

# ***Plan de transport du Nord-du-Québec***

---

Étude technique

## ***Transports collectifs et services publics***

DOCUMENT DE TRAVAIL  
VERSION FINALE

Octobre 2002

## **RECHERCHE ET RÉDACTION**

Fannie Joubert, Les Conseillers ADEC inc.

## **RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES**

Sophie Domingue, Les Conseillers ADEC inc.

## **PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE**

Gilles Joubert, Les Conseillers ADEC inc.

## **SOUTIEN TECHNIQUE**

Jocelyne Desrosiers, Service des inventaires et plan, DATNQ

Anick Guimond, Service des inventaires et plan, DATNQ

Caroline Vigneault, Service des inventaires et plan, DATNQ

## **REMERCIEMENTS**

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de la coordination du Nord-du-Québec

80, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

Courriel : [plannord@mtq.gouv.qc.ca](mailto:plannord@mtq.gouv.qc.ca)

Site Internet :

[www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitibi/plan\\_nord-en.html](http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitibi/plan_nord-en.html)

## TABLE DES MATIERES

|                                                                                            |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>SIGLES .....</b>                                                                        | <b>VII</b> |
| <b>RÉSUMÉ.....</b>                                                                         | <b>1</b>   |
| <b>INTRODUCTION .....</b>                                                                  | <b>7</b>   |
| <b>1. ÉLÉMENTS DU CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET GÉOGRAPHIQUE .....</b>                      | <b>9</b>   |
| <b>2. LES INTERVENANTS.....</b>                                                            | <b>15</b>  |
| <b>2.1 Ministère des Transports du Québec.....</b>                                         | <b>15</b>  |
| 2.1.1 Transport collectif urbain et suburbain .....                                        | 15         |
| 2.1.2 Transport adapté.....                                                                | 16         |
| 2.1.3 Programme de réduction des tarifs aériens .....                                      | 16         |
| 2.1.4 Infrastructures .....                                                                | 16         |
| <b>2.2 Ministère de l'Éducation du Québec .....</b>                                        | <b>17</b>  |
| <b>2.3 Commissions scolaires.....</b>                                                      | <b>18</b>  |
| <b>2.4 Ministère de la Santé et des Services sociaux, RRSSS<br/>et établissements.....</b> | <b>18</b>  |
| <b>2.5 Gouvernement fédéral.....</b>                                                       | <b>20</b>  |
| <b>2.6 Sécurité publique – services des incendies et corps de police.....</b>              | <b>20</b>  |
| <b>2.7 Administrations régionales.....</b>                                                 | <b>21</b>  |
| 2.7.1 Administration Régionale Kativik (ARK).....                                          | 21         |
| 2.7.2 Société de développement de la Baie James .....                                      | 21         |
| <b>2.8 Municipalités .....</b>                                                             | <b>22</b>  |
| <b>2.9 Transporteurs privés .....</b>                                                      | <b>22</b>  |
| 2.9.1 Transport par autocar .....                                                          | 22         |
| 2.9.2 Transport aérien.....                                                                | 22         |
| 2.9.3 Transport ferroviaire.....                                                           | 23         |
| 2.9.4 Transport maritime .....                                                             | 23         |
| <b>2.10 Entreprises .....</b>                                                              | <b>23</b>  |

|             |                                                                           |           |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>2.11</b> | <b>Synthèse</b> .....                                                     | <b>24</b> |
| <b>3.</b>   | <b>PORTRAIT DE L’OFFRE ET DE LA DEMANDE</b> .....                         | <b>25</b> |
| <b>3.1</b>  | <b>Infrastructures routières</b> .....                                    | <b>25</b> |
| <b>3.2</b>  | <b>Transport scolaire</b> .....                                           | <b>26</b> |
| 3.2.1       | Commission scolaire de la Baie-James. ....                                | 27        |
| 3.2.2       | Commission scolaire crie .....                                            | 29        |
| 3.2.3       | Commission scolaire Kativik .....                                         | 30        |
| 3.2.4       | Commission scolaire Central Québec.....                                   | 30        |
| 3.2.5       | Adéquation des services de transport scolaire aux besoins .....           | 31        |
| <b>3.3</b>  | <b>Transport adapté</b> .....                                             | <b>35</b> |
| 3.3.1       | Municipalité de la Baie James .....                                       | 35        |
| 3.3.2       | Nunavik.....                                                              | 36        |
| <b>3.4</b>  | <b>Taxi</b> .....                                                         | <b>37</b> |
| <b>3.5</b>  | <b>Transport par autocar</b> .....                                        | <b>43</b> |
| 3.5.1       | Service de transport public urbain.....                                   | 43        |
| 3.5.2       | Service interurbain .....                                                 | 45        |
| 3.5.3       | Transport nolisé .....                                                    | 48        |
| 3.5.4       | Transport d’employés par abonnement .....                                 | 50        |
| 3.5.5       | Développement des services de transport par autocar.....                  | 52        |
| <b>3.6</b>  | <b>Services ambulanciers</b> .....                                        | <b>55</b> |
| 3.6.1       | Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Baie-James..... | 55        |
| 3.6.2       | Régie régionale de la Santé et des Services sociaux crie .....            | 56        |
| 3.6.3       | Régie régionale de la Santé et des Services sociaux du Nunavik .....      | 57        |
| 3.6.4       | Synthèse régionale du transport ambulancier.....                          | 59        |
| <b>3.7</b>  | <b>Services de protection des incendies</b> .....                         | <b>64</b> |
| <b>3.8</b>  | <b>Services de police</b> .....                                           | <b>69</b> |
| <b>4.</b>   | <b>PRINCIPES DE BASE POUR L’ANALYSE DES FORCES ET CONTRAINTES</b> .....   | <b>71</b> |
| <b>4.1</b>  | <b>Équité</b> .....                                                       | <b>71</b> |
| <b>4.2</b>  | <b>Efficacité</b> .....                                                   | <b>72</b> |

|            |                                                                                              |           |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>4.3</b> | <b>Structure de l'analyse.....</b>                                                           | <b>72</b> |
| <b>5.</b>  | <b>FORCES ET CONTRAINTES DES SERVICES OFFERTS ET<br/>DE L'EXPLOITATION DES SERVICES.....</b> | <b>73</b> |
| <b>5.1</b> | <b>Définition des critères de niveau de service .....</b>                                    | <b>73</b> |
| 5.1.1      | Transport scolaire .....                                                                     | 73        |
| 5.1.2      | Transport adapté.....                                                                        | 74        |
| 5.1.3      | Transport urbain et suburbain par autocar .....                                              | 74        |
| 5.1.4      | Transport interurbain par autocar.....                                                       | 75        |
| 5.1.5      | Taxi .....                                                                                   | 76        |
| 5.1.6      | Transport ambulancier .....                                                                  | 76        |
| 5.1.7      | Service de police.....                                                                       | 76        |
| 5.1.8      | Service d'incendie .....                                                                     | 77        |
| <b>5.2</b> | <b>Vérification de la conformité aux critères.....</b>                                       | <b>77</b> |
| 5.2.1      | Conformité des critères de service de transport collectif –<br>région de la Baie-James ..... | 78        |
| 5.2.2      | Conformité des critères de service de transport collectif – Nunavik.....                     | 79        |
| 5.2.3      | Conformité des critères de services publics – Région de la Baie-James .....                  | 80        |
| 5.2.4      | Conformité des critères de services publics – Nunavik.....                                   | 81        |
| <b>6.</b>  | <b>FORCES ET CONTRAINTES DES RÉSEAUX ET DES INFRASTRUCTURES .....</b>                        | <b>83</b> |
| <b>7.</b>  | <b>FORCES ET CONTRAINTES DE LA DEMANDE ET DES USAGERS.....</b>                               | <b>85</b> |
| <b>7.1</b> | <b>Aspects démographiques .....</b>                                                          | <b>85</b> |
| <b>7.2</b> | <b>Motifs générateurs de déplacement.....</b>                                                | <b>85</b> |
| <b>7.3</b> | <b>Us et coutumes .....</b>                                                                  | <b>86</b> |
| <b>8.</b>  | <b>ORIENTATIONS ET PISTES D'INTERVENTION .....</b>                                           | <b>87</b> |
| <b>8.1</b> | <b>Le transport : un élément structurant du développement socio-<br/>économique.....</b>     | <b>88</b> |
| <b>8.2</b> | <b>Orientations stratégiques .....</b>                                                       | <b>89</b> |
| <b>8.3</b> | <b>Pistes d'intervention.....</b>                                                            | <b>90</b> |
| 8.3.1      | Transport scolaire .....                                                                     | 90        |

|                            |                                                 |           |
|----------------------------|-------------------------------------------------|-----------|
| 8.3.2                      | Transport adapté.....                           | 90        |
| 8.3.3                      | Transport urbain et suburbain par autocar.....  | 91        |
| 8.3.4                      | Transport interurbain par autocar.....          | 92        |
| 8.3.5                      | Taxi.....                                       | 92        |
| 8.3.6                      | Transport ambulancier.....                      | 93        |
| 8.3.7                      | Services d’incendies et services de police..... | 93        |
| <b>CONCLUSION .....</b>    |                                                 | <b>95</b> |
| <b>LEXIQUE .....</b>       |                                                 | <b>97</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE .....</b> |                                                 | <b>99</b> |

## **ANNEXES**

1. Liste des personnes consultées
2. Fiches des transporteurs par autocar consultés
3. Transport par autocar – bilan des entreprises, permis et zones d’affaires
4. Transport par autocar pour les déplacements de loisirs ou autres passant au kilomètre 6 de la route de la Baie-James
5. Tableau synthèse des opportunités et contraintes

## LISTE DES CARTES, FIGURES ET TABLEAUX

### CARTES

|    |                                                                               |    |
|----|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | Territoire à l'étude .....                                                    | 13 |
| 2. | Transport scolaire .....                                                      | 33 |
| 3. | Transport collectif pour personnes âgées et handicapées et permis de taxis... | 41 |
| 4. | Entreprises et services de transport par autocar.....                         | 53 |
| 5. | Localisation des services de santé et du transport préhospitalier.....        | 61 |

### FIGURE

|    |                        |    |
|----|------------------------|----|
| 1. | Les rôles du MTQ ..... | 17 |
|----|------------------------|----|

### TABLEAUX

|     |                                                                                                                                                                                    |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Territoires municipaux occupés, population et superficie, 2001.....                                                                                                                | 11 |
| 2.  | Principaux intervenants et rôles par mode de transport collectif et service public .....                                                                                           | 24 |
| 3.  | Commissions scolaires, nombre d'établissements d'enseignement, nombre d'élèves et financement du transport scolaire dans la région du Nord-du-Québec, 1999-2000 et 2000-2001 ..... | 26 |
| 4.  | Description du transport scolaire pour la commission scolaire de la Baie-James.....                                                                                                | 27 |
| 5.  | Étudiants post-secondaires de la commission scolaire crie, 1998-1999, 1999-2000, 2000-2001.....                                                                                    | 29 |
| 6.  | Étudiants post-secondaires de la communauté naskapie, 2000-2001 et 2001-2002.....                                                                                                  | 31 |
| 7.  | État de revenus Transport adapté Chapais – Chibougamau – Baie-James, 1999 .....                                                                                                    | 36 |
| 8.  | Territoires et permis de taxi, 2001.....                                                                                                                                           | 38 |
| 9.  | Population active occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé du domicile au lieu de travail, 1996.....                                                           | 44 |
| 10. | Principales caractéristiques des lignes extrarégionales, 2000-2001 .....                                                                                                           | 46 |
| 11. | Achalandage des lignes extrarégionales d'autocar, 2000-2001.....                                                                                                                   | 47 |
| 12. | Nombre d'autobus et de personnes transportées par mois notés au kilomètre 6 de la route de la Baie-James, motifs loisirs .....                                                     | 49 |
| 13. | Nombre d'autobus et de personnes transportées par motif de déplacement notés au kilomètre 6 de la route de la Baie-James, 2001 .....                                               | 49 |
| 14. | Tableau synthèse des services de transport par abonnement pour employés .....                                                                                                      | 51 |
| 15. | Distances et nombre de transports effectués par les ambulances de la Baie-James .....                                                                                              | 55 |

|     |                                                                                                            |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 16. | Évacuations médicales dans le territoire du Nunavik, par type de déplacement, 1999-2000 et 2000-2001 ..... | 58 |
| 17. | Nombre de services de transport routier préhospitalier par type pour chaque RRSSS du Nord-du-Québec .....  | 59 |
| 18. | Comparaison de l'offre de services de premiers répondants .....                                            | 63 |
| 19. | Comparaison de l'offre de services d'ambulances .....                                                      | 63 |
| 20. | Nombre de municipalités et villages en fonction de la démographie, 2001 .....                              | 64 |
| 21. | Localisation des services d'incendies, population desservie, effectifs et véhicules .....                  | 66 |
| 22. | Véhicules et estimation des kilomètres parcourus par la Sûreté du Québec ....                              | 69 |
| 23. | Conformité des critères de services de transport collectif – région de la Baie-James .....                 | 78 |
| 24. | Conformité des critères de services de transport collectif – Nunavik .....                                 | 79 |
| 25. | Conformité des critères de services publics – région de la Baie-James .....                                | 80 |
| 26. | Conformité des critères de services publics – Nunavik .....                                                | 81 |

## **SIGLES**

|              |                                                                    |
|--------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>ARK</b>   | Administration Régionale Kativik                                   |
| <b>CTQ</b>   | Commission des transports du Québec                                |
| <b>EHDA</b>  | Élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage |
| <b>EVAQ</b>  | Évacuation aéromédicale du Québec                                  |
| <b>ISQ</b>   | Institut de la statistique du Québec                               |
| <b>KRPF</b>  | Kativik Regional Police Force                                      |
| <b>MEQ</b>   | Ministère de l'Éducation du Québec                                 |
| <b>MRC</b>   | Municipalité régionale de comté                                    |
| <b>MSSS</b>  | Ministère de la Santé et des Services sociaux                      |
| <b>MTQ</b>   | Ministère des Transports du Québec                                 |
| <b>OPDQ</b>  | Office de planification et de développement du Québec              |
| <b>OPHQ</b>  | Office des personnes handicapées du Québec                         |
| <b>RCR</b>   | Réanimation cardio-respiratoire                                    |
| <b>RRSSS</b> | Régie régionale de la Santé et des Services sociaux                |
| <b>SDBJ</b>  | Société de développement de la Baie James                          |

## **NOTE AU LECTEUR**

**À moins que le contexte n'indique un sens différent les expressions et les mots suivants signifient :**

**« étude technique »** la présente étude technique n'a aucune prétention scientifique. Elle ne constitue en aucun cas une étude d'opportunité, ni une recherche exhaustive sur le sujet abordé. Elle vise à dresser le portrait sommaire de la situation dans ce domaine particulier ayant trait au transport dans le Nord-du-Québec. En dépit du caractère interne de l'étude, le Ministère est néanmoins heureux de rendre disponible ce document.

