle âgée à mobilité réduite.

D'ailleurs, selon une étude de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS), parmi la population à mobilité réduite et âgée de 15 ans et plus en 1993, 44,5 % des personnes (8 092) avaient 65 ans et plus. Selon les projections retrouvées dans cette étude, cette clientèle pourrait atteindre 9 668 personnes en 2006, une croissance de 19,5 %.⁴ Cette clientèle ambulatoire aura donc un effet important sur la demande de déplacements dans un avenir prochain.

Cette pression accrue de la demande en transport adapté devrait augmenter le recours au bénévolat et solliciter davantage l'admissibilité des personnes au

³ De 1996 à 2021, la population de 65 ans et plus devrait augmenter de 67 % (29 076 à 48 766).

⁴ Source : INRS Urbanisation, Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006, Vol. 1 : Sommaire, 1996, 83 pages.

transport adapté subventionné par le programme d'aide du MTQ. Si aucune volonté, aucune orientation n'est adoptée par les différentes instances impliquées, tout laisse présager que les ressources affectées au transport adapté ne connaîtront pas une croissance accélérée au cours des prochaines années.

1.2.3 La clientèle ambulatoire domine le nombre de déplacements

En 1999, 36,5 % de la clientèle (696 personnes) est en fauteuil roulant, 36,3 % (691 personnes) a une déficience intellectuelle et 19,8 % (348 personnes) a une déficience motrice ou organique ambulatoire. Les personnes ayant une déficience psychique et visuelle ne représentent que 7 % de la clientèle admissible.

De 1995 à 1999, le nombre de passagers transportés est passé de 158 073 à 179 341 (+ 13,5 %). Le nombre de passagers en fauteuil roulant a augmenté de 8 %, alors que le nombre de passagers ambulatoires augmentait de 15 %. En 1999, la clientèle ambulatoire comptait 147 408 passagers (82 %), alors que celle en fauteuil roulant n'en comptait que 28 250 (16 %). Seul l'organisme du Témiscouata a connu une baisse significative (- 11 %) du nombre de passagers transportés de 1995 à 1999, alors que les organismes de La Pocatière (66 %) et de Mont-Joli (61 %) enregistraient les plus fortes hausses.

De 1995 à 1999, le nombre de déplacements par client admis a diminué de 10 %. En 1999, les organismes de la région effectuaient 94 déplacements par client admis, alors qu'au Québec, les organismes en faisaient 82.

1.2.4 Majorité des déplacements par minibus

Tous les organismes de la région utilisent le minibus et le taxi pour transporter la clientèle handicapée, sauf l'organisme de Mont-Joli qui utilise seulement le minibus. Ce dernier est le seul de la région où la répartition des déplacements est à contrat.

En 1999, le minibus transporte plus de passagers (106 502) dans une proportion de 1,46:1 par rapport au taxi (72 706), comparativement à 1,17 :1 en 1995. Toutefois, le taxi (37 037) effectue davantage de déplacements que le minibus (29 770), et ce, dans des proportions de 1,24:1 en 1999, comparativement à 1,57:1 en 1995. Ainsi, bien que le taxi soit toujours plus utilisé pour effectuer un déplacement en 1999, les organismes semblent vouloir utiliser de plus en plus le minibus, puisqu'il embarque près de deux fois plus de passagers par voyage (3,7 passagers par voyage de minibus en 1999, comparativement à 2 passagers par voyage de taxi).

En 1999, l'organisme de Mont-Joli transportait 61 % plus de passagers par minibus en effectuant 14 % moins de voyages. De leur côté, les organismes de Rivière-du-Loup (230 %), de La Pocatière (134 %) et des Basques (95 %) ont connu les plus fortes augmentations du nombre de voyages par minibus, tandis que l'organisme de Matane transporte le plus de passagers par minibus (26 246).

En 1999, deux organismes utilisent le taxi pour transporter la majorité de leurs passagers : Rimouski (71 %) et La Pocatière (59 %). À La Pocatière, le nombre de passagers transportés par taxi a augmenté de 112 %, alors que le nombre de voyages augmentait de 115 %. À Matane, le nombre de passagers transportés par taxi a augmenté de 88 %, alors que le nombre de voyages augmentait de 76 %. Dans la MRC de La Matapédia, le nombre de passagers transportés par taxi n'augmentait que de 2 %, alors que le nombre de voyages augmentait de 82 %. Pour sa part, l'organisme de Rivière-du-Loup a réduit le nombre de passagers transportés par taxi de 94 %.

Tableau 4 – Évolution de la demande (1995-1999)

Organisme mandataire	Nombre de passagers par minibus			Nombre de passagers par taxi			Total des passagers		
	1995	1999	Δ (%)	1995	1999	Δ (%)	1995	1999	Δ (%)
Ville de La Pocatière	5 545	6 990	26,1	4 768	10 120	112,2	10 313	17 110	65,9
MRC de La Matapédia	7 116	7 942	11,6	6 698	6 839	2,1	13 814	14 781	7,0
Ville de Mont-Joli	11 715	18 825	60,7				11 715	18 825	60,7
MRC des Basques	8 787	9 795	11,5	1 858	1 533	-17,5	10 645	11 328	6,4
Ville de Matane	20 284	26 246	29,4	1 806	3 392	87,8	22 090	29 638	34,2
Ville de Rimouski	17 144	18 453	7,6	46 961	45 280	-3,6	64 105	63 733	-0,6
MRC de Rivière-du-Loup	6 953	11 227	61,5	4 480	274	-93,9	11 433	11 501	0,6
MRC de Témiscouata	7 823	7 024	-10,2	6 135	5 401	-12,0	13 958	12 425	-11,0
Bas-Saint-Laurent	85 367	106 502	24,8	72 706	72 839	0,2	158 073	179 341	13,5

Source : Ministère des Transports du Québec, Répertoires statistiques Transport adapté 1995-1999.

1.2.5 Plus de voyages et moins de passagers à bord

De 1995 à 1999, les voyages en minibus ont été généralement plus courts (- 4,5 %) et comptaient moins de passagers (- 8,1 %). Ainsi, les organismes ont dû effectuer beaucoup plus de voyages (44,6 %) afin de répondre à la demande croissante.

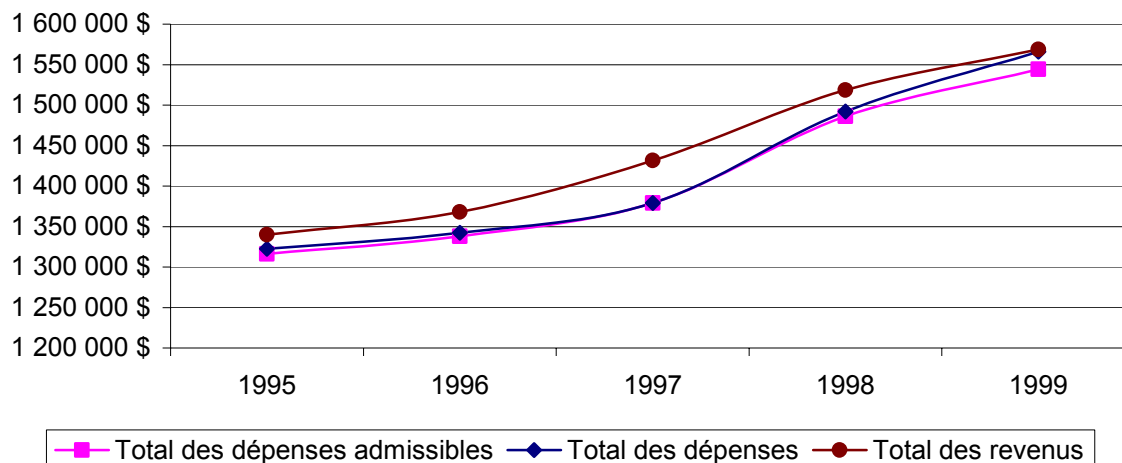
Du côté du taxi, comme le nombre de passagers par voyage a diminué de 10,6 %, les organismes ont effectué plus de déplacements (11,8 %) pour transporter à peu près le même nombre de passagers.

1.2.6 Augmentation des revenus et des dépenses

De 1995 à 1999, les revenus des OTA du Bas-Saint-Laurent passaient de 1 340 112 \$ à 1 568 789 \$ (+ 17,1 %), alors que les dépenses passaient de 1 322 411 \$ à 1 566 199 \$ (+ 18,4 %). Pour leur part, les dépenses admissibles aux subventions sont passées de 1 316 307 \$ à 1 544 357 \$ (+ 17,3 %), comparativement à 25,3 % dans les autres OTA du Québec et à 19,3 % dans les organismes publics de transport (OPT)⁵. Cette augmentation des revenus et des dépenses des OTA de la région est attribuable à l'expansion des services, notamment ceux de La Pocatière et des Basques.

⁵ Les statistiques des organismes de transport public (OPT) tiennent compte des données concernant le transport adapté dans les neuf centres urbains de la Province.

Figure 4 – Évolution des dépenses admissibles et des dépenses totales des organismes de transport adapté dans le Bas-Saint-Laurent (1995-1999)



En 1999, les contributions versées par le MTQ représentent 69,4 % des dépenses autorisées admissibles des OTA de la région, comparativement à 68,3 % pour les autres OTA du Québec et à 72,3 % dans les OPT. De 1995 à 1999, les contributions du MTQ ont augmenté de 13 % en région, de 19,2 % dans les autres OTA du Québec et de 16,2 % dans les OPT.

Pour leur part, les contributions en provenance des municipalités correspondent à 10,5 % des dépenses admissibles des OTA de la région, à 14,7 % dans les autres OTA du Québec et à 20,2 % dans les OPT. Les contributions des municipalités ont diminué de 5,8 % de 1995 à 1999 dans le Bas-Saint-Laurent, alors qu'elles augmentaient de 20,1 % dans les autres OTA du Québec et de 21 % dans les OPT.

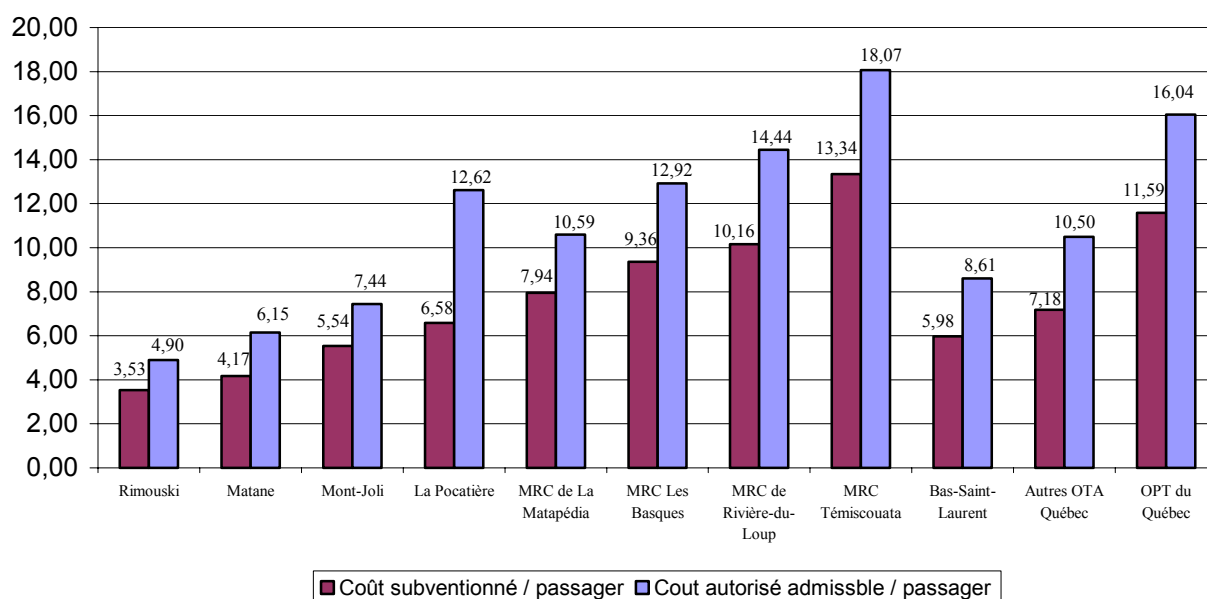
Pour ce qui est des revenus provenant des usagers, ils correspondent à 18,7 % des dépenses admissibles des OTA de la région, comparativement à 15,7 % pour les autres OTA du Québec et à 6,3 % dans les OPT.

Quant aux autres sources de revenus autonomes, notamment les autres revenus de transport, elles représentent 3 % des dépenses totales dans la région, 5,2 % dans les autres OTA du Québec et 0,8 % dans les OPT. En 1999, les autres revenus de transport représentent 11,2 % des dépenses totales dans le Témiscouata et 5,9 % dans Les Basques. Bien que les dépenses occasionnées pour les autres services de transport ne soient pas admissibles à la subvention du MTQ, ces services permettent aux organismes de tirer une certaine marge de manœuvre financière tout en favorisant la mise en commun des services de transport des personnes sur leur territoire.

Par ailleurs, il faut considérer la présence et l'évolution des surplus accumulés chez les OTA, ce qui peut entraîner sporadiquement des variations à la baisse ou à la hausse des contributions municipales. Pendant cette période, l'évolution des surplus accumulés montre une augmentation de 107 327 \$, passant de 190 869 \$ à 298 196 \$. Ce montant correspond à la véritable croissance nette des revenus.

En 1999, le coût autorisé admissible par passager⁶ variait entre 3,53 \$ et 18,07 \$ dans la région (8,61 \$ comme moyenne régionale), alors qu'il est de 10,50 \$ dans les autres OTA du Québec et de 16,04 \$ dans les OPT.

Figure 5 – Coût subventionné par passager et coût autorisé admissible par passager (1999)



⁶ Le coût subventionné par passager est égal à la contribution du MTQ divisée par le nombre de passagers transportés. Le coût admissible par passager est égal aux dépenses autorisées admissibles divisées par le nombre de passagers transportés.

Carte 1 – Municipalités desservies par un organisme de transport adapté (1999)
Présentée dans un fichier à part (306 Ko).

1.3 TRANSPORT SCOLAIRE

Depuis juillet 1998, la responsabilité de l'administration du Programme d'aide au transport scolaire a été transférée au ministère de l'Éducation. Le MTQ a le mandat de veiller à la sécurité dans le domaine du transport scolaire.

Cette étude tient compte des onze commissions scolaires catholiques, des deux commissions scolaires protestantes et de trois établissements d'enseignement privés de niveau secondaire, dont un combinant le collégial, pour la période entre 1993-1994 et 1997-1998.

Tableau 5 – Commissions scolaires du Bas-Saint-Laurent (1997-1998)

Commissions scolaires catholiques	
– La Mitis	– Des Frontières
– La Neigette	– Des Montagnes
– Vallée de la Matapédia	– Jean-Chapais
– Matane	– La Pocatière
– Des Basques	– Rivière-du-Loup
– Témiscouata	
Commissions scolaires protestantes	
– Greater Quebec (primaire à Métis-sur-Mer)	– Eastern Quebec (secondaire à Métis-sur-Mer)
Établissements d'enseignement privés	
– Collège de Sainte-Anne de La Pocatière	– École Claire-L'Heureux-Dubé à Rimouski
	– École secondaire Notre-Dame à Rivière-du-Loup

Depuis 1998-1999, la région administrative du Bas-Saint-Laurent abrite quatre commissions scolaires francophones : Monts-et-Marées, Les Phares, Du Fleuve-et-des-Lacs et Rivière-du-Loup. Cette dernière inclut les municipalités de Saint-Roch-des-Aulnaies et de Saint-Louise de la MRC de L'Islet, région Chaudière-Appalaches (carte 2). Quant à la nouvelle commission scolaire linguistique anglophone Eastern Shores, elle couvre maintenant entièrement la région administrative du Bas-Saint-Laurent de même que les régions administratives de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et de la Côte-Nord, excluant L'Île-d'Anticosti et les municipalités de la Basse-Côte-Nord. L'école Claire-L'Heureux-Dubé ne fait plus partie du réseau des écoles privées.

1.3.1 Décroissance de la clientèle scolaire

Dans le Bas-Saint-Laurent, le constat le plus important de l'analyse de la demande concerne la diminution globale de la clientèle inscrite dans les commissions scolaires catholiques et protestantes de la région.

Le nombre d'élèves est passé de 38 306 en 1993-1994 à 35 169 en 1997-1998, ce qui représente une baisse générale de 3 137 élèves (- 8,2 %), particulièrement marquée chez les élèves du primaire (- 8 %) et du secondaire (- 9,5 %). Les plus fortes diminutions de la clientèle scolaire ont été enregistrées dans les commissions

scolaires Des Frontières (- 12,5 %), de La Pocatière (- 11,8 %) et de Matane (- 10,8 %). Seules la commission scolaire Greater Quebec (+ 4 élèves) et l'école Claire-L'Heureux-Dubé (+ 58 élèves) ont connu une augmentation du nombre d'élèves inscrits pendant cette période. Bien que la région connaisse aussi une baisse de la clientèle du préscolaire (- 2,4 %), certaines commissions scolaires ont enregistré une augmentation du nombre d'élèves inscrits (Témiscouata + 43 élèves, La Neigette + 27 élèves, Des Montagnes + 24 élèves, Jean-Chapais + 10 élèves et Vallée de la Matapédia + 8 élèves).