**« le Ministère »** le ministère des Transports du Québec.

**Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.**

## RÉSUMÉ

La présente étude a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. Elle vise à définir les caractéristiques des transports collectifs et des services publics d'urgence de la région. Il n'est pas commun de traiter des services publics d'urgence dans les plans de transport réalisés par le ministère des Transports du Québec; ce choix témoigne des préoccupations du milieu et d'un souci de faire des liens entre les modes et les services en transport.

Il faut mentionner aussi que la région Nord-du-Québec compte plusieurs villages isolés. Ceux-ci n'ayant pas de liens routiers avec d'autres territoires municipaux, les liens de transport avec l'extérieur doivent se faire par voie maritime ou aérienne ou par réseaux terrestres informels.

Les principaux intervenants dans la région, pour les modes de transport traités, sont le ministère des Transports du Québec, les commissions scolaires et les régies régionales de la santé et des services sociaux.

## PORTRAIT DES SERVICES

Le seul mode de transport collectif urbain qui se retrouve dans toutes les agglomérations et villages autochtones de la région est le transport scolaire. Cependant, comme son nom l'indique, il n'est disponible que pour des clientèles bien spécifiques : les élèves des écoles primaires et secondaires.

Sur le territoire de la Baie-James, le transport adapté est disponible seulement pour les villes voisines de Chibougamau et Chapais. Sur le territoire du Nunavik, chaque village est muni d'un véhicule de transport adapté.

Sur le territoire de la Baie-James, le transport par autocar est offert sous plusieurs formes : circuits interurbains, services nolisés et contrats par abonnement. Les circuits interurbains visent des clientèles variées. Le transport nolisé s'adresse à des groupes de loisirs ou de touristes, alors que le transport par abonnement vise les employés des grandes entreprises d'exploitation de ressources naturelles ou de production d'énergie. Quatre entreprises de transport par autocar ont une place d'affaires sur le territoire de la Baie-James. Les villages du Nunavik n'étant pas reliés par voie terrestre, aucun service de transport par autocar interurbain ne peut être offert.

Il n'existe aucun service de transport en commun urbain par autocar dans les agglomérations et villages autochtones du Nord-du-Québec.

Le taxi est relativement répandu dans la région. Sur le territoire de la Baie-James, les principales agglomérations et les principaux villages cris ont des services de taxi pour leur secteur. Les exceptions sont les communautés de Chisasibi et de Waskaganish, qui comptent au-delà de 1 000 habitants. Il en est de même dans le territoire du Nunavik, où

Kuujuuaq et Inukjuak ont des services de taxi, mais pas Puvirnituk qui compte 1 320 habitants. Globalement, les services de taxi sont accessibles à 61 % de la population du Nord-du-Québec.

Les services de transport par ambulance ne sont pas disponibles dans toutes les agglomérations et villages autochtones de la région. Le territoire de la Baie-James est mieux desservi, mais compte, tout de même, trois communautés criées sans service d'ambulance ni premier répondant. Dans le Nunavik, il n'y a que deux ambulances, à Kuujuuaq et Puvirnituk, gérées par des personnes ayant une formation de RCR. Un service de navette sur demande est offert dans les petites communautés du Nunavik afin de transporter les personnes vers l'aéroport. Il s'agit d'un service de transport sans soutien spécialisé aux malades.

Les services de police sont assurés dans toutes les agglomérations ainsi que les villages autochtones. La Sûreté du Québec couvre l'ensemble de la région à partir de quatre postes situés à Chibougamau, Matagami, Radisson et Kuujuuaq. Les villages criés et inuits sont desservis par leurs propres corps de police.

Finalement, les services de protection des incendies sont présents dans tous les villages du Nunavik, ainsi que les villages criés, la municipalité et les villes de la Baie-James.

## **OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES**

Les opportunités et contraintes des transports collectifs et des services publics dans le Nord-du-Québec ont été abordées sous trois angles : services offerts et exploitation, réseaux et infrastructures et demandes et usagers.

Une contrainte est commune à l'ensemble : le manque de connaissances fines des besoins de transport des personnes dans le Nord-du-Québec. La présente étude, ainsi que l'ensemble du processus d'élaboration du plan de transport régional, représente une contribution en ce sens.

Les services publics et leur exploitation sont mieux desservis pour les besoins qui sont jugés essentiels et à demande suffisante. En matière de transport collectif, seul le transport scolaire est répandu dans toutes les agglomérations et villages autochtones. Pour ce qui est des services publics, le transport préhospitalier d'urgence est offert, mais il y a place à l'amélioration au plan de la qualité et de la disponibilité de ce service. Quant aux services de police et d'incendies, ils sont bien répartis.

Les réseaux et les infrastructures de transport routier dans la région Nord-du-Québec ne relient pas toutes les agglomérations et villages autochtones : les villages inuits n'ont pas de liens terrestres entre eux ni avec le reste du territoire. Les distances importantes, les faibles niveaux potentiels de circulation, l'absence de projets d'exploitation des ressources ou de projets de développement économiques majeurs font en sorte que la construction de routes sur le territoire n'est pas une priorité présentement.

Les besoins et caractéristiques des usagers et de la demande dans la région du Nord-du-Québec sont peu connus. Le modèle démographique du MTQ prévoit que le taux de natalité élevé dans les communautés autochtones fera accroître et rajeunir les populations des villages. Les besoins en transport scolaire seront donc vraisemblablement accrus. Les transports collectifs informels (covoiturage) sont aussi une pratique très répandue dans ces communautés.

## **ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PISTES D'INTERVENTION**

Les orientations stratégiques et les pistes d'intervention qu'il est possible de recommander actuellement, sont limitées par le manque de connaissance du milieu. Voici ce qui a pu être formulé. Les orientations stratégiques sont regroupées selon trois grands axes : le développement des connaissances, l'évaluation des besoins et des ressources et la mise en œuvre.

### *Développement de connaissances :*

- Acquérir une meilleure connaissance des besoins de la population par voie d'enquêtes spécifiques.
- Acquérir une meilleure connaissance des ressources disponibles (notamment : infrastructures, matériel roulant, financement).

### *Évaluation des besoins et des ressources :*

- Faire un suivi du développement économique régional et être à l'écoute des nouveaux besoins en transport.
- Évaluer les besoins de transport interurbain des personnes habitant le Nunavik et proposer des solutions appropriées.
- Reconnaître et valoriser les initiatives locales de transport collectif.
- Valoriser les initiatives de partenariat au sein et entre les agglomérations et les villages autochtones.
- Évaluer les potentiels de partenariat et la collaboration du ministère des Transports avec le ministère de l'Éducation, le ministère de la Sécurité publique et le ministère de la Santé et des Services sociaux ainsi que leurs intervenants régionaux.

### *Mise en oeuvre*

- Dans la mesure du possible, accroître la mise en commun des services et l'optimisation des ressources disponibles.
- Assurer un développement durable des transports collectifs dans la région, par le biais d'interventions adaptées à la grandeur du territoire, à la faible densité de population et à l'isolement des communautés.

### *Pistes d'intervention :*

- Évaluer les possibilités d'optimiser l'utilisation des véhicules scolaires.
- Suivre l'évolution de la demande pour des véhicules adaptés pour le transport de personnes en fauteuil roulant.
- Préserver la priorité aux handicapés et personnes à mobilité réduite tout en offrant les services à d'autres clientèles.
- Instaurer une table de travail sur les besoins de déplacement urbain dans les principales agglomérations et principaux villages autochtones.
- Effectuer un suivi des demandes d'aides au développement du transport collectif en milieu rural, là où la Politique nationale de la ruralité s'applique, c'est-à-dire à Villebois et Valcanton dans le sud de la Baie-James.
- Proposer aux entreprises effectuant ou offrant du transport par autobus pour leurs employés d'ouvrir l'offre à d'autres clientèles.
- Former une table de concertation avec le milieu afin de valider l'opportunité de créer des liens de service de transport par autocar entre les villages cris de la Baie-James et le sud de la province.
- Analyser la possibilité d'introduire une exception afin de faciliter la réponse à des demandes urgentes de transport par autocar en régions éloignées.
- Vérifier l'impact réel du programme de réduction des tarifs aériens sur l'achalandage et en rapport avec les fluctuations des tarifs.
- Effectuer un suivi des projets de développement qui pourraient avoir un impact sur le développement de liens routiers.

- Suivre l'évolution de l'offre de service de taxi et étudier toute demande de modification à la réglementation visant à soutenir et faciliter l'implantation de ce service.
- Suivre l'évolution de l'application des recommandations du rapport Dicaire, préparé pour le MSSS.
- S'assurer d'une interrelation des services d'incendies sur le territoire. Il en va de même pour les services de police.



## INTRODUCTION

La présente étude s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*.

Ce document se veut avant tout un portrait et une analyse de diverses caractéristiques des transports collectifs et des services publics dans le Nord-du-Québec, en ayant en perspective le contexte socio-économique spécifique de la région. Les éléments suivants sont traités :

- le rôle et les responsabilités des intervenants;
- les réseaux;
- les infrastructures;
- les utilisateurs;
- les services offerts;
- la demande;
- l'exploitation.

Par transports collectifs et services publics, on entend :

- le transport scolaire;
- le *transport adapté* (personnes âgées et handicapées);
- le transport en commun (urbain, suburbain et *nolisé*);
- le taxi;
- les services publics d'urgence (ambulances, police et pompiers).

Les modes de transport terrestres (routes) sont principalement traités. Les modes de transport ferroviaire et maritime de passagers sont peu ou marginalement utilisés dans la région, ainsi, ils seront peu abordés. Le mode de transport aérien est couvert brièvement, sous l'angle des programmes facilitant l'accès à ce mode de transport en l'absence d'alternatives de transport terrestre. Une étude complète porte spécifiquement sur ce mode de transport.

Le portrait comprend aussi une comparaison des services de transport ambulanciers offerts dans les régions du Nord-du-Québec, de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord.

Dans un deuxième temps, l'identification et l'analyse des forces et des contraintes des transports collectifs et des services publics de la région Nord-du-Québec est menée.

Finalement, sur la base des informations recueillies et des analyses réalisées, des orientations et des pistes d'intervention en matière de transports collectifs et de services publics sont proposées pour la région.



## 1. ÉLÉMENTS DU CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET GÉOGRAPHIQUE

Le territoire d'analyse est celui de la région administrative du Nord-du-Québec. Ce territoire couvre une superficie de 840 000 km<sup>2</sup><sup>1</sup>, ce qui représente 55 % du territoire de la province.

Cette région regroupe cependant la plus faible proportion de la population de la province, avec 39 450 habitants comptant pour 0,5 % de la population provinciale. Les projections démographiques réalisées par le MTQ 2000 prévoyaient une augmentation notable de 12 % de la population régionale pour la période 1996-2021<sup>2</sup>. Cependant, des projections réajustées selon les données du recensement de 2001 prévoient une légère baisse de 4 %. Il est toutefois important de noter que pour les populations autochtones, à l'exception de Kuujuarapik et Oujé-Bougoumou, les prévisions sont plutôt d'une hausse de population variant de 5,1 % à 76,7 %. Pour cette même période de 1996-2021, la baisse estimée des populations jamésiennes varie de 30,8 % à 57,2 % selon l'endroit<sup>3</sup>. Une autre différence notable est la moyenne d'âge de la population du Nord-du-Québec, qui se situe à 28,3 ans comparativement à 37,8 ans pour le Québec<sup>4</sup>.

Économiquement, la région s'appuie principalement sur les activités d'exploitation des ressources naturelles : hydroélectricité, mines et forêts. Les entreprises actives dans ces trois champs d'activité sont des employeurs majeurs de la région, en particulier sur le territoire de la Baie-James. Les domaines des mines et de l'énergie pourraient être exploités davantage. D'ailleurs, la région a été ciblée pour l'exploration minière au cours des dernières années. De nouveaux projets d'exploitation pourraient en découler<sup>5</sup>. Au plan des exploitations de production d'énergie, une entente a été signée en février 2002 entre le gouvernement du Québec et les Cris du Québec permettant, entre autres, la réalisation de grands projets hydroélectriques. Au Nunavik, des études quant au potentiel hydroélectrique débiteront en 2002, suite à l'entente signée en avril 2002 avec les Inuits.

Le secteur public représente aussi un employeur important. Chez les Inuits, ce secteur compte pour 70 % des emplois. Chez les Cris, cette proportion est d'environ 60 %, alors que pour les *Jamésiens*, elle est de 18 %<sup>6</sup>.

Les indicateurs économiques de la population affichent un taux de chômage généralement plus élevé que la moyenne provinciale et un revenu moyen plus faible. Au cours des dernières années, le taux de chômage a baissé. Cependant, le nombre

---

1 Ministère des Transports du Québec, (2001) *Plan de transport du Nord-du-Québec*, Programme de travail.

2 Ministère des Transports du Québec, Desgagnés, P. (1999) ES-3 : projections de la population et des ménages, 1996-2021 : le modèle, sa mise en œuvre et les résultats.

3 Ministère des Transports du Québec, Desgagnés, P. (2002) Rajustement des projections démographiques du MTQ en fonction des chiffres du recensement de 2001.

4 Ministère de l'Industrie et du Commerce, (2001) *Profil économique de la région Nord-du-Québec* (10) (Internet) adresse : <http://www.mic.gouv.qc.ca/PME-REG/regions/index.htm>, p. 1-2.

5 Ministère des Régions, (2001) Politique de développement du Nord-du-Québec.

6 Ibid., p. 9.

d'emplois a aussi diminué de 1 900 postes entre 1991 et 2000. Globalement, il n'y a donc pas eu de création d'emplois<sup>7</sup>.

Ce territoire n'est pas divisé en municipalités régionales de comté (MRC) comme le reste du Québec, mais en deux territoires répondant aux noms de Nunavik et Baie-James. Le premier désigne la partie située au nord du 55<sup>e</sup> parallèle, il est administré par l'Administration Régionale Kativik (ARK). Le deuxième, situé au sud du 55<sup>e</sup> parallèle, est administré principalement par la Municipalité de la Baie James et les conseils de bande pour les territoires cri.

Plusieurs types d'entités sont présentes sur le territoire : municipalité (m), ville (v), village cri (vc), village nordique (vn) et village naskapi (vk). Le tableau de la page suivante dresse la liste des diverses entités territoriales, leur superficie et la population qui les occupe, s'il y a lieu. On constate que la population se concentre dans le sud de la région.

---

7 Ministère des Régions, (2001) Politique de développement du Nord-du-Québec, p. 2-2 à 2-4.

**TABEAU 1**

TERRITOIRES MUNICIPAUX OCCUPÉS, POPULATION ET SUPERFICIE, 2001

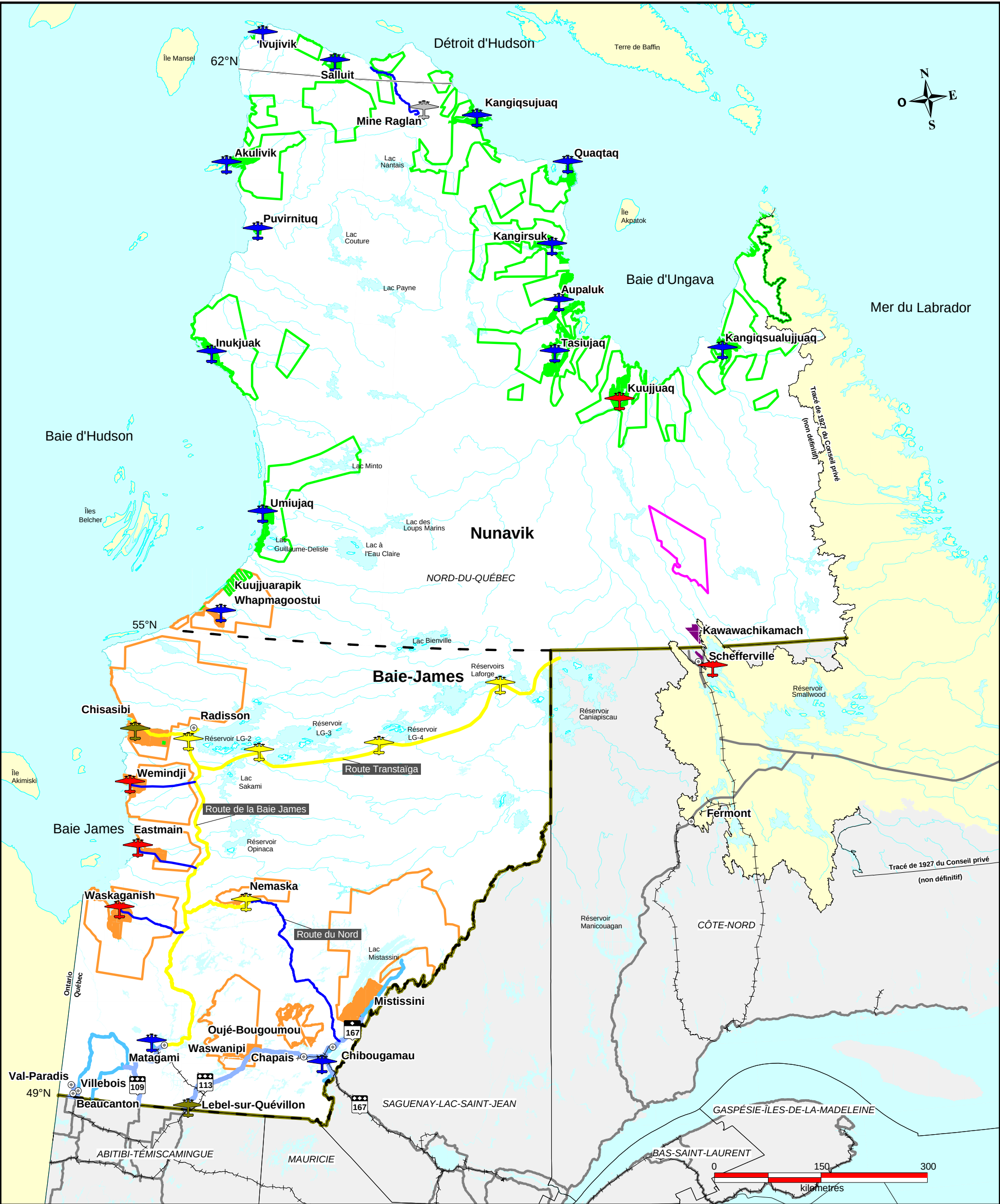
| Municipalités et villages                                        | Type      | Population    | Superficie km <sup>2</sup> |
|------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|----------------------------|
| <b>Territoire de la Baie-James</b>                               |           |               |                            |
| Municipalité de la Baie James : Radisson, Valcanton et Villebois | M         | 2 191         | 333 255,55                 |
| Chapais                                                          | V         | 1 921         | 62,78                      |
| Chibougamau                                                      | V         | 8 503         | 1 041,97                   |
| Lebel-sur-Quévillon                                              | V         | 3 337         | 44,74                      |
| Matagami                                                         | V         | 2 063         | 64,75                      |
| Chisasibi                                                        | VC        | 3 432         | 809,06                     |
| Eastmain                                                         | VC        | 544           | 154,78                     |
| Mistissini                                                       | VC        | 2 441         | 854,33                     |
| Nemaska                                                          | VC        | 526           | 97,38                      |
| Waskaganish                                                      | VC        | 1 660         | 489,77                     |
| Waswanipi                                                        | VC        | 1 236         | 364,93                     |
| Wemindji                                                         | VC        | 994           | 326,60                     |
| Oujé-Bougoumou                                                   | VC        | 526           | 2,70                       |
| <b>Total Baie-James</b>                                          | <b>13</b> | <b>29 374</b> | <b>337 569,34</b>          |
| <b>Territoire du Nunavik</b>                                     |           |               |                            |
| Whapmagoostui                                                    | VC        | 632           | 202,49                     |
| Kuujuarapik                                                      | VN        | 585           | 7,46                       |
| Umiujaq                                                          | VN        | 327           | 25,50                      |
| Inukjuak                                                         | VN        | 1 387         | 64,45                      |
| Kangiqsualujuaq                                                  | VN        | 726           | 36,23                      |
| Kuujuuaq                                                         | VN        | 2 099         | 390,33                     |
| Tasiujaq                                                         | VN        | 233           | 68,08                      |
| Aupaluk                                                          | VN        | 206           | 32,93                      |
| Kangirsuk                                                        | VN        | 390           | 58,73                      |
| Quaqtaq                                                          | VN        | 274           | 26,49                      |
| Puvirnituq                                                       | VN        | 1 327         | 111,00                     |
| Akulivik                                                         | VN        | 457           | 79,37                      |
| Kangiqsujuaq                                                     | VN        | 479           | 12,47                      |
| Salluit                                                          | VN        | 1 057         | 14,33                      |
| Ivujivik                                                         | VN        | 284           | 36,59                      |
| Kawawachikamach                                                  | VK        | 581*          | 284,70                     |
| <b>Total Nunavik</b>                                             | <b>16</b> | <b>10 463</b> | <b>1 451,15</b>            |
| <b>Nord-du-Québec</b>                                            | <b>29</b> | <b>39 837</b> | <b>339 020,49</b>          |

Sources : Commission des transports du Québec, (2001) *Agglomérations et régions de taxi par MRC ou territoire équivalent* (Internet), adresse : [http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits\\_taxi.htm](http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits_taxi.htm)

Ministère des Affaires municipales, (2001) *Répertoire des municipalités du Québec* (Internet), adresse : <http://www.mam.gouv.qc.ca/mambin/repert1>

\* Les Naskapis habitent sur les terres IA-N situées dans la région de la Côte-Nord.





Direction de la coordination  
du Nord-du-Québec

## Plan de transport du Nord-du-Québec

Transports collectifs et services publics

Source :  
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :  
- Ministère des Ressources naturelles,  
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2002

### Carte 1 : Territoire à l'étude

#### Route Responsabilité financière

- MTQ - Nationale, régionale et collectrice
- MTQ - Accès aux ressources
- MTQ - Autres routes
- Hydro-Québec

#### Autres

- Réseau ferroviaire
- Ville ou localité

#### Limite administrative

- Municipalité de la Baie James
- Limite sud du Nord-du-Québec
- Autres régions administratives

#### Aéroport Responsabilité financière

- Ministère des Transports
- Transports Canada
- Hydro-Québec
- Conseil de bande / Municipalité
- Autres

#### Terre réservée (catégorie I) (catégorie II)

- Crie
- Inuite
- Naskapie

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité  
selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

## 2. LES INTERVENANTS

Les sections qui suivent identifient les intervenants majeurs en matière de transports collectifs et de services publics pour la région Nord-du-Québec. Leurs mandats et activités sont spécifiés. De plus, les principaux éléments du cadre législatif et des outils d'intervention de chaque intervenant sont décrits.

### 2.1 Ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) détient plusieurs rôles dans les activités de transport et notamment dans les transports collectifs et services publics. Il cumule les rôles de principal régulateur, développeur et propriétaire ainsi qu'organisme subventionnaire.

D'une manière générale, en vertu de la *Loi sur les transports*<sup>8</sup>, le rôle du ministère des Transports du Québec consiste à dresser des plans des systèmes de transport pour son territoire, faire la nomenclature des coûts et des tarifs et prendre des dispositions destinées à améliorer les transports en les coordonnant et en les intégrant.

Le Ministère est aussi responsable d'établir des normes concernant l'utilisation, la sécurité et la délivrance de permis d'exploitation des services de transport pour le transport par taxi, le transport scolaire, le transport en commun et le transport adapté. En matière de transport par taxi, de transport en commun et de transport adapté et de transport par autocar, il peut aussi édicter, selon le cas, certaines règles de tarification (taxi et autocar) et de financement. La Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec sont chargées de la gestion opérationnelle de ces règles.

#### 2.1.1 Transport collectif urbain et suburbain

Le MTQ met en œuvre des programmes de subvention des transports collectifs s'adressant, pour l'ensemble du Québec, au transport collectif urbain et suburbain et au transport adapté. Le transport collectif urbain bénéficie d'un *Programme d'aide au transport en commun*. Cependant, pour être admissibles à l'aide gouvernementale, les municipalités ou regroupements de municipalités organisateurs de transport en commun doivent compter plus de 20 000 habitants<sup>9</sup>. Or, les municipalités de la région Nord-du-Québec ont des populations de moins de 10 000 habitants, elles ne sont donc pas admissibles. De plus, le regroupement de municipalités et de villages n'est pas possible, vu les distances les séparant.

---

8 Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000) *Loi sur les transports*, Chapitre T-12, p. 2.

9 Ministère des Transports du Québec, (2001) *Information programmes, Transport en commun* (Internet), adresse; <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/programmes/c11.htm>

### 2.1.2 Transport adapté

En ce qui concerne le transport adapté, les sociétés de transport en commun ont l'obligation d'organiser un service de transport adapté et sont donc admissibles au financement. Toutes les autres municipalités qui le souhaitent peuvent aussi organiser un tel service et bénéficier du programme de subvention selon les mêmes conditions. Notamment, le service doit être offert cinq jours par semaine et le tarif exigé doit être équivalent au service régulier de transport en commun. Un plan de développement doit être présenté au MTQ afin de démontrer la nécessité d'offrir un service de transport adapté de cinq jours ou plus par semaine, à partir des caractéristiques de la clientèle potentielle. Le MTQ défraie une large part des coûts admissibles<sup>10</sup>.

### 2.1.3 Programme de réduction des tarifs aériens

Le MTQ finance aussi un programme de réduction des tarifs aériens pour les régions éloignées, applicable à la région du Nunavik depuis septembre 2001. Ce programme s'adresse aux résidents du Nunavik qui effectuent des déplacements à des fins personnelles vers toutes les destinations, à l'exception des vacances hors Québec. Les personnes ont droit à un remboursement de 30 % du coût du billet, jusqu'à un maximum de 75 \$ pour un aller et 150 \$ pour un aller-retour. Le montant maximum de remboursement annuel par personne est de 450 \$<sup>11</sup>.

### 2.1.4 Infrastructures

Finalement, le MTQ agit aussi comme propriétaire de plusieurs types d'infrastructures de transport dans le Nord-du-Québec. Notamment, 15 des 26 aéroports de la région sont à sa charge ainsi qu'environ la moitié de la longueur du réseau routier de la région<sup>12</sup>.

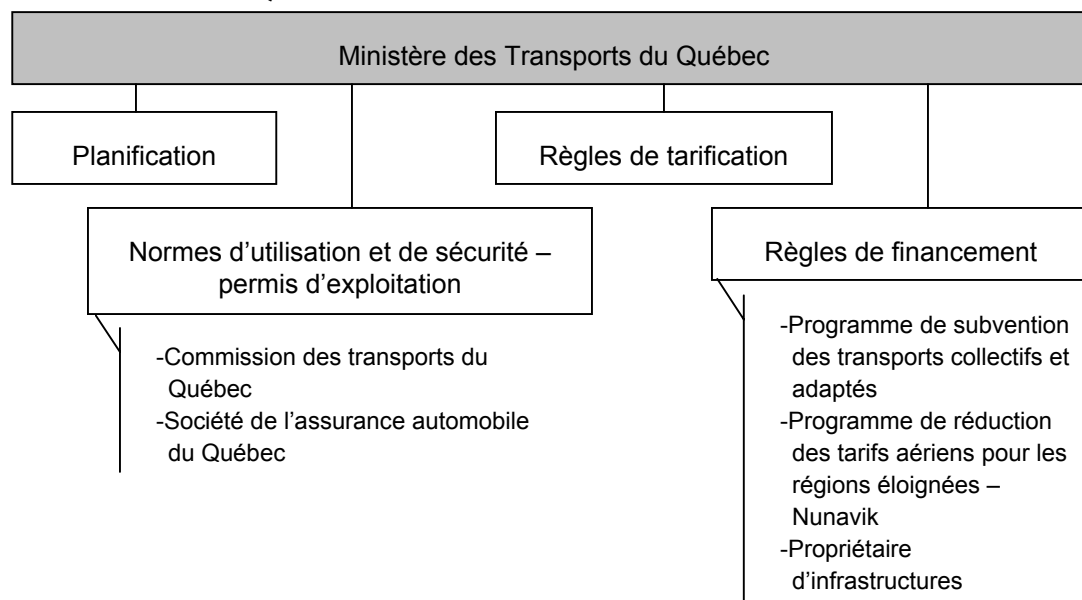
---

10 Ministère des Transports du Québec, (2001) *Information programmes, Transport en commun* (Internet), adresse : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/programmes/c11.htm>

11 Ministère des Transports du Québec, (2001) Annexe B, Modalités du programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik, p. 1.