Tableau 6 – Élèves inscrits dans les commissions scolaires et les écoles privées (1993-1994 et 1997-1998)

Commissions scolaires	Préscolaire			Primaire			Secondaire			Total		
	1993	1997	Δ %	1993	1997	Δ %	1993	1997	Δ %	1993	1997	Δ %
La Mitis	259	231	-10,8	1 382	1 308	-5,4	1 210	1 057	-12,6	2 851	2 596	-8,9
La Neigette	775	802	3,5	4 410	4 067	-7,8	4 427	3 922	-11,4	9 612	8 791	-8,5
Vallée de la Matapédia	437	445	1,8	1 940	1 837	-5,3	1 735	1 569	-9,6	4 112	3 851	-6,3
Matane	307	247	-19,5	1 906	1 809	-5,1	1 792	1 516	-15,4	4 005	3 572	-10,8
Des Basques	240	222	-7,5	970	863	-11,0	887	813	-8,3	2 097	1 898	-9,5
Des Frontières	158	115	-27,2	512	443	-13,5	456	427	-6,4	1 126	985	-12,5
Des Montagnes	178	202	13,5	714	695	-2,7	446	401	-10,1	1 338	1 298	-2,9
Jean-Chapais	209	219	4,8	945	847	-10,4	767	751	-2,1	1 921	1 817	-5,4
La Pocatière	220	187	-15,0	1 186	1 030	-13,2	802	731	-8,9	2 208	1 948	-11,8
Rivière-du-Loup	479	466	-2,7	2 651	2 374	-10,4	2 572	2 336	-9,2	5 702	5 176	-9,2
Témiscouata	165	208	26,1	883	815	-7,7	1 055	956	-9,4	2 103	1 979	-5,9
Greater Québec (primaire)	-	-		14	18	28,6				14	18	28,6
Eastern Quebec (secondaire)							18	16	-11,1	18	16	-11,1
Collège de Sainte-Anne-de-La-Pocatière	-	-		-	-		478	473	-1,0	478	473	-1
École Notre-Dame à Rivière-du-Loup	-	-		-	-		439	411	-6,4	439	411	-6,4
École Claire-L'Heureux-Dubé à Rimouski	-	-		-	-		282	340	20,6	282	340	20,6
Total	3 427	3 344	-2,4	17 513	16 106	-8,0	17 366	15 719	-9,5	38 306	35 169	-8,2

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1993-1994, 1997-1998 et Formulaires TE-102

1.3.2 Diminution du nombre d'élèves transportés

En 1997-1998, le nombre d'élèves transportés était de 29 303, en baisse de 8,3 % depuis les cinq années précédentes. La plus forte baisse a été enregistrée dans la commission scolaire de Matane (- 17,6 %), alors que la commission scolaire La Neigette connaissait une augmentation (1,3 %).

Pour ce qui est du préscolaire, trois commissions scolaires ont connu une augmentation du nombre d'élèves transportés : Témiscouata (31,6 %), La Neigette (18,4 %) et Des Montagnes (13,5 %). Concernant la clientèle primaire, seules les commissions scolaires de la Vallée de la Matapédia (7,9 %) et du Témiscouata (1,8 %) ont connu des augmentations alors qu'au secondaire, seule la commission scolaire La Neigette (5 %) a connu une augmentation.

Tableau 7 – Élèves transportés par les commissions scolaires et les écoles privées (1993-1994 et 1997-1998)

Commissions scolaires	Préscolaire			Primaire			Secondaire			Total		
	1993	1997	Δ %	1993	1997	Δ %	1993	1997	Δ %	1993	1997	Δ %
C.S. La Mitis	183	131	-28,4	781	727	-6,9	1 104	903	-18,2	2 068	1 761	-14,8
Pour C.S. Greater Quebec				12	11	-8,3	14	13	-7,1	26	24	-7,7
Pour C.S. La Neigette				1				1		1	1	0,0
TOTAL C.S. LA MITIS	183	131	-28,4	794	738	-7,1	1 118	917	-18,0	2 095	1 786	-14,7
C.S. LA NEIGETTE	632	748	18,4	3 027	2 847	-5,9	3 105	3 259	5,0	6 764	6 854	1,3
C.S. VALLEE DE LA MATAPEDIA	437	297	-32,0	1 193	1 287	7,9	1 340	1 211	-9,6	2 970	2 795	-5,9
C.S. Matane	307	247	-19,5	1 399	1 177	-15,9	1 544	1 259	-18,5	3 250	2 683	-17,4
Pour C.S. Greater Quebec				4			4			8		
TOTAL C.S. MATANE	307	247	-19,5	1 403	1 177	-16,1	1 548	1 259	-18,7	3 258	2 683	-17,6
C.S. DES BASQUES	241	221	-8,3	618	584	-5,5	648	556	-14,2	1 507	1 361	-9,7
C.S. DES FRONTIERES	158	115	-27,2	323	286	-11,5	456	427	-6,4	937	828	-11,6
C.S. DES MONTAGNES	178	202	13,5	666	513	-23,0	359	289	-19,5	1 203	1 004	-16,5
C.S. Jean-Chapais	209	183	-12,4	596	506	-15,1	582	590	1,4	1 387	1 279	-7,8
Pour C.S. Rivière-du-Loup							97	23	-76,3	97	23	-76,3
Pour école secondaire Notre-Dame à Rivière-du-Loup								21			21	
TOTAL C.S. JEAN-CHAPAIS	209	183	-12,4	596	506	-15,1	679	634	-6,6	1 484	1 323	-10,8
C.S. La Pocatière	209	177	-15,3	896	815	-9,0	619	590	-4,7	1 724	1 582	-8,2
Pour collège Sainte-Anne-de-la-Pocatière							160	148	-7,5	160	148	-7,5
TOTAL C.S. LA POCATIERE	209	177	-15,3	896	815	-9,0	779	738	-5,3	1 884	1 730	-8,2
C.S. Rivière-du-Loup	479	466	-2,7	1 846	1 684	-8,8	2 366	1 934	-18,3	4 691	4 084	-12,9
Pour école secondaire Notre-Dame à Rivière-du-Loup							327	308	-5,8	327	308	-5,8
TOTAL C.S. RIVIERE-DU-LOUP	479	466	-2,7	1 846	1 684	-8,8	2 793	2 242	-19,7	5 018	4 392	-12,5
Pour coll. Sainte-Anne-de-la-Pocatière							81	100	23,5	81	100	23,5
C.S. COTE-DU-SUD							81	100	23,5	81	100	23,5
C.S. Témiscouata	158	208	31,6	685	697	1,8	964	786	-18,5	1 807	1 691	-6,4
Pour C.S. Des Montagnes				6						6		
TOTAL C.S. TEMISCOUATA	158	208	31,6	691	697	0,9	964	786	-18,5	1 813	1 691	-6,7
COLLEGE SAINTE-ANNE-DE-LA-POCATIERE							81	93	14,8	81	93	14,8
ECOLE CLAIRE-L'HEUREUX-DUBÉ							208	224	7,7	208	224	7,7
Total	3 191	2 995	-6,1	12 053	11 134	-7,6	14 059	12 735	-9,4	29 303	26 864	-8,3

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1993-1994, 1997-1998 et Formulaires TE-104

Du côté des établissements d'enseignement privés, le collège de Sainte-Anne-de-la-Pocatière ainsi que l'école Claire-L'Heureux-Dubé de Rimouski possèdent les pouvoirs d'organiser le transport scolaire. Cette dernière fait transporter les élèves par un transporteur ayant un permis de la CTQ, alors que l'école secondaire Notre-Dame à Rivière-du-Loup fait transporter ses élèves par d'autres commissions scolaires. Les trois établissements comptent, en 1997-1998, 1 224 élèves inscrits et 894 transportés (dont 224 élèves par transport intégré⁷).

⁷ Transport intégré : transport effectué par des véhicules desservant des parcours réguliers de transport en commun et qui ne sont pas exclusivement réservés à la clientèle désignée par une commission scolaire autorisée ou un établissement d'enseignement privé.

Parmi les facteurs pouvant expliquer la baisse du nombre d'élèves transportés, il y a bien sûr la dénatalité, le vieillissement de la population et l'exode régional. Il y a également les restrictions budgétaires qui ont rapproché plusieurs parents des écoles (coûts non subventionnés du transport le midi), les services de garde en milieu scolaire pour s'ajuster aux horaires des parents et le développement des écoles à vocation spéciale (ex. : concentration sport).

Par ailleurs, la proportion des élèves transportés est demeurée sensiblement la même de 1993-1994 à 1997-1998. Cette proportion a diminué quelque peu au préscolaire, alors qu'elle augmentait légèrement au primaire.

Tableau 8 – Proportion d'élèves transportés par rapport aux élèves inscrits (1993-1994 et 1997-1998)

Année	Préscolaire (%)	Primaire (%)	Secondaire (%)	Total (%)
1993-1994	93,1	68,8	81,0	76,5
1997-1998	89,6	69,1	81,0	76,4

Source : MTQ, Répertoires du transport scolaire 1993-1994 et 1997-1998

1.3.3 Prévisions à la baisse de la clientèle scolaire

La diminution des jeunes se répercute aujourd'hui non seulement sur la clientèle scolaire du primaire, mais aussi sur celle du secondaire. En se servant des estimations de la population d'âge scolaire 4-16 ans d'ici 2016, celle de la région pourrait diminuer de plus de 11 343 élèves (- 31,2 %)⁸. Advenant le cas, on peut s'attendre à des baisses importantes d'élèves transportés pouvant approcher les 30 %. Ce qui fait que le transport scolaire, en 2016, pourrait transporter autour de 16 800 élèves, soit 10 000 élèves de moins qu'en 1997-1998.

Par ailleurs, on remarque qu'une vingtaine de municipalités n'ont pas d'école sur leur territoire, alors que 23 municipalités possèdent des petites écoles de 40 élèves et moins. En tenant compte de la diminution de la population d'âge scolaire et de l'exode rural, une étude plus approfondie du transport scolaire pourrait également tenir compte de la problématique des dernières écoles de village, puisque la fermeture d'une école a un effet certain sur le transport scolaire.

1.3.4 Adaptation du parc de véhicules

Afin de s'ajuster à la baisse de clientèle, le parc d'autobus est passé de 523 à 492 véhicules (- 5,9 %). Les catégories qui ont connu une diminution sont les 6-7 rangées (- 37 % ou - 20 véhicules), les 10-11 rangées (- 27 % ou - 13 véhicules), les 8-9 rangées (- 25 % ou - 14 véhicules) de même que les véhicules adaptés (- 2 véhicules). Cette diminution du nombre de véhicules de catégorie moyenne est jumelée à une augmentation des véhicules de 12 rangées et

⁸ Ministère des Transports, statistique et économie en transport, « *Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble, 1991-2016, Modèle ES-3* », novembre 1999.

plus (+ 14 véhicules). Les 12 rangées sont passées de 268 à 282 véhicules, afin de représenter 57,3 % du parc total en 1997-1998, alors que le nombre de berlines augmentait de quatre pour atteindre un total de 39.

Comme le nombre d'élèves par place disponible est passé de 1,21 à 1,16 pendant cette période, on peut conclure que le nombre d'élèves transportés a diminué légèrement plus rapidement que le nombre de places disponibles.

Tableau 9 – Ratios de performance des véhicules (1993-1994 et 1997-1998)

	1993-1994	1997-1998	Δ %
Kilomètre quotidien par véhicule	81,8	79,1	- 3,3
Nombre d'élèves transportés par véhicule	56,9	55,5	- 2,5
Nombre d'élèves transportés par place disponible	1,21	1,16	- 4,1

Source : MTQ, Répertoires du transport scolaire 1993-1994 et 1997-1998

En définitive, l'ajustement du parc d'autobus scolaires s'est rapidement enclenché dans la région du Bas-Saint-Laurent au cours des années 1993-1994 à 1997-1998 pour faire face à la baisse de la clientèle transportée. Il est fort probable que cet ajustement ne soit pas terminé étant donné les baisses anticipées de la clientèle d'âge scolaire pour les prochaines années.

1.3.5 Baisse des coûts de transport et de la participation gouvernementale

La participation financière gouvernementale a diminué de 4,5 % de 1993-1994 à 1997-1998 dans la région du Bas-Saint-Laurent, alors qu'elle était en baisse de 1,2 % dans l'ensemble du Québec (\$ courants)⁹. Cette baisse est attribuable à la diminution de la clientèle observée dans la région, comparativement à d'autres régions qui ont connu de fortes hausses de la clientèle. Dans le Bas-Saint-Laurent, les commissions scolaires ont réussi, grâce à une gestion plus stricte, à absorber les baisses de financement gouvernemental. L'arrêt du financement du transport complémentaire et la presque disparition du transport périodique destiné aux élèves qui, à cause de la distance, ne regagnaient pas quotidiennement leur domicile, ont notamment aidé à atteindre ces résultats.

Bien qu'on note une augmentation de 10,4 % des coûts moyens par kilomètre parcouru ainsi qu'une légère hausse de 1 % des coûts moyens par élève transporté, le transport scolaire affiche tout de même une diminution des coûts courants de 1,1 % par véhicule.

⁹ En dollars constants, on note une diminution de 10,7 % dans le Bas-Saint-Laurent et de 7,6 % dans l'ensemble du Québec.

Tableau 10 – Évolution des coûts du transport scolaire dans le Bas-Saint-Laurent (1993-1994 et 1997-1998)

	1993-1994	1997-1998	Δ (%)	Δ % (\$ constant)
Revenus totaux	22 011 811	21 425 544	- 2,7 %	- 9,0 %
Allocations du MTQ	21 689 579	20 722 042	- 4,5 %	- 10,7 %
Dépenses	23 511 948	22 024 999	- 6,3 %	- 12,5 %
Coûts moyens				
Coût annuel par véhicule	44 644	44 143	- 1,1 %	- 7,6 %
Coût moyen par élève transporté	710	717	1,0 %	- 5,6 %
Coût moyen par kilomètre	2,60	2,87	10,4 %	3,2 %

En 1997-1998, le coût moyen par élève transporté se chiffrait à 717 \$, ce qui, en dollars constants, représente une baisse de 5,6 % par rapport à 1993-1994.

1.3.6 Sécurité à l'intérieur et à l'extérieur de l'autobus scolaire

La sécurité dans le transport scolaire demeure un objet de grande préoccupation pour tous les parents, les transporteurs, les commissions scolaires et le MTQ. C'est pourquoi plusieurs actions ont été entreprises par le MTQ et la SAAQ pour l'améliorer et en faire la promotion. Pensons simplement à l'inspection des véhicules par la SAAQ, au certificat de compétence du conducteur, aux nouveaux panneaux de signalisation fluorescents et aux multiples études réalisées sur les caractéristiques des véhicules, telles que le nez plat, le bras d'éloignement et le rétroviseur. Finalement, le programme « Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 » possède un volet concernant l'amélioration de la sécurité routière aux intersections et dans les zones scolaires.

De 1995 à 1999 au Québec, on compte en moyenne 722 accidents annuellement impliquant un autobus scolaire. En 1999, on a enregistré 558 accidents impliquant un autobus scolaire faisant 3 décès, 29 blessés graves et 251 blessés légers¹⁰. Parmi les occupants d'un autobus scolaire, on compte 92 accidentés d'âge scolaire pendant la période scolaire, dont 7 blessés graves et 85 blessés légers. De plus, parmi les élèves qui montaient ou descendaient de ce véhicule, on compte 1 décès, 2 blessés graves et 16 blessés légers.¹¹

De 1995 à 1999 dans le Bas-Saint-Laurent, on compte en moyenne 32 accidents annuellement impliquant un autobus scolaire. Pendant cette période, on compte 3 accidents avec blessés graves (aucun décès). En 1999, on a enregistré 35 accidents impliquant un autobus scolaire, dont 2 accidents avec blessés graves et 4 avec blessés légers.¹²

¹⁰ Société de l'assurance automobile du Québec, *Bilan 1999 : Des taxis, des autobus et des camions et tracteurs routiers*, décembre 2000, p. 115-121.

¹¹ Société de l'assurance automobile du Québec, Pichette, Fernand, *Victimes d'accidents impliquant un autobus scolaire au Québec 1999*, juin 2000.

¹² Société de l'assurance automobile du Québec, *Bilan 1999 : Des taxis, des autobus et des camions et tracteurs routiers*, décembre 2000, p. 115-121.

Même si le transport scolaire est un moyen des plus sécuritaires au Québec, il faut demeurer vigilant. Lors de la consultation sur la sécurité des autobus et des autocars au Canada, plusieurs participants ont mentionné qu'il n'y avait pas de norme nationale quant au nombre de passagers par place assise dans les autobus scolaires; nombreux sont ceux qui s'en inquiètent.¹³ Dès lors, dans tous les exercices de mise en commun, il faut s'assurer que l'ajout de passagers n'affectera pas leur sécurité à l'intérieur des autobus scolaires.

¹³ Transports Canada, Consultations sur la sécurité des autobus et des autocars, Rapport final, février 2001, p. 15.

Carte 2 – Commissions scolaires et dernières écoles de village

Présentée dans un fichier à part (296 Ko).