12 Ministère des Transports du Québec, (2001) *Plan de transport du Nord-du-Québec, Programme de travail*, p. 9.

**FIGURE 1**  
**LES RÔLES DU MTQ**



## 2.2 Ministère de l'Éducation du Québec

Depuis 1998, le ministère de l'Éducation du Québec (MEQ) est responsable du financement du transport scolaire. La *Loi sur l'instruction publique*, la *Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuits et naskapis* ainsi que la *Loi sur l'instruction privée* lui attribuent le pouvoir de financement du transport scolaire organisé par les commissions scolaires au MEQ<sup>13</sup>.

Le MEQ doit édicter les règles budgétaires qui déterminent les subventions allouées aux commissions scolaires organisatrices de transport scolaire. Des règles différentes sont données pour les commissions scolaires à statut particulier dont font partie les commissions scolaires Kativik et crie.

Les subventions couvrent le transport quotidien, du domicile à l'école, le transport interécoles permettant aux élèves de suivre des cours obligatoires dans d'autres établissements ainsi que le transport périodique des élèves qui ne voyagent pas matin et soir pour des raisons de distances mais plutôt les fins de semaine ou à une autre fréquence.

En l'absence d'établissements d'enseignement collégial et universitaire sur le territoire, un programme de subvention a été mis en place pour les jeunes souhaitant poursuivre leurs études. Le MEQ finance ce programme s'adressant aux commissions scolaires

13 Gouvernement du Québec, (14 juin 2000) *Loi sur l'instruction publique*, Chapitre I-13.3, 137 pages.  
Gouvernement du Québec, (14 juin 2000) *Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuits et naskapis*, Chapitre I-14, 145 pages.  
Gouvernement du Québec, (14 juin 2000) *Loi sur l'instruction privée*, Chapitre I-13.3, 137 pages.

Kativik et crie ainsi qu'à l'école de la communauté naskapie à Kawawachikamach<sup>14</sup>. Ces programmes prévoient l'offre des titres de transport mensuels pour le transport en commun dans la ville d'accueil et trois aller-retour par année entre le village d'origine et le lieu d'étude<sup>15</sup>.

## 2.3 Commissions scolaires

Les commissions scolaires sont responsables de l'organisation du transport scolaire sur leur territoire. Elles ont le pouvoir de décider des conditions d'accès à ce service, de la durée et de la mise en place des parcours ainsi que des normes de discipline, en vertu de la *Loi sur l'instruction publique* et du *Règlement sur le transport des élèves*. Les commissions scolaires peuvent aussi offrir des services de transport adapté pour les élèves handicapés fréquentant leurs établissements<sup>16</sup>.

Quatre commissions scolaires sont présentes sur le territoire de la région du Nord-du-Québec : la Commission scolaire de la Baie-James (francophone), la Commission scolaire crie (statut particulier), la Commission scolaire Kativik (statut particulier) et la Commission scolaire Central Québec (anglophone). Ces commissions scolaires ont des vocations différentes. La Commission scolaire Kativik couvre approximativement l'ensemble du territoire du Nunavik. La Commission scolaire de la Baie-James couvre les municipalités non autochtones situées sur le territoire de la Baie-James, alors que la Commission scolaire crie couvre les communautés cries situées sur le territoire. La Commission scolaire Central Québec est présente seulement à Chibougamau et à Kawawachikamach (village naskapi)<sup>17</sup>.

## 2.4 Ministère de la Santé et des Services sociaux, RRSSS et établissements

Ce ministère est responsable de veiller à ce que tous les Québécois aient accès aux services de santé et services sociaux en vertu de la *Loi sur la protection de la santé publique* et de la *Loi sur la santé et les services sociaux pour les autochtones cris*<sup>18</sup>. La *Loi sur la santé et les services sociaux pour les autochtones cris* ne spécifie pas de pouvoirs ou droits particuliers aux communautés cries en matière de transport ambulancier.

---

14 Commission scolaire Kativik, (2001), *Guide des études post-secondaires* (Internet), adresse : [http://www.kativik.qc.ca/français/our\\_services/postsec/postsec\\_guide\\_f.html](http://www.kativik.qc.ca/français/our_services/postsec/postsec_guide_f.html)

15 Tremblay, C., (2001), Communication personnelle, Ministère de l'Éducation du Québec.

16 Gouvernement du Québec, (14 juin 2000), *Loi sur l'instruction publique*, Chapitre I-13.3, 137 pages. Gouvernement du Québec, (2001), *Règlement sur le transport des élèves*, c. I-13.3, r. 7, 11 pages.

17 Ministère de l'Éducation du Québec, (2001), Commissions scolaires de la région administrative du Nord-du-Québec (10) (Internet) adresse : <http://www.meq.gouv.qc.ca/ADMINIST/OrgScol/r10/cs.htm>

18 Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur la protection de la santé publique*, Chapitre P-35, 22 pages.

Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur les services de santé et les services sociaux pour les autochtones cris*, Chapitre S-5, 78 pages.

Le MSSS est chargé de l'octroi des permis, de la délimitation des zones de services, des différents tarifs ainsi que des normes de desserte, de transport, de subvention, de qualification de personnel et de sécurité du transport ambulancier. Aussi, la *Loi sur la protection de la santé publique* énonce des règles quant aux zones de services d'ambulance. Un nombre maximal de véhicules est déterminé en fonction de divers critères tels que la taille de la population et les distances à couvrir.

Cependant, dans les faits, ces pouvoirs ont été délégués aux régies régionales de la santé et des services sociaux. Ces organismes jouent un rôle de planificateurs et de gestionnaires du transport d'urgence et ambulancier. Les RRSSS détiennent le rôle d'organiser le système préhospitalier, incluant le transport ambulancier, sur leur territoire en vertu des lois précitées. Elles doivent présenter un plan à cet effet au ministre de la Santé et des Services sociaux.

Trois régies régionales de la santé et des services sociaux couvrent le territoire du Nord-du-Québec : la RRSSS de la Baie-James, la RRSSS crie et la RRSSS pour les Inuits (Nunavik)<sup>19</sup>.

Il y a quatre établissements et 34 installations du réseau de la santé et des services sociaux sur le territoire du Nord-du-Québec<sup>20</sup>. En matière de transport, les hôpitaux peuvent aussi faire des ententes avec d'autres transporteurs que les ambulanciers pour transporter les personnes pour les besoins non urgents. Par exemple, les taxis ou les entreprises de transport adapté.

Dans les régions éloignées, le gouvernement du Québec offre, par le biais du MSSS, un service d'évacuations aéromédicales nommé EVAQ. Ce service est disponible lorsque l'état de santé ou l'absence d'autres modes de transport justifient le recours à un transfert rapide, sûr et immédiat vers un établissement hospitalier spécialisé. Les malades en provenance de Matagami, de Chibougamau, de la municipalité de la Baie James, de Kuujuaq et de Puvirnituq sont dirigés vers Montréal<sup>21</sup>.

---

19 Les noms officiels de ces RRSSS sont : « Centre régional de santé et de services sociaux de la Baie-James » – « Conseil cri de la santé et des services sociaux de la Baie-James » - « Régie régionale de la Santé et des Services sociaux du Nunavik ». Mais, afin de simplifier la compréhension du texte, la dénomination RRSSS sera conservée.

20 Ministère de la Santé et des Services sociaux, (2001), *Informations générale, réseaux* (Internet) adresse : <http://www.msss.gouv.qc.ca/f/reseau/index.htm>

21 Secrétariat du Conseil du Trésor, (2001), *Évacuations aéromédicales par avion du Québec (EVAQ) (avion-hôpital)* (Internet), adresse : [http://www.formulaire.gouv.qc.ca/cgi/affiche\\_doc.cgi?dossier=3589&table=0](http://www.formulaire.gouv.qc.ca/cgi/affiche_doc.cgi?dossier=3589&table=0)

## 2.5 Gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral n'a pas de rôle direct dans le transport en commun et les services publics. Cependant, la région du Nord-du-Québec comprend plusieurs terres amérindiennes sous autorité fédérale. Ainsi, l'aide gouvernementale fédérale au développement économique de ces régions et des communautés autochtones est importante et peut s'appliquer à des aspects relatifs au transport des personnes (par exemple, le transport adapté dans les villages inuits), quoiqu'il n'y ait pas de programme spécifique actuellement.

Transports Canada a des responsabilités en matière de transport maritime, ferroviaire et aérien. Le gouvernement fédéral a le pouvoir d'implanter des infrastructures pour ces modes de transport et d'en réglementer l'offre de services. D'ailleurs, quatre aéroports de la région sont de propriété fédérale, soit ceux de Kuujuaq, Wemindji, Eastmain et Waskaganish. L'exploitation est confiée aux conseils de bande locaux pour les aéroports de la Baie-James et à l'Administration Régionale Kativik dans le cas de Kuujuaq, qui est le seul aéroport de responsabilité fédérale du Nunavik<sup>22</sup>.

## 2.6 Sécurité publique – services des incendies et corps de police

Dans la région Nord-du-Québec, les services de police sont assurés principalement par la Kativik Regional Police Force dans la région du Nunavik et par la Police crie et la Sûreté du Québec dans la région de la Baie-James. Les deux premiers corps policiers assurent principalement la patrouille et la sécurité dans les villages autochtones. La définition des rôles de ces corps de police ne dépend pas de la *Loi sur la police*<sup>23</sup> comme c'est le cas des autres corps policiers du Québec.

La Sûreté du Québec est aussi présente sur le territoire. Son rôle est le même que dans le reste du Québec : maintenir la paix, l'ordre et la sécurité publique ainsi que prévenir le crime et les infractions aux lois du Québec<sup>24</sup>. Elle doit notamment suppléer aux besoins d'interventions policières là où les services ne sont pas offerts ou lorsque les corps policiers locaux ou régionaux ne peuvent répondre à certains besoins<sup>25</sup>. Son intervention est plus limitée dans le Nunavik, où elle offre principalement un rôle de soutien pour certaines enquêtes. Sur le territoire de la Baie-James, elle effectue aussi de la patrouille dans les municipalités (municipalité de la Baie James, Chapais, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon, Matagami) et sur les routes provinciales qui les relient. Une part importante de son travail consiste à contrôler l'usage des explosifs sur l'ensemble du territoire.

---

22 Paquette, F., (2001), Communication personnelle, Transports Canada, région du Québec.

23 Gouvernement du Québec, (16 juin 2000), *Loi sur la police*, Chapitre 12, 77 pages.

24 Ministère de la Sécurité publique, (2001), Sûreté du Québec (Internet) adresse : <http://www.msp.gouv.qc.ca/police>

25 Roussy, R., (2001), Communication personnelle, Ministère de la Sécurité publique, Direction des communications.

La Gendarmerie royale du Canada n'a aucun poste ni effectif sur ce territoire, mais elle est disponible en cas de besoin. Elle contribue notamment aux enquêtes et problématiques reliées aux drogues.

Pour ce qui est des services d'incendie, au Québec, ce sont les municipalités qui ont le pouvoir de mettre en place des services de protection des incendies en vertu de la *Loi sur les cités et villes* et la *Loi sur les villages nordiques et l'Administration Régionale Kativik*<sup>26</sup>.

## 2.7 Administrations régionales

### 2.7.1 Administration Régionale Kativik (ARK)

L'ARK possède des pouvoirs particuliers en matière de transport et de sécurité publique en vertu de la *Loi sur les villages nordiques et l'Administration Régionale Kativik*<sup>27</sup>. En ce qui concerne le transport, elle a le pouvoir d'établir et d'administrer des services de transport public régional et intermunicipal. Aussi, pour la police et les services d'incendie, elle peut établir et maintenir sur son territoire ces services.

L'ARK a aussi un rôle de gestionnaire pour certains programmes d'aide financés par les gouvernements provincial et fédéral. Notamment, l'ARK est responsable de la gestion du programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik financé par le ministère des Transports du Québec<sup>28</sup>. L'ARK est également l'exploitant des 14 aéroports du Nunavik.

### 2.7.2 Société de développement de la Baie James

La Société de développement de la Baie James (SDBJ) a pour mandat de susciter le développement et l'exploitation des ressources naturelles autres que l'hydroélectricité qui se trouvent sur le territoire correspondant à la municipalité de la Baie James. Elle voit aussi à l'administration et à l'aménagement de ce territoire en conformité aux lois afférentes du Québec, tout en veillant à la protection du milieu naturel. La SDBJ joue aussi le rôle d'exploitant des routes sans statut du territoire de la Baie-James, ainsi que des aéroports d'Hydro-Québec. Les opérations de cette société sont exemptes de l'application de la *Loi sur les transports*<sup>29</sup>.

---

26 Gouvernement du Québec, (19 juillet 1999), *Loi sur les cités et villes*, Chapitre C-19, 201 pages.  
Gouvernement du Québec, (15 juin 2000), *Loi sur les villages nordiques et l'administration régionale Kativik*, Chapitre V-6.1, 102 pages.

27 Gouvernement du Québec, (15 juin 2000), *Loi sur les villages nordiques et l'administration régionale Kativik*, Chapitre V-6.1, 102 pages.

28 Laplante, J., (2001) Communication personnelle, Ministère des Transports du Québec.

29 Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur le développement de la région de la Baie James*, Chapitre D-8, 11 pages.

## **2.8 Municipalités**

Les municipalités de la région ont des pouvoirs relatifs aux transports collectifs et services publics en vertu de la *Loi sur les cités et villes*<sup>30</sup>. Elles ont le pouvoir d'organiser un service de transport en commun, un service de transport adapté et un service de protection des incendies sur leur territoire.

## **2.9 Transporteurs privés**

Les transporteurs privés offrent des services de transport en autant qu'ils perçoivent la présence d'un marché intéressant dans une région. Or, avec une population peu nombreuse, dispersée et éloignée, le potentiel d'affaires pour les transporteurs est plutôt limité dans la région Nord-du-Québec.

### **2.9.1 Transport par autocar**

Il y a une douzaine d'entreprises de transport par autocar actives dans la partie sud de la région, la Baie-James. Quatre d'entre elles ont une place d'affaires sur le territoire<sup>31</sup>. De plus, beaucoup d'entreprises d'autocars provenant d'autres régions effectuent aussi des voyages nolisés à destination du Nord-du-Québec, principalement à des fins touristiques.

Il n'y a pas d'entreprises de transport par autocar recensées dans le Nunavik. Les villages n'étant pas reliés par la route, toute forme de transport interurbain par autocar est impossible. De plus, même si les villages étaient reliés, les populations étant faibles et éloignées, le potentiel d'affaires serait probablement trop limité.

### **2.9.2 Transport aérien**

Ce mode de transport est une forme de transport collectif des personnes qui revêt une importance particulière dans la région Nord-du-Québec puisqu'il est le seul qui permet de relier toutes les communautés tout au long de l'année, du moins au Nunavik. Les villages n'y étant pas reliés par voie terrestre, la voie aérienne s'impose pour les déplacements interurbains. Cependant, ses coûts onéreux en limitent l'usage régulier par tous. Vingt-six aéroports desservent la région.

Trois compagnies de transport aérien offrent des services dans la région : First Air, Air Inuit et Air Creebec. D'autres compagnies aériennes offrent également des services de transport nolisé vers le Nord-du-Québec.

---

30 Gouvernement du Québec, (19 juillet 1999), *Loi sur les cités et villes*, Chapitre C-19, 201 pages.

31 Commission des transports du Québec, (2001), *Fiches des enregistrements de permis des entreprises de transport par autocar dans la région du Nord-du-Québec*.

Les services de transport aérien sont aussi sollicités par les urgences de santé. Des évacuations médicales par avion sont fréquentes.

### 2.9.3 Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire de la région ne sert que les besoins de transport de marchandises. Le CN exploite quatre liens, à savoir : Barraute-Franquet (126 km), Chapais-Chibougamau (48 km), Franquet-Matagami (99 km) et Triquet-Faribault (216 km)<sup>32</sup>. Il n'y a pas de lien ferroviaire se rendant au Nunavik. Un lien s'en approche en ayant sa terminaison à Schefferville sur la Côte-Nord. Des passagers sont transportés sur ce lien à raison d'un aller-retour par semaine vers Sept-Îles<sup>33</sup>.

### 2.9.4 Transport maritime

Le transport maritime est très limité par le gel des voies navigables durant six à sept mois par année dans le Nord-du-Québec. Tous les villages de la région peuvent être accessibles par voie d'eau pendant les mois de juillet, août et septembre, parfois un peu avant et après cette période selon les années<sup>34</sup>. Au Nunavik, tous les villages ont un accès à l'eau et un programme de construction d'infrastructures maritimes pour les petites embarcations est présentement en cours<sup>35</sup>. Officiellement, il n'y a pas de transport maritime de passagers. Cependant, ce mode de transport est utilisé marginalement pour le transport entre les villages du Nunavik, avec des petites embarcations marines<sup>36</sup>.

## 2.10 Entreprises

Certaines entreprises, pour les besoins de leurs activités, ont eu un rôle à jouer dans le développement des infrastructures de transport de la région et achètent des services de transport collectif exclusifs à leurs employés et dans certains cas aux groupes de touristes qui visitent leurs installations.

Hydro-Québec est certainement l'entreprise qui a joué un rôle prépondérant dans le développement de la région de la Baie-James. Cette entreprise para-gouvernementale y a construit une bonne part des liens routiers et possède cinq aéroports. Elle fournit aussi du transport aérien et terrestre à ses employés, au moyen de ses propres véhicules. La mine Raglan est un autre cas similaire, située à l'extrémité nord du Nunavik.

---

32 Ministère des Transports du Québec, (2001), Plan de transport du Nord-du-Québec, Programme de travail, p. 5-6.

33 Ibid, p. 9.

34 Guimond, A. et Vigneault, C., (2001), Communication personnelle, Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec.

35 Ibid, p. 4-5.

36 Makiuk, W., (2001), Communication personnelle, Société Makivik.

## 2.11 Synthèse

Il est possible de récapituler succinctement l'information présentée dans cette section. Le tableau suivant résume quels sont les intervenants principaux pour chaque mode de transport collectif et service public, selon quatre rôles majeurs.

**TABLEAU 2**

PRINCIPAUX INTERVENANTS ET RÔLES PAR MODE DE TRANSPORT COLLECTIF ET SERVICE PUBLIC

|                              | <b>Contrôle et réglementation</b> | <b>Financement</b>                     | <b>Organisation et planification</b>   | <b>Service sur le terrain</b>                                 |
|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Transport scolaire           | MTQ, MEQ                          | MEQ                                    | Commissions scolaires                  | Commissions scolaires et entreprises privées                  |
| Transport adapté             | MTQ                               | MTQ                                    | Municipalités ou organisations locales | Municipalités ou organisations locales et entreprises privées |
| Transport par autocar        | MTQ (CTQ)                         | Privé                                  | Privé                                  | Privé                                                         |
| Taxi                         | MTQ (CTQ)                         | Privé et public                        | Privé                                  | Privé                                                         |
| Transport ambulancier        | MSSS                              | MSSS                                   | RRSSS                                  | RRSSS et entreprises privées                                  |
| Services d'incendie          | Ministère de la sécurité publique | Municipalités ou organisations locales | Municipalités ou organisations locales | Municipalités ou organisations locales                        |
| Services policiers régionaux | Ministère de la sécurité publique | Ministère de la sécurité publique      | Ministère de la sécurité publique      | Ministère de la sécurité publique                             |
| Services policiers locaux    | Ministère de la sécurité publique | Municipalités ou organisations locales | Municipalités ou organisations locales | Municipalités ou organisations locales                        |

### **3. PORTRAIT DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE**

L'offre de transport collectif et de services publics se caractérise à l'aide d'informations relatives aux moyens (infrastructures, véhicules, installations) et aux services de transport disponibles et leurs caractéristiques d'opération. La demande concerne la clientèle et les données d'utilisation des services.

Dans la région Nord-du-Québec, peu de données sont systématiquement colligées sur les conditions d'offre et de demande. Afin de recueillir davantage d'informations, les intervenants ont été contactés; une liste des personnes et organismes rejoints est donnée en annexe 1. Dans la majorité des cas, les données ne sont pas complètes puisque la plupart des organisations rejoints ne compilent pas ce type de données systématiquement. Par ailleurs, pour certains services, l'information n'est pas centralisée et il aurait été nécessaire de rejoindre chacune des succursales, ce qui n'a pu être fait dans tous les cas étant donné le nombre important de services à couvrir et de villages. Le présent document présente, tout de même, un portrait représentatif de la situation et permettra d'identifier des forces et contraintes dans l'étape subséquente du mandat.

Puisque le transport routier est le moyen de transport des personnes qui est principalement traité dans cette étude, une brève description des infrastructures routières disponibles sera d'abord présentée.

#### **3.1 Infrastructures routières**

Le réseau routier régional compte plus de 3 000 kilomètres de routes, concentrés sur le territoire de la Baie-James. Tel qu'illustré sur la carte 1, la route de la Baie-James et la Transtaïga sont celles qui s'aventurent le plus au nord sur le territoire, à l'exception de la route reliant Baie Déception au projet minier Raglan. Elles permettent de relier les développements hydroélectriques de la Baie-James ainsi que la localité de Radisson et villages cris de Nemaska, Chisasibi, Wemindji, Eastmain et Waskaganish (lien en construction depuis août 2000). Les routes 109, 113 et 167 permettent d'accéder aux villes et villages situés plus au sud.

Sur le territoire du Nunavik, les infrastructures routières sont toutes à vocation municipale à l'exception de la route d'accès au projet Raglan et elles ne couvrent pas de grandes distances. Par exemple, à Kuujuaq, le village le plus important du Nunavik, on retrouve environ trente kilomètres de routes<sup>37</sup>.

---

37 Harvey, L., (2001), Communication personnelle, Kativik Regional Police Force.

### 3.2 Transport scolaire

Le transport scolaire s'adresse aux élèves d'âge scolaire, c'est-à-dire de l'âge de cinq ans jusqu'à 15 ans. Dans la région, ce groupe d'âge a diminué de 2,1 % entre 1991 et 1996. Cependant, selon les projections démographiques du MTQ, ce groupe d'âge devrait connaître dans les communautés autochtones une augmentation entre 1996 et 2021<sup>38</sup>.

Toutes les commissions scolaires de la région offrent des services de transport scolaire. Seules les écoles primaires et secondaires sont ciblées pour les services de transport quotidien.

**TABLEAU 3**

COMMISSIONS SCOLAIRES, NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT, NOMBRE D'ÉLÈVES ET FINANCEMENT DU TRANSPORT SCOLAIRE DANS LA RÉGION DU NORD-DU-QUÉBEC, 1999-2000 ET 2000-2001

|                                                                | Écoles publiques<br>primaires et<br>secondaires | Financement du MEQ<br>et élèves transportés<br>en 1999-2000 | Financement du MEQ<br>et élèves transportés<br>en 2000-2001 |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b>Commission scolaire francophone</b>                         |                                                 |                                                             |                                                             |
| Commission scolaire de la Baie-James                           | 12 écoles<br>2 963 élèves                       | 651 197 \$<br>756 élèves<br>861 \$/élève                    | 673 450 \$<br>806 élèves<br>836 \$/élève                    |
| <b>Commission scolaire anglophone</b>                          |                                                 |                                                             |                                                             |
| Commission scolaire Central Québec/Central Québec School Board | 1 école<br>80 élèves                            | 27 000 \$<br>environ 20 élèves<br>1 350 \$/élève            | 27 000 \$<br>22 élèves<br>1 227 \$/élève                    |
| <b>Commissions scolaires à statut particulier</b>              |                                                 |                                                             |                                                             |
| Commission scolaire criée                                      | 9 écoles<br>(pas disponible)                    | 2 363 606 \$<br>1 190 élèves<br>1 986 \$/élève              | 2 250 000 \$<br>1 228 élèves<br>1 832 \$/élève              |
| Commission scolaire Kativik                                    | 14 écoles<br>2 942 élèves                       | 1 796 961 \$<br>(pas disponible)                            | 1 944 008 \$<br>(pas disponible)                            |

Source : Ministère de l'Éducation, (2001) *Commissions scolaires de la région administrative du Nord-du-Québec* (Internet), adresse : <http://www.meq.gouv.qc.ca/ADMINIST/OrgScol/r10/cs.htm>

38 Ministère des Transports du Québec, Desgagnés, P., (1999), ES-3 : projections de la population et des ménages, 1996-2021 : le modèle, sa mise en œuvre et les résultats, p. 11.

3.2.1 Commission scolaire de la Baie-James<sup>39</sup>.

La commission scolaire de la Baie-James offre des services de transport scolaire pour toutes les écoles primaires et secondaires à sa charge. Les règles d'accès se limitent à la distance de l'école à la résidence : 0,8 km pour les élèves de la maternelle et 1,6 km pour les élèves du primaire et du secondaire. L'école Jacques-Rousseau, à Radisson, fait exception : le transport scolaire y est offert à tous les élèves du primaire et du secondaire sans limites de distance. Le tableau suivant résume les principales informations récoltées.

**TABEAU 4**

DESCRIPTION DU TRANSPORT SCOLAIRE POUR LA COMMISSION SCOLAIRE DE LA BAIE-JAMES

| Ville               | Transporteur                                | Véhicules                                                                   | Usagers/école                                                                                             | Distance totale parcourue |
|---------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Chibougamau         | Autobus<br>Messier-<br>Chibougamau          | 6 autobus de 12 rangées<br>3 minibus de 4-5 rangées                         | Notre-Dame-du-Rosaire : 15<br>Bon Pasteur : 95<br>Porte du Nord : 242<br>Vatican II : 142<br>MacLean : 31 | 339 km/jour               |
|                     | Transport adapté<br>Chapais-<br>Chibougamau | 1 minibus adapté<br>(4 places en fauteuil roulant - 4 places assises)       | 10 élèves                                                                                                 | 10 km/jour                |
| Chapais             | Ententes avec individus                     | 3 automobiles                                                               | St-Dominique-Savio : 5 maternelle                                                                         | Environ 30 km/jour        |
| Lebel-sur-Quévillon | Autobus SP Fortier                          | 1 autobus de 9 rangées                                                      | Boréal : 22 élèves de maternelle                                                                          | 40 km/jour                |
|                     | Non disponible                              | Taxi                                                                        | Taïga : 2 élèves du secondaire – cas spéciaux                                                             | Non disponible            |
| Matagami            | Transport Baie-James limitée                | 1 minibus<br>1 autobus                                                      | Galinée; 16 maternelle<br>Delta : 28 primaire et 2 secondaire (à mobilité réduite)                        | 80 km/jour                |
| Radisson            | Commission scolaire de la Baie-James        | 1 autobus de 12 rangées                                                     | Jacques-Rousseau : 69; 5 maternelle, 40 primaire, 24 secondaire                                           | 28 km/jour                |
| Valcanton—Villebois | Autobus Maheux à La Sarre                   | 3 autobus de 12 rangées<br>1 autobus de 9 rangées<br>1 minibus de 5 rangées | 174 élèves au total                                                                                       | 155 km/jour               |

Source : Asselin, P., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire de la Baie-James.  
Maheux, P., (2002), Renseignements sur les circuits scolaires de Valcanton et Villebois, Autobus Maheux.

39 Asselin, P., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire de la Baie-James.

Il est à noter que la commission scolaire détient deux ententes avec d'autres commissions scolaires. Une entente existe avec la commission scolaire du Lac-Abitibi pour que cette dernière transporte les élèves de l'école Beauvalois à Valcanton. L'autre entente est avec la commission scolaire anglophone Central Québec pour le transport des élèves fréquentant l'école MacLean à Chibougamau.

Les élèves des localités de Valcanton et Villebois sont dirigés dans différentes écoles : Val-Paradis, Polyno à La Sarre, Académie et St-André de La Sarre. Plusieurs doivent donc changer d'autobus en cours de déplacement<sup>40</sup>.

Le service d'autobus est offert matin, midi et soir à Radisson, Lebel-sur-Quévillon et Matagami. À Chibougamau, l'aller-retour du midi est optionnel et coûte 50 ¢/élève/jour. À Chapais, les parents doivent s'entendre directement avec le transporteur et en défrayer le coût. Finalement, à Valcanton, il n'y a pas de transport scolaire à l'heure du dîner.

Il peut y avoir du transport interécole de une à deux fois par année et par école ainsi que des sorties et événements spéciaux environ deux fois par année.

Le système actuel répond aux besoins de transport scolaire. Généralement, une légère baisse de la clientèle est notée depuis quelques années. Quant aux phénomènes d'aménagement du territoire qui peuvent avoir un effet sur la demande de transport scolaire, un certain étalement urbain est observé à Chibougamau.

#### **TRANSPORT ADAPTÉ DES ÉCOLIERS**

Le transport adapté des élèves à mobilité réduite est disponible à Chibougamau, où il est intégré au service public de transport adapté, à Matagami, où il est intégré au service de transport scolaire et à Lebel-sur-Quévillon, où ce besoin est répondu par le service de taxi.