1.4 TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR

Le transport par autocar a connu une bonne progression jusque dans les années 1980. Depuis, il fait face à une forte concurrence, principalement de la part de l'automobile. De 1981 à 1994, on note une baisse de 23 % du nombre de places par kilomètre par semaine au Québec, principalement sur les lignes régionales. En 1990, l'autocar ne détenait que 2,1 % du marché canadien du transport interurbain, alors que l'automobile en détenait 82 %, l'avion 15,2 % et le train 0,8 %.

L'organisation du transport par autocar au Québec est basée sur deux types de réseaux : le réseau de base qui relie les grandes agglomérations et le réseau régional qui, plus diffus, dessert l'intérieur des régions et se rabat généralement sur le réseau de base.

1.4.1 Réglementation favorisant la desserte sur l'ensemble du territoire

Le transport interurbain par autocar au Québec ne bénéficie d'aucun programme d'aide financière de la part du MTQ. L'État intervient par le biais de la réglementation conçue pour protéger le marché et pour prémunir la clientèle, dans la mesure du possible, des changements d'horaire en ce qui concerne l'offre de service. De par la *Loi sur les transports*, la CTQ est responsable de l'application du *Règlement sur le transport par autobus* et, en conséquence, régit le transport interurbain par autocar au Québec.

La CTQ contrôle l'offre de service en exigeant un permis de transport auquel sont rattachées certaines conditions d'obtention. C'est en vertu d'une des six conditions, c'est-à-dire en ne permettant pas à un nouveau transporteur d'offrir un service concurrent susceptible d'entraîner la disparition ou d'affecter la qualité d'un service par autocar déjà en service, que la CTQ privilégie les entreprises existantes. Cette disposition limite donc la concurrence en favorisant toujours le transporteur existant qui se retrouve alors en situation de quasi-monopole. Une conséquence de cette concentration est le rachat des lignes régionales, alimentant les lignes transrégionales et extraprovinciales, par des entreprises plus rentables.

En contrepartie, la CTQ exige des transporteurs qu'ils fournissent des services sur des itinéraires moins rentables, voire déficitaires. Certaines dispositions de la Loi font en sorte que toute décision concernant les itinéraires, les horaires et les tarifs doit être approuvée par la CTQ en fonction des objectifs du MTQ concernant la qualité de service et de desserte.

Cette formule d'interfinancement a permis d'offrir des services de transport collectif adéquats sur l'ensemble du territoire québécois. Ainsi, on peut supposer que la population des régions rurales a pu bénéficier d'une offre de transport à un niveau de tarification acceptable qu'elle n'aurait possiblement pas eu dans un contexte de libre marché. Les tarifs en vigueur sur le réseau régional ne reflètent donc pas

nécessairement les coûts réels et, par conséquent, les transporteurs peuvent avoir de la difficulté à rentabiliser ces services.

Bien que l'interfinancement nuise à la compétitivité des services par autocar vis-à-vis des autres modes, particulièrement dans les grands centres, il permet de répondre aux objectifs d'offre minimale de services de transport collectif à l'échelle régionale. C'est pourquoi la formule d'interfinancement est privilégiée par le MTQ.

1.4.2 Itinéraires moins rentables menacés par la déréglementation

Depuis l'Accord sur le commerce intérieur (1995), le gouvernement fédéral veut libérer le transport extraprovincial par autocar de toute contrainte réglementaire à incidence économique et, ainsi, éliminer la formule d'interfinancement. Mais auparavant, le gouvernement fédéral cherche à connaître l'avis des provinces sur la pertinence de maintenir ce régime.

Selon Transports Canada, la libéralisation du transport par autocar inciterait les transporteurs à maximiser leurs services auprès des voyageurs en développant un éventail de tarifs mieux adaptés aux divers utilisateurs et aux différentes périodes. D'un autre côté, cette orientation permettrait aux transporteurs de se concentrer sur les trajets plus rentables et de délaisser ceux qui le sont moins. Le maintien de la desserte des municipalités rurales du réseau régional est donc menacé.

1.4.3 Clientèle majoritairement féminine

Une enquête origine-destination, effectuée en 1992 par le MTQ auprès des utilisateurs des services interurbains par autocar, permet de cerner le profil de la clientèle au Québec. Près de 40 % de celle-ci est formée de personnes seules et 59 % est âgée entre 25 et 65 ans. Elle est constituée principalement de travailleurs (44 %) et d'étudiants (32 %). Les femmes sont les principales utilisatrices (60 %) des services par autocar.

Tableau 11 – Profil des utilisateurs des services interurbains par autocar au Québec (1992)

Sexe		Occupation			Âge		
Femme	Homme	Travailleur	Étudiant	Retraité	Moins de 25 ans	25-65 ans	65 ans et plus
60 %	40 %	44 %	32 %	14 %	30 %	59 %	11 %

La clientèle se déplace principalement dans un but de visite. Le travail est la deuxième raison dans le cas des parcours express, et ce motif représente plus du cinquième des voyages effectués. Dans le cas des trajets sur les parcours locaux, les raisons personnelles représentent le deuxième motif.

Tableau 12 – Motifs des déplacements par autocar au Québec selon le parcours (1992)

Motifs	Parcours express	Parcours locaux
Visites	44 %	48 %
Travail	21 %	12 %
Raisons personnelles	18 %	21 %
Tourisme	10 %	8 %
Études	7 %	11 %

Source : MTQ, Le transport interurbain au Québec. Septembre 1995, p. 56.

L'autocar est un mode de transport qui, pour plusieurs, ne fait pas partie d'un choix modal. En effet, pour 63,4 % des passagers qui n'ont pas d'auto, il représente un choix nécessaire (55,8 % pour ceux qui ont une auto ou non). Le train et l'automobile ne leur étant pas accessibles, ils sont captifs de l'autocar. En général, au Québec, les usagers sont satisfaits de la sécurité des lieux et des services offerts par cette industrie. Par contre, en ce qui concerne les horaires et la propreté, c'est beaucoup moins évident.¹⁴

Selon le modèle de projection ES-3 du MTQ concernant la population à l'horizon 2016, la structure d'âge de la région indiquerait un vieillissement plus rapide que celle du Québec. En reprenant les chiffres de l'enquête de 1992 précitée selon laquelle 59 % de la clientèle du transport interurbain par autocar se situe entre 25 et 64 ans, la structure d'âge de la population régionale indique une tendance modérément favorable à l'utilisation de ce transport.

1.4.4 Réduction de la desserte régionale

En 2001, deux transporteurs privés par autobus desservent 63,5 % de la population, rejoignant 44 municipalités et 130 622 personnes. On y retrouve 11 lignes de transport interurbain, dont 6 lignes express reliant Lévis à Rivière-du-Loup (185 kilomètres), Montréal à Rivière-du-Loup (440 kilomètres), Québec à Rivière-du-Loup (208 kilomètres), Rimouski à Carleton (255 kilomètres), Rimouski à Rivière-du-Loup (107 kilomètres) et Rivière-du-Loup à Edmunston (Nouveau-Brunswick) (122 kilomètres). Toutes les autres lignes sont des lignes locales. En tout, les départs et les arrivées hebdomadaires représentent 350 mouvements (carte 3).

Depuis 1994, certains services ont été supprimés, mais repris par la compagnie Orléans Express et intégrés à son service régulier, provoquant des baisses de fréquence mais évitant la suppression de services. En 1994, les liaisons Matane–Gaspé via Rivière-au-Renard, Matane–Sainte-Anne-des-Monts, Rimouski–Matane express et local, Matane–Petit-Matane assurée par Scobus et Montréal–La Martre assurée par Côté ont été supprimées par Orléans et probablement intégrées à sa liaison régulière Rimouski–Sainte-Anne-des-Monts–Gaspé. Pour sa part, la liaison

¹⁴ MTQ, Enquête sur les services interurbains d'autobus, 1995.

express Rimouski–Causapscal a été intégrée à la liaison locale (ligne 60) Rimouski–Causapscal.

Cependant, de 1989 à 2001, la région a perdu six liaisons locales de transport par autobus interurbain, équivalant à 64 mouvements par semaine. Il s'agit de la disparition de services et de portions de territoire qui ne sont plus desservies, affectant du même coup le réseau de base. Il s'agit des liaisons Amqui–Saint-Zénon-du-Lac-Humqui, Matane–Amqui, Matane–Gaspé via Murdochville, Rimouski–Saint-Donat, Saint-Donat–Saint-Charles-Garnier et Rivière-du-Loup–Biencourt. Les pertes représentent 15 municipalités toutes situées à l'intérieur de la région. Par ailleurs, le transport interurbain par autocar subit, dans le Bas-Saint-Laurent, la concurrence de l'auto, du train et de l'avion.

Tableau 13 – Offre de transport interurbain par autocar (janvier 2001)

Itinéraire	Transporteur	Local ou express	Demande estimée	Mouvements	Jours par semaine
Montréal–Rivière-du-Loup	Orléan Express	Express	18 564	14	7
Québec–Rivière-du-Loup	Orléan Express	Express	99 263	63	7
	Orléan Express	Local	18 564	35	7
Lévis–Rivière-du-Loup	Orléan Express	Express	48 594	35	7
Rivière-du-Loup–Edmunston	SMT	Express	20 020	14	7
	SMT	Local	26 426	28	7
Rimouski–Rivière-du-Loup	Orléan Express	Express	26 208	42	7
	Orléan Express	Local	25 480	49	7
Rimouski–Carleton	Orléan Express	Express	18 564	14	7
	Orléan Express	Local	31 595	28	7
Rimouski–Sainte-Anne-des-Monts	Orléan Express	Local	21 112	28	7

Source : Blais, Jean, Direction du transport terrestre des personnes, MTQ.

Carte 3 – Réseau des autocars interurbains (itinéraires en 2000)

Présentée dans un fichier à part (509 Ko).

1.4.5 Transport nolisé et touristique

Les permis de transport nolisé ne sont plus émis à vie comme par le passé, mais pour une durée limitée de cinq ans. Bien qu'il manque d'autocars de qualité, le transport nolisé est un marché en expansion et généralement lucratif. Actuellement, un transporteur exerce ses activités sur un territoire protégé. Cependant, un projet de déréglementation vise à abolir la notion de territoire protégé et à permettre une plus grande compétitivité.

Le service de transport nolisé et touristique par autocar en région est assuré à la fois par des entreprises régionales et extrarégionales. En ce qui concerne les transporteurs extrarégionaux, les entreprises font affaire le plus souvent avec des voyagistes et voyagistes réceptifs (qui s'occupent de groupes venant de l'étranger). Il s'agit surtout de touristes d'agrément et de touristes visitant des parents ou des amis. Selon nos estimations, les voyagistes et les voyagistes réceptifs du Québec ou d'ailleurs ont réalisé plus de 350 tours dans la région touristique du Bas-Saint-Laurent par autocar impliquant au moins une nuitée. Après vérification auprès d'attraits majeurs régionaux, Les Jardins de Métis ont accueilli, entre le 26 mai et le 8 octobre 2000, des groupes touristiques (quelque 318 autocars) et d'élèves (une vingtaine d'autobus scolaires). Pour sa part, la compagnie Les croisières AML à Rivière-du-Loup enregistrent, d'une année à l'autre, entre 80 et 100 autobus d'excursionnistes,¹⁵ dont 70 % sont des autocars avec touristes (en majorité internationaux) et 30 % sont des autobus scolaires. Il faut noter qu'il s'agit de deux attraits différents qui, quoique situés sur le même circuit, ne s'adressent pas nécessairement à la même clientèle.¹⁶

Pour ce qui est du transport régional, en mars 2001, 26 transporteurs régionaux détenaient 46 permis de transport nolisé. Vingt-deux transporteurs n'ont que ce permis, alors qu'une douzaine de transporteurs qui possèdent des permis de transport nolisé, détiennent également 15 permis dans les catégories interurbain, par abonnement, scolaire, touristique, urbain et aéroportuaire. La plupart des transporteurs régionaux possèdent une panoplie de permis (touristique, par abonnement, interurbain, scolaire, etc.) afin d'augmenter leur part de revenus. Leur clientèle est composée, entre autres, de touristes, d'écoliers et de gens de l'âge d'or. En 2000, une cinquantaine d'autobus scolaires auraient été utilisés pour des excursions dans le cadre de journées pédagogiques ou de groupes organisés (moins d'une journée).

1.5 TRANSPORT PAR TAXI

Le taxi est un mode de transport public important présent sur le territoire du Bas-Saint-Laurent. Ce service joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements

¹⁵ La plupart sont moins de 24 heures dans la région.

¹⁶ Ces chiffres sont des estimations qui tiennent compte des données de fréquentation et des résultats de consultation en mars 2001 auprès des attraits majeurs de la région, d'organismes du milieu (ATR, etc.).

urbains et interurbains en raison de ses caractéristiques : flexibilité du trajet, disponibilité à toute heure et rapidité du service. De plus, comme aucune municipalité ne dispose d'un service de transport en commun par autobus, le taxi constitue souvent la seule ressource de transport public.

Ses possibilités sont multiples. En effet, en plus du service régulier de transport exclusif et du transport à contrat, le taxi peut également effectuer du transport scolaire, du transport adapté pour les personnes handicapées, du transport médical, de la livraison et du transport collectif.

Il existe deux types de territoires de taxi : les agglomérations de taxi, principalement situées en milieu urbain, et les régions de taxi, situées surtout en milieu rural. Les propriétaires de taxi d'une agglomération doivent obligatoirement être regroupés au sein d'une ligue de taxis reconnue par la CTQ et leurs véhicules doivent être munis d'un taximètre. Les propriétaires d'un taxi régional ne sont pas soumis à ces obligations.

1.5.1 Offre de service à consolider

Selon les données fournies par la CTQ, 73 % de la population du Bas-Saint-Laurent est rejointe par un service de taxi en 2000, ce qui représente une augmentation de 5,6 % par rapport à 1993,¹⁷ comparativement à 91 % de la population du Québec en 1998. Cette augmentation s'est principalement fait sentir dans les MRC de La Matapédia (55 %), de Matane (34 %) et de Rivière-du-Loup (22 %), tandis que les MRC des Basques (- 40 %) et de Rimouski-Neigette (- 7,8 %) connaissaient une diminution.

L'augmentation de la population desservie dans la MRC de La Matapédia est attribuable à la création d'un territoire de taxi à Sayabec qui couvre les municipalités de Sayabec, Val-Brillant, Saint-Cléophas et Saint-Moïse. Dans la MRC de Matane, l'augmentation est occasionnée par l'ajout d'un territoire de taxi à Sainte-Félicité qui abrite les municipalités de Saint-Jean-de-Cherbourg, Les Méchins, Grosses-Roches, Sainte-Félicité, Saint-Adelme, Saint-René-de-Matane et Saint-Luc-de-Matane. Dans la MRC de Rivière-du-Loup, l'augmentation de la population desservie est attribuable à la création d'un territoire de taxi à Saint-Antonin qui enveloppe les municipalités de Saint-Antonin, Saint-Modeste et Notre-Dame-du-Portage.

Pour ce qui est de la diminution de la population desservie dans la MRC des Basques, cela est attribuable à la disparition des territoires de taxi de Saint-Jean-de-Dieu et de Saint-Mathieu-de-Rioux. Dans la MRC de Rimouski-Neigette, la diminution est due à la disparition du territoire de taxi qui couvrait les municipalités de Mont-Lebel, Saint-Marcellin, Saint-Anaclet-de-Lessard et Sainte-Blandine.

¹⁷ Selon la CTQ au 31 janvier 2001, http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits_taxi.htm.

En 2000, la région comprend 21 territoires de taxi, soit 4 agglomérations de taxi (Matane, Mont-Joli, Rimouski et Rivière-du-Loup) et 17 régions de taxi réparties dans le reste de la région (carte 4).

Tableau 14 – Population desservie par le taxi (en 1993 et en 2000)

MRC	Population desservie		Population totale		Population desservie (%)		Nombre de permis		Population desservie par permis		Territoires de taxi	
	1993	2000	1993	2000	1993	2000	1993	2000	1993	2000	1993	2000
Kamouraska	17 329	17 280	23 270	23 134	74,5	74,7	12	11	1 444	1 571	4	4
La Matapédia	8 678	13 452	20 887	20 486	41,5	65,7	5	10	1 736	1 345	2	3
La Mitis	9 846	9 771	20 157	19 971	48,8	48,9	12	11	821	888	2	2
Les Basques	6 339	3 811	10 325	10 145	61,4	37,6	6	2	1 057	1 906	3	1
Matane	15 233	20 369	24 334	23 233	62,6	87,7	16	15	952	1 358	1	2
Rimouski-Neigette	46 305	42 689	51 288	53 082	90,3	80,4	47	47	985	908	3	2
Rivière-du-Loup	19 603	23 967	31 485	32 515	62,3	73,7	18	17	1 089	1 410	3	3
Témiscouata	18 713	18 732	23 348	23 062	80,1	81,2	7	8	2 673	2 342	4	4
Total	142 046	150 071	205 094	205 628	69,3	73,0	123	121	1 155	1 240	22	21

Source : MTQ, Atlas du taxi du Québec, 1993 & Commission des Transports du Québec.

La MRC des Basques, avec une municipalité sur 11 (9,1 %), est celle qui dessert le moins de citoyens (3 811), alors que les services de taxi dans la MRC de Matane desservent 71 % des municipalités (10 sur 16). Ainsi, 88 % de la population est desservie dans la MRC de Matane, comparativement à seulement 38 % dans la MRC des Basques et 49 % dans la MRC de La Mitis, alors que cette proportion varie entre 66 % et 81 % dans les autres MRC.