#### **ÉTUDES POST-SECONDAIRES**

Il n'y a pas de services de transport organisé pour les étudiants qui poursuivent des études post-secondaires. Les jeunes de cette commission scolaire n'ayant pas accès au programme de subvention pour les études post-secondaires mis en place par le MEQ, il n'est donc pas possible de présenter de données concernant leurs déplacements.

---

40 Maheux, P., (2002), Renseignements sur les circuits scolaires de Valcanton et Villebois, Autobus Maheux.

### 3.2.2 Commission scolaire crie<sup>41</sup>

La commission scolaire crie offre du transport scolaire à tous les élèves de la maternelle et du premier cycle du primaire dans toutes les communautés. Toutefois, pour la communauté de Chisasibi, tous les élèves du primaire et du secondaire sont desservis lorsqu'ils résident à plus d'un kilomètre et demi de l'école. Ainsi, la clientèle régulière est constituée des élèves du premier cycle du primaire, ainsi que quelques élèves du deuxième cycle et du secondaire à Chisasibi. L'ensemble des élèves est transporté lors de sorties ou événements spéciaux. Chaque village compte au moins un autobus régulier de 12 rangées.

Le service est offert le matin et le soir. Il n'y a pas d'aller-retour lors de la période du dîner, sauf pour les élèves de la prématernelle et de la maternelle qui vont à l'école pour des demi-journées. Les écoles font aussi des sorties spéciales environ quatre à cinq fois par an.

#### TRANSPORT ADAPTÉ DES ÉCOLIERS

Pour le transport adapté des élèves, il y a des services à Whapmagoostui (deux enfants), à Chisasibi (18 à 20 enfants), à Wemindji (deux enfants, par taxi), à Waskaganish et à Mistissini (quatre enfants, service intégré au transport scolaire régulier).

#### ÉTUDES POST-SECONDAIRES

Pour ce qui est des études post-secondaires, le tableau suivant donne le nombre d'élèves pour les trois dernières années ainsi que les dépenses de déménagement et les autres déplacements interurbains entre leur communauté et leur lieu d'étude.

**TABLEAU 5**

ÉTUDIANTS POST-SECONDAIRES DE LA COMMISSION SCOLAIRE CRIE, 1998-1999, 1999-2000, 2000-2001

|                  | Nombre d'étudiants | Frais de transport pour déménagement (\$) | Frais de déplacements au cours de l'année (\$) | Total (\$) |
|------------------|--------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------|------------|
| 1998-1999 Jeunes | 421                | 282 354                                   | 807 281                                        | 1 089 635  |
| Adultes          | 17                 | 14 542                                    | 27 312                                         | 41 854     |
| 1999-2000 Jeunes | 384                | 243 369                                   | 756 954                                        | 1 000 323  |
| Adultes          | 8                  | 6 193                                     | 12 286                                         | 18 479     |
| 2000-2001 Jeunes | 365                | 276 834                                   | 776 248                                        | 1 053 082  |
| Adultes          | 10                 | 0                                         | 10 867                                         | 10 867     |

Source : Tremblay, C., (2001) ,Communication personnelle, Ministère de l'Éducation du Québec

41 Gratton, J.-P., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire crie.

### 3.2.3 Commission scolaire Kativik<sup>42</sup>

Les conditions climatiques particulières du Nunavik font en sorte que le service de transport scolaire est offert à tous, sans égard à l'âge ou à la distance de la résidence. Chacun des 14 villages est desservi.

La totalité de la flotte de véhicules pour le transport régulier des élèves sur le territoire appartient à la commission scolaire. Cette flotte est constituée de 11 autobus de 54 places, neuf autobus de 34 places et un autobus de 20 places. Il s'agit d'autobus écoliers réguliers, modifiés et adaptés pour les conditions routières et climatiques du Nunavik (90 % des routes sont en gravier); les châssis sont transformés pour qu'ils soient munis d'une direction à roues motrices.

Le service est offert le matin, pour l'aller-retour du dîner et pour le retour à domicile le soir. Il n'y a que du transport journalier du domicile à l'école; pas de déplacements pour des sorties ou des événements spéciaux.

#### **TRANSPORT ADAPTÉ DES ÉCOLIERS**

En ce qui concerne le transport adapté, la commission scolaire a une entente avec les communautés qui offrent des services de transport pour les personnes à mobilité réduite. Quatre villages nordiques sont desservis par le transport adapté pour écolier : Inukjuak (dix enfants), Kuujuaq (deux enfants), Puvirnituk (un enfant) et Salluit (deux enfants).

#### **ÉTUDES POST-SECONDAIRES**

Pour ce qui est du programme d'accès aux études post-secondaires, une moyenne de 60 élèves par an s'en prévalent. La carte mensuelle de transport en commun, leur permettant l'accès au service de transport urbain (autobus de ville) leur est fournie. Elle est d'une valeur approximative de 48,50 \$. Quant au transport entre la communauté et la ville d'étude, il coûte des milliers de dollars<sup>43</sup> chaque année.

### 3.2.4 Commission scolaire Central Québec

La commission scolaire Central Québec détient une école située dans la région Nord-du-Québec, soit l'école MacLean à Chibougamau, ainsi que l'école Jimmy Sandy Memorial à Kawawachikamach.

L'école située à Chibougamau est principalement desservie par le transport scolaire de la commission scolaire de la Baie-James. Trente et un élèves sont transportés. De plus, la commission scolaire Central Québec a un contrat avec un transporteur privé pour le transport de quelques élèves dont la résidence est située plus loin, dans des villes voisines. Ils sont transportés par un petit autobus écolier de quatre à cinq rangées.

---

42 Généreux, E., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire Kativik (Nunavik).

43 Cacchedorian, P., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire Kativik (Nunavik).

Cette année, sept élèves sont transportés par ce dernier, la clientèle variant typiquement de cinq à dix élèves. Globalement, 38 élèves du primaire sont transportés sur un total de 106 élèves (35 %)<sup>44</sup>.

Pour l'école située à Kawawachikamach, un service de transport scolaire est offert pour les élèves de la prématernelle et de la maternelle uniquement. Un petit autobus de sept rangées assure le service en deux voyages. Les élèves de ces niveaux scolaires font des demi-journées, ainsi, l'autobus est utilisé le matin, le midi et le soir. Le véhicule appartient à une entreprise privée et n'est utilisé que pour le transport scolaire. Dans cette petite communauté, les distances à parcourir par les élèves sont de moins d'un kilomètre. C'est pourquoi le service n'est pas offert aux élèves du primaire et du secondaire<sup>45</sup>.

Mentionnons aussi que des jeunes de la communauté montagnaise située à Schefferville se rendent à Kawawachikamach pour étudier. Le Conseil de bande des Montagnais assure leur transport par autobus.

### ÉTUDES POST-SECONDAIRES

La communauté naskapie a accès au Programme de subvention des études post-secondaires. Chaque année, une vingtaine de jeunes poursuivent leurs études et profitent des subventions.

**TABLEAU 6**

ÉTUDIANTS POST-SECONDAIRES DE LA COMMUNAUTÉ NASKAPIE, 2000-2001 ET 2001-2002

|           |        | Nombre d'étudiants | Total de frais pour les déplacements (\$) |
|-----------|--------|--------------------|-------------------------------------------|
| 2000-2001 | Jeunes | 23                 | 108 800                                   |
| 2001-2002 | Jeunes | 21                 | 107 800                                   |

Source : Tremblay, C., (2001) Communication personnelle, Ministère de l'Éducation du Québec.

### 3.2.5 Adéquation des services de transport scolaire aux besoins

Selon les informations recueillies auprès des commissions scolaires, les services de transport scolaire journalier offerts dans la région répondent aux besoins des élèves.

Là où les manques se font peut-être sentir, c'est au plan des sorties parascolaires et des activités spéciales. Dans le Nunavik, le potentiel de ce type d'activités est très limité puisque les communautés sont enclavées. Sur le territoire de la Baie-James, les écoles ont peu de moyens pour réaliser ce type d'activités, incluant le transport des élèves.

44 Rourke, N., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire Central Québec.

45 Marotta, M., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire Central Québec.

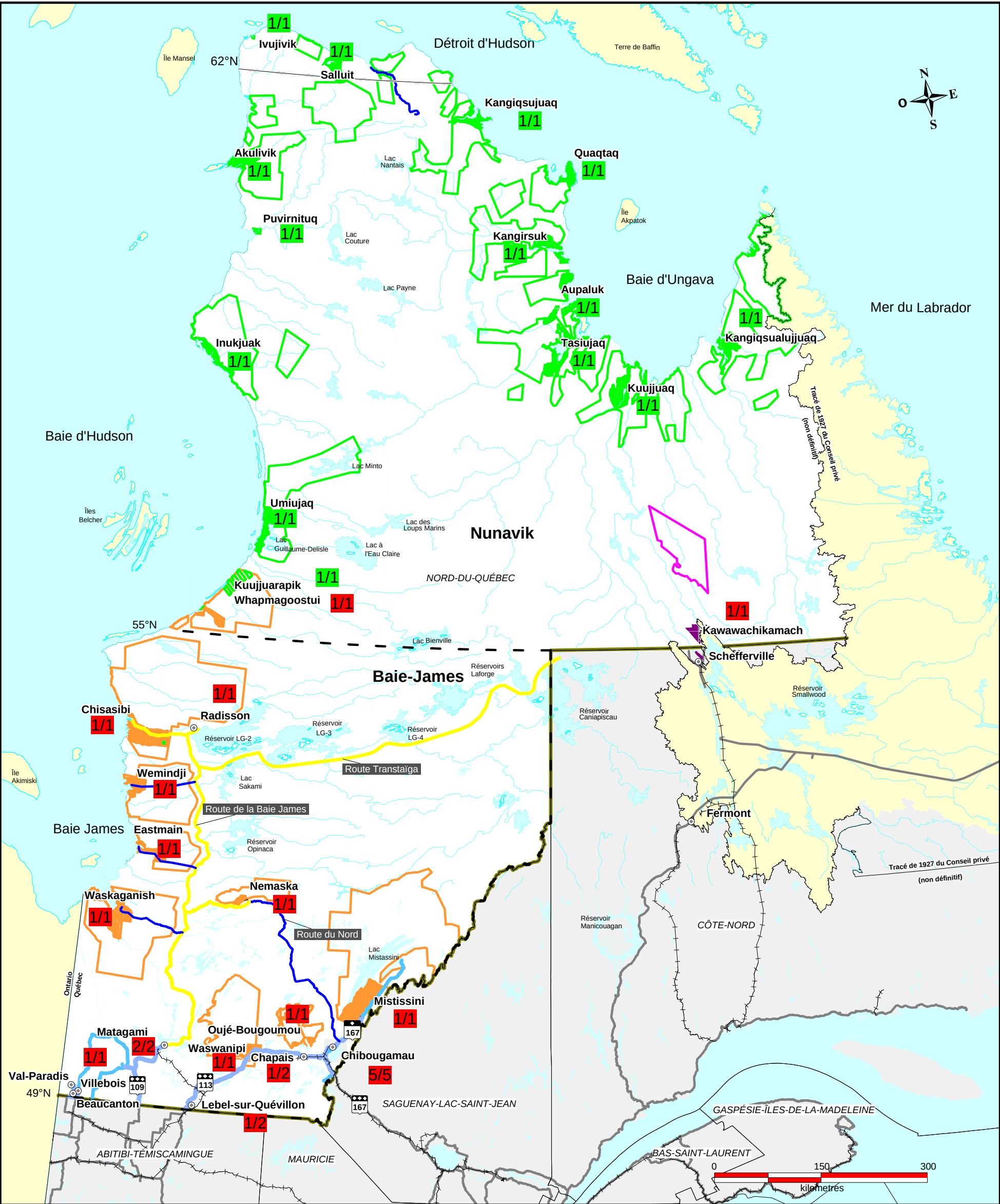
Mentionnons que, face au manque de ressources financières des commissions scolaires, une entreprise de transport par autocar subventionne depuis plusieurs années le transport d'écoliers pour leur permettre d'avoir accès à des activités parascolaires, sportives et culturelles<sup>46</sup>.

La carte 2 de la page suivante indique le nombre d'écoles desservies par des services de transport scolaire sur le nombre total d'écoles. Une desserte restreinte indique que les élèves du secondaire et parfois du deuxième cycle du primaire n'ont pas accès au service.

---

46 Langlois, N., (2001), Communication personnelle, Transport Baie-James limitée.

**CARTE 2**  
**TRANSPORT SCOLAIRE**



Direction de la coordination  
du Nord-du-Québec

**Plan de transport du Nord-du-Québec**  
*Transports collectifs et services publics*

Source :  
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :  
- Ministère des Ressources naturelles,  
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2002

**Carte 2 : Offre de service de transport scolaire**

**Route**  
Responsabilité financière

- MTQ - Nationale, régionale et collectrice
- MTQ - Accès aux ressources
- MTQ - Autres routes
- Hydro-Québec

- Autres**
- Réseau ferroviaire
  - Ville ou localité

- Limite administrative**
- Municipalité de la Baie James
  - Limite sud du Nord-du-Québec
  - Autres régions administratives

**Offre de service de transport scolaire**

$\frac{\text{nombre d'écoles desservies}}{\text{nombre d'écoles}}$

- Desserte avec restriction
- Desserte sans restriction

- Terre réservée**  
(catégorie I) (catégorie II)
- Crie
  - Inuite
  - Naskapie

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité  
selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

### 3.3 Transport adapté

Les personnes pouvant être interpellées par ce type de transport sont les personnes âgées et les personnes ayant des handicaps physiques ou mentaux. Le nombre de personnes ayant des incapacités a été estimé à 2 200 pour l'ensemble de la région Nord-du-Québec en 2001<sup>47</sup>. Les personnes âgées de plus de 65 ans représentent 3,4 % de la population de 1996, soit environ 1 300 personnes. De ce nombre, environ 220 habitent le territoire du Nunavik et 1 080 le territoire de la Baie-James<sup>48</sup>. Les communautés criées n'ont pas de service de transport adapté.

#### 3.3.1 Municipalité de la Baie James

Selon le Groupe de travail sur l'intégration des modes de transport terrestre des personnes<sup>49</sup>, il n'y avait pas de service de transport adapté à la Baie-James en 1996. Depuis, un service a été mis en place à Chibougamau : Transport adapté Chapais-Chibougamau-Baie-James. Deux villes sont desservies par ce service, Chapais et Chibougamau, ainsi qu'une partie de la municipalité de la Baie James située entre ces deux villes. Un total de 91 personnes sont admises au service<sup>50</sup>.