En 2000, le nombre de personnes par permis atteint 1 240, comparativement à 1 155 en 1993. Au Québec, en 1998, on en comptait 665 dans les agglomérations et 1 787 dans les régions, pour une moyenne de 863. C'est la MRC de Témiscouata qui compte le plus d'habitants par permis (2 342), alors que les MRC de La Mitis (888) et de Rimouski-Neigette (908) comptent les plus petits nombres. Le ratio de base pour l'obtention d'un permis serait de 1 pour 1 000 habitants selon la CTQ.

Tableau 15 – Caractéristiques de l'offre de taxi par MRC (en 1993 et en 2000)

MRC	Municipalités desservies		Densité d'habitants par km ² (population desservie)		Densité d'habitants par km ² (population non desservie)		Nombre de chauffeurs		Nombre de propriétaires	
	1993	2000	1993	2000	1993	2000	1993	2000	1993	2000
Kamouraska	10/18	9/17	19,9	19,8	9,6	9,5	31	35	6	5
La Matapédia	2/20	6/18	29,7	19,0	7,4	5,7	19	47	3	5
La Mitis	4/19	4/19	157,3	156,1	9,6	9,5	14	17	11	11
Les Basques	3/11	1/11	24,2	492,4	5,3	6,3	7	7	6	2
Matane	3/16	10/14	113,4	15,8	6,0	7,7	38	46	16	15
Rimouski-Neigette	9/15	5/15	80,0	186,4	4,8	7,5	56	110	47	45
Rivière-du-Loup	4/16	5/16	70,4	56,4	12,0	10,1	53	73	9	6
Témiscouata	13/20	13/20	7,6	7,6	3,2	3,0	18	17	4	4
Total	48/135	53/130	28,7	24,7	6,9	7,0	236	352	102	93

Source : MTQ, Atlas du taxi, 1993 et Commission des transports du Québec.

En général, les milieux urbains sont assez bien desservis par le taxi. Toutefois, à mesure que l'on s'éloigne des agglomérations importantes, le recours à ce service ou même son expansion deviennent plus difficiles. En 2000, 59,2 % des municipalités du Bas-Saint-Laurent ne font pas partie d'un territoire de taxi, ce qui représente 55 557 personnes. Parmi ces municipalités, une vingtaine compte plus de 1 000 habitants, alors que six d'entre elles ont déjà fait partie d'un territoire de taxi. C'est le cas Saint-Alexandre-de-Kamouraska (1 865 habitants et 16,1 habitants par kilomètre carré), Saint-Jean-de-Dieu (1 817 habitants et 12 habitants par kilomètre carré), Saint-Anaclet-de-Lessard (2 580 habitants et 20,4 habitants par kilomètre carré), Sainte-Blandine (2 164 habitants et 29 habitants par kilomètre carré), L'Isle-Verte (1 485 habitants et 12,9 habitants par kilomètre carré) et Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (1 316 habitants et 7,2 habitants par kilomètre carré). En moyenne, la densité de la population des territoires desservis est de 24,7 habitants par kilomètre carré, alors qu'elle est de 7 dans les secteurs non desservis.

De 1993 à 2000, on remarque une diminution du nombre de propriétaires de taxi (- 9), principalement dans les MRC des Basques (- 4) et de Rivière-du-Loup (- 3), alors qu'on note une forte augmentation du nombre de chauffeurs (49,2 %), surtout dans les MRC de Rimouski-Neigette (54), de La Matapédia (28) et de Rivière-du-Loup (20).

Carte 4 – Municipalités faisant partie d'un territoire de taxi (2000)

Présentée dans un fichier à part (314 Ko).

1.5.2 Demande variée

Comme les titulaires de permis tendent à préserver une certaine discrétion quant à leurs activités et à leur chiffre d'affaires, l'évaluation de la demande est difficile à chiffrer. De plus, comme aucune statistique n'est compilée, l'ampleur de l'enquête de la demande de taxi serait très importante. Toutefois, le MTQ a réalisé une étude d'envergure en 1984 et 1985 afin d'améliorer sa connaissance du secteur.

On y a appris que la demande de service de taxi, dans une région ou une agglomération, est fortement liée au dynamisme économique du secteur couvert et, plus concrètement, à la présence de commerces diversifiés. Les motifs de déplacement sont donc associés au travail, au loisir et au magasinage. De ce fait, la demande atteint son maximum pendant les deux principales journées consacrées aux activités commerciales, soit le jeudi et le vendredi.

En raison du taux de motorisation tout de même important dans la région, l'industrie du taxi subit, depuis nombre d'années, une érosion de sa clientèle. Toutefois, si la motorisation a eu un effet à la baisse sur la demande de taxi, la mise en vigueur de lois criminalisant la conduite en état d'ébriété a créé une pression à la hausse sur la demande.

Par ailleurs, comme les personnes à faible revenu composent une partie importante de la clientèle, l'ouverture au transport bénévole a entraîné certains débordements qui empiètent sur le marché du taxi.

Pour ce qui est de la clientèle, 58 % est féminine dans les petites agglomérations, alors qu'elle s'élève à 65 % dans les moyennes. De plus, 70 % de celle-ci est âgée de 18 à 39 ans.

En 1999, les OTA de la région confiaient 55,4 % des déplacements de leur clientèle à des taxis (37 037 déplacements), pour un total de 404 894 \$. En 1999, certains OTA (La Pocatière, Matapédia et Matane) utilisent de plus en plus le taxi, alors que d'autres privilégient le minibus. Ainsi, de 1995 à 1999, même si le nombre de passagers transportés a stagné (0,2 %), les revenus pour l'industrie du taxi ont augmenté de 14,8 %. Comme le recours au taxi pour le transport des personnes handicapées demeure important, le MTQ a mis en place dernièrement un programme de subvention à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

De leur côté, les établissements du réseau de la santé et des services sociaux, le MSR et les commissions scolaires utilisent peu le taxi, préférant davantage le minibus adapté ou la berline à contrat.

1.5.3 Flexibilité du service et perspectives positives

Le taxi est un mode de transport souple qui a l'avantage de pouvoir s'adapter à différentes demandes. Actuellement, la *Loi sur le transport par taxi* offre l'opportunité aux propriétaires de taxi de percer de nouveaux marchés et d'offrir de nouveaux services plus diversifiés, répondant davantage aux besoins variés de la population. De plus, une disposition de la Loi leur permet en outre d'offrir leurs services à prix fixe. Il peut être avantageux pour les propriétaires de recevoir une somme moindre au kilomètre, sachant que cela a pour effet d'augmenter l'achalandage. D'un autre côté, il peut être tout aussi profitable de prévoir des tarifs supérieurs à la tarification générale en fonction des exigences du client.

Le taxi peut donc être utilisé à plusieurs fins, puisqu'il peut également agir comme complément aux divers services de transport collectif : transport des personnes handicapées, transport des écoliers, livraison de colis, circuits touristiques, transport entre les établissements du réseau de la santé, etc.

Par conséquent, le taxi fait partie de la réflexion visant la mise en commun des modes de transport. La possibilité de décentraliser la responsabilité du taxi vers le niveau régional qui existe depuis 1983 et l'objectif d'éliminer les dédoublements inefficaces sont des façons pour le gouvernement d'encourager les ententes de partenariat entre les différents services de transport des personnes. Dans cet esprit de décentralisation, où le milieu régional est appelé à de plus grandes responsabilités liées à la réglementation, au contrôle et à la détermination des besoins en transport collectif, le taxi pourrait sans doute pénétrer avec plus de succès ces nouveaux marchés.

De son côté, l'industrie du taxi doit diversifier la nature de ses services, mais aussi s'adapter à l'évolution des besoins de ses clientèles, afin d'augmenter sa part de marché et d'assurer une meilleure rentabilité de ses activités.

Bien que le taxi soit une des ressources de transport public les plus présentes sur le territoire, on compte encore, dans les milieux moins densément peuplés, des territoires non desservis.

Le ministre des Transports a confié, à un groupe de travail chargé de réviser *la Loi sur le transport par taxi*, la tâche de revoir l'ensemble de l'encadrement légal de cette loi afin, notamment, d'en éliminer les dispositions périmées et de répondre aux nouvelles préoccupations de la clientèle et des partenaires.¹⁸

¹⁸ Le projet de loi 163 qui remplacera la *Loi sur le transport par taxi* est actuellement (7 février 2001) en processus d'adoption par l'assemblée nationale.

2. MISE EN COMMUN DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Lorsqu'on parle de mise en commun des services de transport collectif, on fait référence aux services suivants : transport adapté aux personnes handicapées, transport du réseau de la santé et des services sociaux, transport scolaire, transport en commun urbain ou suburbain, transport par taxi et transport interurbain.