Les véhicules utilisés sont un taxi et un minibus (quatre places en fauteuil roulant et quatre places assises). Le minibus a transporté un total de 8 215 personnes en 1999, alors que le taxi en a transporté cinq. Le service de minibus est offert cinq jours par semaine, 40 heures, soit huit heures par jour (lundi au vendredi de 7 h 30 à 17 h), 52 semaines par année. Depuis le début de novembre 2001, le service a été étendu les jeudis soir jusqu'à 22 h et le samedi de 13 h à 17 h. Le service fonctionne sur appel et de porte à porte. Par ailleurs, le service vers Chapais n'est offert que deux fois par semaine, le mardi et le jeudi<sup>51</sup>.

En 1999, la contribution des différents partenaires de ce service était telle que présentée dans le tableau suivant.

- 
- 47 Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), (2001), Statistiques, Région du Nord-du-Québec (2000), *Estimation du nombre de personnes ayant des incapacités selon le sexe et le groupe d'âge* (Internet), adresse : [http://www.ophq.gouv.qc.ca/Bureaux/Services/D\\_Services10.htm](http://www.ophq.gouv.qc.ca/Bureaux/Services/D_Services10.htm)
- 48 Institut de la statistique du Québec, (1999) Tableau 2 : Âge, sexe, état matrimonial et familles : Les MRC de la région administrative du Nord-du-Québec (10) (Internet), adresse : <http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/rec2r10.htm>
- 49 Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes, Groupe de travail sur l'intégration des modes de transport terrestre des personnes, (1996) *Transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*, p. 426.
- 50 Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes, (2000), *Transport adapté aux personnes handicapées 1999, région administrative : (10) Nord-du-Québec*, page 18.
- 51 Girard, J.-F., (2001), Communication personnelle, Transport Adapté Chapais-Chibougamau-Baie-James.

**TABLEAU 7**

ÉTAT DE REVENUS TRANSPORT ADAPTÉ CHAPAIS – CHIBOUGAMAU – BAIE-JAMES, 1999

| Contributeur                 | Contribution      |
|------------------------------|-------------------|
| MTQ                          | 80 274 \$         |
| Passagers                    | 14 625 \$         |
| Municipalités                | 22 325 \$         |
| Autres services de transport | 517 \$            |
| Autres revenus               | 101 \$            |
| <b>Total des revenus</b>     | <b>117 842 \$</b> |

Source : Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes (2000), *Transport adapté aux personnes handicapées 1999, région administrative : (10) Nord-du-Québec*, page 18.

Puisque les dépenses ont été de 112 756 \$ pour la même année, l'organisme a fait un bénéfice d'environ 5 000 \$. Les tarifs varient de 1 \$ à 5 \$<sup>52</sup>.

### 3.3.2 Nunavik

À Kuujuaq, un service de transport adapté a été implanté en 1995 à l'aide de divers fonds, notamment : le Kativik Regional Development Council Fund, la Société Kuujuaumiut et Transports Canada. C'est un service sur appel, disponible cinq jours par semaine. Environ 25 clients l'utilisent<sup>53</sup>.

Un service de transport adapté aux personnes âgées et handicapées est aussi offert depuis 1999 ou 2000 dans tous les villages du Nunavik. La Société Makivik a fourni un minibus de huit places pour chacun des villages et finance également les opérations, conjointement avec le Kativik Regional Development Council Fund. Le service est géré par les municipalités qui sont responsables de voir à l'entretien du véhicule et de trouver un chauffeur. Cependant, dans certains villages, le service ne peut être fourni durant l'hiver à cause des conditions climatiques difficiles<sup>54</sup>.

Pour ce qui est du fonctionnement du service, par exemple, à Puvirnituq, il est en opération de 7 h à 21 h, sept jours par semaine. C'est un service gratuit, disponible sur appel. La clientèle compte environ 20 à 30 personnes, dont six à sept en fauteuil roulant. Bien que le véhicule ne soit pas spécifiquement adapté pour le transport de personnes en fauteuil roulant, cette clientèle est desservie. Le service répond généralement à une quarantaine d'appels par jour<sup>55</sup>. À Inukjuak, le service est similaire, bien que l'horaire soit un peu différent, c'est-à-dire : du lundi au vendredi de 8 h 30 à 17 h et les mercredis soir et dimanches pour les besoins des services religieux. Environ

52 Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes, (2000), *Transport adapté aux personnes handicapées 1999, région administrative : (10) Nord-du-Québec*, page 18.

53 Fortin, L., (2001), Communication personnelle, Municipalité de Kuujuaq.

54 Makiuq, W., (2001), Communication personnelle, Société Makivik.

55 Angutiguluk, J., (2001), Communication personnelle, Municipal Council of Puvirnituq.

45 personnes peuvent bénéficier du service, dont 11 sont des personnes handicapées. Le nombre d'appels de demande de service peut varier environ de six à 20 durant la journée<sup>56</sup>.

### 3.4 Taxi

Des services de taxi sont disponibles dans la région, et ce, tant sur le territoire de la Baie-James qu'au Nunavik.

En 1999, selon l'Institut de la statistique du Québec, la région comptait 25 véhicules de taxi, dont 24 dans le territoire de la Baie-James et un dans le territoire du Nunavik<sup>57</sup>. Le tableau 8 montre que les véhicules sont maintenant au nombre de 32. Ainsi, de 1999 à 2001, sept véhicules de taxi se sont ajoutés dans la région Nord-du-Québec.

En 2001, la région compte dix territoires de taxi (agglomérations de taxi (AG) et (RG). Trois sont situés au Nunavik et desservent 33 % de la population de ce territoire. Les sept autres sont situés dans le territoire de la Baie-James et desservent 71 % de la population de ce territoire. Ainsi, pour l'ensemble de la région du Nord-du-Québec, 61 % de la population a une desserte de taxi<sup>58</sup>.

Au tableau 9 (section 3.5.1), il est possible de constater qu'en 1996 certains travailleurs avaient déclaré s'être rendus à leur travail en taxi.

---

56 Williams, J., (2002), Communication personnelle, Conseil municipal d'Inukjuak.

57 Institut de la statistique du Québec (ISQ), (2000), *Véhicules de transport utilisés, par territoire équivalent aux MRC de la région administrative du Nord-du-Québec (10)*, Québec, 1999, (Internet), adresse : [http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/t\\_1599r10.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/t_1599r10.htm)

58 Commission des transports du Québec, (2001), *Agglomérations et régions de taxi par MRC ou territoire équivalent* (Internet), adresse : [http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits\\_taxi.htm](http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits_taxi.htm)

**TABLEAU 8**

TERRITOIRES ET PERMIS DE TAXI, 2001

|                                    | Désignation     | Population    | Nombre de permis-véhicules | Nombre de transporteurs |
|------------------------------------|-----------------|---------------|----------------------------|-------------------------|
| <b>Territoire de la Baie-James</b> |                 |               |                            |                         |
| Chibougamau                        | AG              | 8 503         | 11                         | 10                      |
| Matagami                           | AG              | 2 063         | 3                          | 1                       |
| Baie-James (Radisson)              | RG              | 2 191         | 2                          | 1                       |
| Lebel-sur-Quévillon                | RG              | 3 337         | 4                          | 1                       |
| Mistissini                         | RG              | 2 441         | 5                          | 4                       |
| Chapais                            | RG              | 1 921         | 2                          | 2                       |
| Oujé-Bougoumou                     | RG              | 526           | 1                          | 1                       |
| Waswanipi                          | RG              | 1 236         | 1                          | 1                       |
| <b>Total Baie-James</b>            | <b>8 zones</b>  | <b>20 982</b> | <b>29</b>                  | <b>21</b>               |
| <b>Territoire du Nunavik</b>       |                 |               |                            |                         |
| Kuujuuaq                           | RG              | 2 099         | 2                          | 2                       |
| Inukjuak                           | RG              | 1 387         | 1                          | 1                       |
| <b>Total Nunavik</b>               | <b>2 zones</b>  | <b>3 486</b>  | <b>3</b>                   | <b>3</b>                |
| <b>Nord-du-Québec</b>              | <b>10 zones</b> | <b>24 468</b> | <b>32</b>                  | <b>24</b>               |

Source : Commission des transports du Québec (2001), Agglomérations et régions de taxi par MRC ou territoire équivalent (Internet), adresse : [http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits\\_taxi.htm](http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits_taxi.htm)  
Commission des transports du Québec (2001), *Fiches des permis de taxi dans la région Nord-du-Québec*.

Les principales villes, localités et villages sont desservies par le taxi. Il y a, cependant, quelques exceptions : Chisasibi et Waskaganish, dans le territoire de la Baie-James et Puvirnituk, dans le Nunavik, qui comptent au delà de 1 000 habitants.

Par ailleurs, rien n'indique que ces véhicules soient adaptés spécifiquement pour le transport de personnes handicapées. Il n'y a qu'une cinquantaine de véhicules ainsi adaptés au Québec et la majorité se trouve dans la région urbaine de Montréal.

Notons que le ministère des Transports met actuellement de l'avant un nouveau programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Ce programme a pour objectif de doter le Québec d'un parc comprenant un minimum de 4 % du total des taxis disponibles qui pourront accueillir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et ce, autant sur une base nationale que régionale. Des objectifs quant au nombre d'adaptations après cinq ans ont été définis pour chaque MRC et communautés urbaines incluant les territoires nordiques. Cette répartition pourra être modifiée en cours de programme afin de tenir compte des modifications territoriales pour maintenir l'objectif de 4 %. Quel que soit le

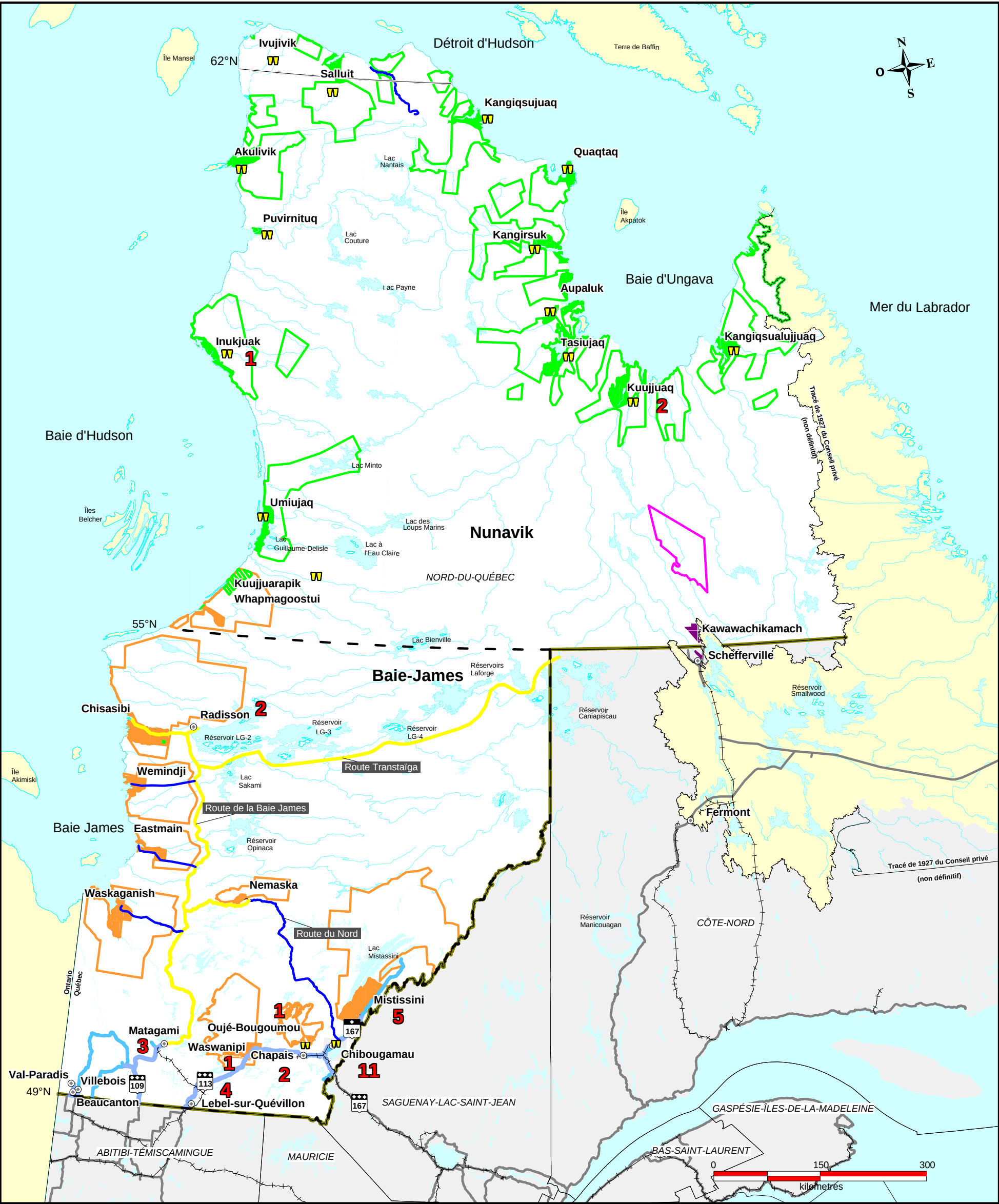
nombre de taxis en service dans une MRC, le nombre prévu est d'au moins un taxi adapté par territoire.

La carte 3 de la page suivante identifie les services de transport pour personnes âgées et handicapées ainsi que les permis de taxis dans le Nord-du-Québec.



**CARTE 3**

**TRANSPORT COLLECTIF POUR PERSONNES ÂGÉES ET HANDICAPÉES ET PERMIS DE TAXIS**



Direction de la coordination  
du Nord-du-Québec

### Plan de transport du Nord-du-Québec

Transports collectifs et services publics

Source :  
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :  
- Ministère des Ressources naturelles,  
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2002

### Carte 3 : Offre de service de transport collectif pour personnes âgées et handicapées et permis de taxi

#### Route Responsabilité financière

- MTQ - Nationale, régionale et collective
- MTQ - Accès aux ressources
- MTQ - Autres routes
- Hydro-Québec

#### Autres

- Réseau ferroviaire
- Ville ou localité

#### Limite administrative

- Municipalité de la Baie James
- Limite sud du Nord-du-Québec
- Autres régions administratives

#### Légende

- Nombre de permis de taxi
- Service de transport pour personnes âgées et handicapées

#### Terre réservée (catégorie I) (catégorie II)

- Crie
- Inuite
- Naskapie

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

### 3.5 Transport par autocar

Selon l'Institut de la statistique du Québec, en 1999, la région comptait une flotte de 50 autobus, dont huit dans le territoire du Nunavik et 42 dans le territoire de la Baie-James. Ce nombre de véhicules représente ceux immatriculés sur le territoire et ne témoigne pas de leur usage public ou privé<sup>59</sup>.