2.1 TRANSPORT COLLECTIF

Le territoire du Québec est relativement bien desservi par les divers services de transport collectif. Toutefois, on observe qu'ils se sont développés de manière séparée selon des besoins liés à des demandes particulières. Ainsi, l'organisation du transport scolaire résulte de la démocratisation de l'enseignement, alors que le transport adapté s'est développé peu après l'Année de la personne handicapée (1981).¹⁹

Le développement du transport a donc répondu à des demandes ponctuelles de service plutôt qu'à une planification de l'ensemble de la problématique du transport des personnes sur le territoire. Le fonctionnement par modes et par programmes d'aide séparés, élaborés en fonction des besoins des clientèles particulières, impose une utilisation parallèle des services de transport et, par le fait même, une utilisation moins efficace des ressources au détriment des clientèles et des besoins de la population en général. Comme conséquence, on remarque qu'il existe, sur un même territoire, un dédoublement des services et une sous-utilisation des ressources.²⁰

Dans le contexte actuel de ressources financières limitées, il est impératif d'améliorer la gestion et la coordination des divers services de transport au Québec, de façon à répondre adéquatement aux besoins toujours grandissants des utilisateurs. Le MTQ entend donc poursuivre une démarche d'intégration des services de transport des personnes en établissant un climat favorable de concertation entre les partenaires et, ainsi, permettre une mise en commun des ressources financières, humaines et matérielles consacrées à l'activité du transport. De plus, le MTQ favorisera, au cours des prochaines années, la conclusion d'ententes de partenariat entre les divers gestionnaires de transport et la mise sur pied de projets pilotes avec l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes de la clientèle.²¹

Étant présent dans l'ensemble de la région, le transport scolaire est un service de transport collectif qui s'avère essentiel dans tout exercice de mise en commun. À cet effet, l'exemple de l'organisme Transport ajusté 2000 à Matane démontre que le transport scolaire répond aux besoins de certaines personnes des municipalités rurales voisines qui souhaitent se rendre au pôle de service de la MRC. Toutefois,

¹⁹ www.intranet3/dtt/transport_collectif_contexte_.htm

²⁰ www.intranet3/dtt/transport_collectif_contexte_.htm

²¹ www.intranet3/dtt/transport_collectif_contexte_.htm

dans certaines MRC, la réduction de la flotte de véhicules et le nombre de places disponibles laissent peu de place pour de nouveaux passagers. Il est donc essentiel que le transport scolaire demeure une préoccupation du MTQ dans l'élaboration du plan de transport, puisqu'il représente un élément important de la mise en commun.

Les objectifs du MTQ à l'égard de la mise en commun sont multiples :

- accroître la qualité de la gestion des différents services de transport collectif sur un même territoire;
- favoriser une plus grande prise en charge par le milieu des besoins en matière de transport collectif;
- améliorer la coordination entre les services;
- assurer le maintien de la qualité des services offerts à la population;
- réduire les coûts par une utilisation plus efficace des ressources humaines et financières;
- établir une meilleure équité entre les utilisateurs d'un programme d'aide;
- favoriser une mise en commun qui respectera le plus possible le territoire des MRC.

Le fait d'obtenir une meilleure coordination des ressources par une mise en commun offre de nombreux avantages pour les collectivités :

- éliminer ou réduire les lacunes et le double emploi dans les services et en améliorer le rendement;
- améliorer la planification des services à l'échelle locale;
- améliorer la qualité des services et en faciliter l'accès aux usagers;
- dégager des ressources financières pour satisfaire la demande croissante en service sans augmenter les coûts;
- établir un transport communautaire en milieu rural;
- permettre de décider localement de l'utilisation la plus efficace des ressources.

La plupart des MRC de la région ont déjà mis en place un service de transport collectif (Matane, Matapédia, Les Basques, Rivière-du-Loup, Témiscouata et Kamouraska). Seules les MRC de Rimouski-Neigette et de La Mitis n'ont pas encore un tel service.

2.2 TRANSPORT ADAPTÉ POUR PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Les services de transport adapté subventionnés par le MTQ ne sont pas les seuls services de transport spécialisé offerts à la clientèle à mobilité réduite, qu'il s'agisse de personnes âgées, malades ou handicapées, dont la déficience et les limitations ne justifient pas nécessairement une admission au transport adapté. Ainsi, en vertu de la politique de déplacement des usagers du MSSS et du Programme transport-hébergement pour les personnes handicapées, certains déplacements sont assurés et financés par des établissements du réseau de la santé et des services sociaux. De plus, les commissions scolaires assurent les déplacements des élèves

handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA) à partir ou en direction de leur établissement scolaire. Enfin, la CSST et la SAAQ ont également des besoins importants en transport adapté et disposent d'un budget pour payer les frais de déplacement de leurs bénéficiaires. Tous ces services ou programmes sont offerts parallèlement, la plupart du temps sans concertation entre les différents réseaux, ce qui entraîne bien souvent un chevauchement des services, alors que chacun des partenaires fait face à des contraintes financières. En raison de la situation économique difficile et de la faible augmentation de son enveloppe budgétaire, le MTQ ne peut plus prendre en charge, dans les services de transport adapté qu'il subventionne, les usagers venant des autres réseaux, sans un transfert équivalent de ressources.²²

De ce fait, et considérant aussi l'évolution probable de la clientèle et le cloisonnement actuel des services, le MTQ estime nécessaire de faire le point non seulement sur l'ensemble du Programme d'aide au transport adapté, mais aussi sur toute la question de l'organisation et du financement des services de transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. C'est dans ce contexte que le MTQ effectuait, en mai 1999, une première consultation sur le Programme d'aide au transport adapté auprès des principaux partenaires.²³ À la lumière des avis reçus lors de la consultation, le MTQ a décidé d'aller au-delà d'une simple révision de ce programme d'aide et de proposer d'importantes modifications à l'organisation et au financement du transport adapté.

Ayant comme objectif général d'assurer la mobilité des personnes handicapées le plus efficacement possible, le MTQ veut s'assurer que celles-ci auront accès à divers types d'activités de manière à favoriser leur pleine intégration sociale, que ce soit au travail, dans les études, les loisirs ou l'accès à l'ensemble des services offerts à la population (services médicaux, commerces et autres).

Le MTQ souhaite également donner accès au transport adapté dans les territoires non encore desservis. Pour ce faire, il faudrait mettre en place des mesures législatives et réglementaires souples pour inciter les 445 municipalités non desservies actuellement à mettre en place des services de transport pour les personnes handicapées.²⁴

En devenant le coordonnateur de l'ensemble des services de transport adapté au Québec, le MTQ propose un transfert progressif de certaines ressources provenant d'autres ministères (MSSS, MSS) ou organismes (CSST, SAAQ). Les OTA continueraient de desservir, de façon prioritaire, les personnes handicapées admises en vertu de la Politique d'admissibilité au transport adapté et assumeraient

²² Ministère des Transports du Québec, Transport adapté : Pour une meilleure accessibilité des services, Révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté – Document de consultation, Présentation au Conseil des ministres en décembre 2000, p.11

²³ Ibid., p.4.

²⁴ Ibid., p.15

le transport des clientèles des autres réseaux au fur et à mesure que s'effectuerait le transfert des ressources appropriées.

MÉDIAGRAPHIE

Commission des Transports du Québec, Service des études socio-économiques et géographiques, Offre de service (Portraits taxi), site Internet : http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits_taxi.htm.

INRS Urbanisation, Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006, Vol. 1 : Sommaire, 1996, 83 pages.

Ministère des Transports du Québec, Répertoires statistiques du transport scolaire, 1993-1994 – 1997-1998.

Ministère des Transports du Québec, Transport terrestre des personnes : Bilan et perspectives, mai 1996.

Ministère des Transports du Québec, Répertoires statistiques transport adapté, 1995-1999.

Ministère des Transports du Québec, Le transport interurbain au Québec, septembre 1995.

Ministère des Transports du Québec, Enquête sur les services interurbains d'autobus, 1995.

Ministère des Transports du Québec, Atlas du taxi du Québec, 1993.

Ministère des Transports du Québec, Transport adapté : Pour une meilleure accessibilité des services – Révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté – Document de consultation, Présentation au Conseil des ministres en décembre 2000.

Québec (Province). Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, Mise en commun des services de transport collectif, site Internet : http://www.intranet3/dttp/trans_collectif_contexte_.htm.

Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan 1999 : Des taxis, des autobus et des camions et tracteurs routiers, décembre 2000.

Société de l'assurance automobile du Québec, Pichette, Fernand, Victimes d'accidents impliquant un autobus scolaire au Québec 1999, juin 2000.

Transports Canada, Consultations sur la sécurité des autobus et des autocars, rapport final, février 2001.