Quatre compagnies privées de transport par autocar ont été répertoriées dans la région (avec une place d'affaires locale). Elles sont seulement actives dans la région de la Baie-James puisque le Nunavik n'est pas relié par des liens routiers interurbains<sup>60</sup>. De nombreuses autres entreprises sont actives dans la région sans y avoir une place d'affaires.

#### 3.5.1 Service de transport public urbain

Il n'existe pas de service de transport en commun organisé et ouvert au public dans la région du Nord-du-Québec<sup>61</sup>. Cependant, selon le recensement canadien de 1996, une portion de la population de la région a déclaré utiliser les transports en commun pour se rendre au travail; il faut savoir que ce qui constitue du transport en commun n'était pas précisé dans la question et était donc laissé à la libre interprétation des répondants.

Le tableau 9 suivant montre que, pour le territoire de la Baie-James, des déplacements en transport en commun sont faits dans des villes principales, qui comptent les plus importants employeurs de la région. Or, les employeurs offrent des services de transport par autobus à leurs employés. Cependant, ces services de transport sont privés puisqu'ils ne sont pas accessibles à l'ensemble de la population (voir section 3.5.4).

---

59 Institut de la statistique du Québec (ISQ), (2000), *Véhicules de transport utilisés, par territoire équivalent aux MRC de la région administrative du Nord-du-Québec (10)*, Québec, 1999, (Internet), adresse : [http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/t\\_1599r10.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/t_1599r10.htm)

60 Des fiches d'entreprises, pour celles qui ont été contactées dans le cadre du présent travail, se trouvent en annexe 2. L'annexe 3 présente un bilan des entreprises actives dans la région et le type de permis de transport.

61 Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes, Groupe de travail sur l'intégration des modes de transport terrestre des personnes (1996), *Transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*, p. 426.

**TABLEAU 9**

POPULATION ACTIVE OCCUPÉE DE 15 ANS ET PLUS SELON LE MODE DE TRANSPORT UTILISÉ DU DOMICILE AU LIEU DE TRAVAIL, 1996

|                                               | Territoire | Municipalité |           |             |                     |          | Communauté autochtone |            | Territoire | Municipalité | Région Nord-du-Québec | Le Québec      |
|-----------------------------------------------|------------|--------------|-----------|-------------|---------------------|----------|-----------------------|------------|------------|--------------|-----------------------|----------------|
|                                               | Baie-James | Baie-James   | Chapais   | Chibougamau | Lebel-sur-Quévillon | Matagami | Chisasibi             | Mistissini | Nunavik    | Kuujuuaq     |                       |                |
| Population active occupée                     | 12 615     | 845          | 765       | 4 015       | 1 735               | 1 100    | 1 280                 | 750        | 2 860      | 740          | 15 475                | 2 908 730      |
| Automobile, camion ou fourgonnette-conducteur | 6 650      | 475          | 505       | 2 725       | 1 170               | 800      | 345                   | 220        | 340        | 165          | 6 990                 | 2 126 705      |
| Automobile, camion ou fourgonnette-passager   | 1 415      | 35           | 80        | 465         | 225                 | 90       | 180                   | 110        | 130        | 40           | 1 545                 | 173 485        |
| Transport en commun                           | <b>265</b> | <b>90</b>    | <b>25</b> | <b>105</b>  | <b>35</b>           | -        | <b>10</b>             | -          | <b>10</b>  | -            | <b>275</b>            | <b>342 630</b> |
| À pied                                        | 3 285      | 175          | 145       | 620         | 265                 | 195      | 510                   | 320        | 1 670      | 355          | 4 955                 | 215 365        |
| Bicyclette                                    | 60         | -            | -         | 30          | 10                  | 10       | -                     | 10         | -          | -            | 60                    | 29 125         |
| Motocyclette                                  | 20         | -            | -         | -           | 10                  | -        | -                     | -          | 10         | -            | 30                    | 2 220          |
| Taxi                                          | 65         | -            | -         | 10          | 25                  | 20       | -                     | -          | -          | -            | 65                    | 4 970          |
| Autres moyens                                 | 785        | 50           | -         | 35          | -                   | -        | 230                   | 90         | 670        | 170          | 1 455                 | 14 215         |

Source : Institut de la statistique du Québec, (2000), Tableau 4 : Travail, scolarité et mobilité 1996, Les territoires de la région administrative du Nord-du-Québec (10) (Internet)  
<http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/rec4r10.htm>

Note : Données tirées du recensement fédéral de 1996. Les questions relatives au transport font référence à une semaine type du mois de mai. Cela explique pourquoi les déplacements à pied et à vélo sont si nombreux.

Notons aussi qu'un projet pilote de *transport urbain* par autobus a été engagé à Kuujuaq, il y a quelques années. Cependant, après quelques mois, l'initiative a été abandonnée vu le petit nombre d'usagers. Les gens préféraient se déplacer à pied, en motoneige, en véhicule tout-terrain ou autres. Même les enfants, une clientèle potentielle qui avait été identifiée, se déplacent par ces autres modes de transport individuels<sup>62</sup>.

### 3.5.2 Service interurbain

En 1996, le transport interurbain par autocar desservait 25 % des municipalités de la région. Le service était offert par cinq transporteurs privés, sur six lignes locales, dont trois lignes intrarégionales et trois lignes extrarégionales. Chaque semaine cinquante-huit départs, cumulant 2 726 places étaient prévus en 1995<sup>63</sup>.

En 2001, quatre transporteurs offrent un service de transport régulier : Etudah Entreprises enr., Intercar Saguenay, Autobus Maheux et Autobus Messier de Chibougamau inc. Ils cumulent trois lignes extrarégionales et deux lignes intrarégionales<sup>64</sup>. Les lignes extrarégionales comprennent 1 906 places par semaine.

### CIRCUIT INTERURBAIN EXTRARÉGIONAL

Les circuits interurbains extrarégionaux s'effectuent entre Amos et Matagami, entre Val-d'Or et Chibougamau et entre Chibougamau et Saint-Félicien. La ligne Amos–Matagami s'étend sur 183 kilomètres et se parcourt en deux heures environ<sup>65</sup>. Le transporteur y offre des aller-retour tous les jours sauf le samedi et elle est synchronisée avec d'autres lignes, dont celle se rendant à Montréal. C'est une ligne qui a un très faible achalandage et dont le service doit être réévalué sous peu. Les tarifs réguliers appliqués sont de 32,90 \$ (taxes incluses), mais les étudiants bénéficient de 30 % de rabais et les personnes âgées de 25 % de rabais<sup>66</sup>.

La ligne Val-d'Or–Chibougamau s'étend sur 409 kilomètres et se parcourt en sept heures<sup>67</sup>. Elle offre le service tous les jours (aller-retour) et passe par les petites localités telles que Lebel-sur-Quévillon, Waswanipi et Chapais. Le tarif régulier est de 61,25 \$ (taxes incluses) et les étudiants ont droit à un rabais de 30 %, alors que pour les personnes âgées, ce rabais est de 25 %<sup>68</sup>.

---

62 Fortin, L., (2001), Communication personnelle, Municipalité de Kuujuaq.

63 Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes, Groupe de travail sur l'intégration des modes de transport terrestre des personnes, (1996), *Transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*, page 427.

64 Commission des transports du Québec, (2001), Fiches des enregistrements de permis des entreprises de transport par autocar dans la région du Nord-du-Québec.

65 Drouin, R., (1997), *Vers un plan de transport pour la Côte-Nord*, Chapitre 13; Le transport collectif, p. 3-4-6.

66 Maheux, P., (2001), Communication personnelle, Autobus Maheux.

67 Drouin, R., (1997), *Vers un plan de transport pour la Côte-Nord*, Chapitre 13; Le transport collectif, p. 13-4-6.

68 Maheux, P., (2001), Communication personnelle, Autobus Maheux.

Finalement, le service de transport jusqu'à Chibougamau à partir de Saint-Félicien fait 233 kilomètres et se voyage en trois heures. Il est en opération sept jours par semaine, à raison d'un aller-retour par jour. Le taux d'occupation peut varier considérablement d'un trajet à l'autre, soit de cinq personnes à la capacité maximale de l'autobus. Pour ce qui est des tarifs pratiqués, pour un aller, il est de 29,60 \$ pour un adulte, de 22,25 \$ pour les étudiants et les personnes âgées, et de 14,80 \$ pour les enfants (avant taxes)<sup>69</sup>.

Les autocars parcourant ces lignes comprennent généralement 48 places. Le tableau 10 récapitule les principales caractéristiques de ces lignes. Il faut mentionner que les tarifs donnés valent pour la totalité du trajet; une personne embarquée à mi-chemin aura donc droit à un tarif proportionnel au kilométrage qu'elle parcourt.

**TABLEAU 10**

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES LIGNES EXTRARÉGIONALES, 2000-2001

| Liaison                         | Distance (km) et<br>temps de parcours<br>(heures) | Fréquence du service | Achalandage<br>annuel | Tarif régulier<br>(taxes incluses) |
|---------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|------------------------------------|
| Val-d'Or –<br>Chibougamau       | 409 km<br>6 h 15 min                              | Sept jours/semaine   | 10 457                | 61,25 \$                           |
| Amos–Matagami                   | 183 km<br>2 h                                     | Six jours sur sept   | 976                   | 32,90 \$                           |
| Saint-Félicien –<br>Chibougamau | 233 km<br>3 h                                     | Sept jours/semaine   | 5 991                 | 33,89 \$                           |

Le tableau 11 dresse un portrait de l'achalandage mensuel des trois lignes pour douze mois consécutifs.

---

69 Côté, D., (2001), Communication personnelle, Intercar.

**TABEAU 11**

ACHALANDAGE DES LIGNES EXTRARÉGIONALES D'AUTOCAR, 2000-2001

| Mois                | Val-d'Or–<br>Chibougamau | Amos–Matagami | Saint-Félicien–<br>Chibougamau |
|---------------------|--------------------------|---------------|--------------------------------|
| Juillet 2000        | 872                      | 96            | 594                            |
| Août 2000           | 963                      | 55            | 578                            |
| Septembre 2000      | 830                      | 54            | 365                            |
| Octobre 2000        | 757                      | 41            | 477                            |
| Novembre 2000       | 848                      | 47            | 438                            |
| Décembre 2000       | 1 268                    | 86            | 601                            |
| Janvier 2001        | 863                      | 106           | 558                            |
| Février 2001        | 785                      | 91            | 406                            |
| Mars 2001           | 912                      | 122           | 640                            |
| Avril 2001          | 762                      | 105           | 475                            |
| Mai 2001            | 705                      | 94            | 402                            |
| Juin 2001           | 892                      | 79            | 457                            |
| <b>Total annuel</b> | <b>10 457</b>            | <b>976</b>    | <b>5 991</b>                   |

Source : Côté, D., (2001), Communication personnelle, Intercar.

**CIRCUIT INTRARÉGIONAL**

Les deux lignes intrarégionales se situent entre Chibougamau et Mistissini en passant par la route 167; le trajet des deux lignes est identique. Le service est offert par Etudah Entreprises enr. et Autobus Messier de Chibougamau inc.<sup>70</sup>.

Ces lignes sont opérées d'une manière particulière; le service est partagé entre les deux entreprises. Etudah Entreprises enr. est une entreprise crie. Elle offre le service principalement certains soirs et les fins de semaine pour les personnes de la communauté de Mistissini qui souhaitent se rendre à Chibougamau pour des motifs de loisirs. La clientèle est composée principalement de personnes âgées. Actuellement, Autobus Messier de Chibougamau inc. dessert certains groupes lorsque Etudah Entreprises enr. ne peut offrir le service. Cette entente entre les entreprises vise à respecter les droits des autochtones en vertu de la Convention de la Baie James. Il y a environ trois ans, Autobus Messier de Chibougamau inc. exploitait le circuit d'une manière régulière pour le transport des élèves non autochtones habitant Mistissini et se rendant à Chibougamau. La demande ayant diminué, ce service a été interrompu. Cependant, le permis est conservé pour des demandes ponctuelles et futures<sup>71</sup>.

70 Commission des transports du Québec, (2001), Fiches des enregistrements de permis des entreprises de transport par autocar dans la région du Nord-du-Québec.

71 Lamontagne, B., (2001), Communication personnelle, Autobus Messier de Chibougamau inc.

### 3.5.3 Transport nolisé

Le transport nolisé est pratiqué par une dizaine de transporteurs dans la région. Les déplacements ne sont pas nécessairement nombreux, mais ils sont généralement de longue durée.

Les clientèles comprennent les communautés autochtones, des clubs de l'âge d'or, les groupes d'activités sportives (clubs de hockey). Les groupes autochtones représentent la clientèle la plus importante<sup>72</sup>.

Chaque année, globalement, plus d'une centaine de voyages nolisés sont réalisés par les entreprises de la région du Nord-du-Québec.

Le transport nolisé venant d'autres régions du Québec mais à destination du Nord-du-Québec est aussi une activité intéressante pour les autocaristes québécois. Une bonne part des touristes vont visiter les grandes installations hydroélectriques de la Baie-James. Notamment, Radisson reçoit environ 12 000 visiteurs entre les mois de mai et septembre. Cela représenterait environ les trois-quarts des visiteurs annuels. Les touristes se rendent majoritairement en auto et en autobus. Plusieurs agences de tourisme font le voyage jusqu'à Radisson à partir de Montréal. Une cinquantaine d'écoles s'y rendent annuellement<sup>73</sup>.

Une seule entreprise possède un permis de transport touristique pour faire visiter les installations hydroélectriques de LG-2. Il s'agit de l'Entreprise N.T. enr. Elle a un autobus scolaire modifié d'environ 48 places et un minibus comprenant de huit à 15 places. Son trajet se limite à la route de la Baie-James entre Radisson et les installations hydroélectriques de LG-2<sup>74</sup>.

Des données de trafic sont cumulées au kilomètre 6 de la route de la Baie-James; le kilomètre 0 étant à Matagami, le kilomètre 6 est situé à six kilomètres au nord de Matagami. Le tableau 12 présente le nombre d'autobus effectuant du transport nolisé ou touristique qui sont passés à cet endroit pour chaque mois.

---

72 Maheux P., (2001), Communication personnelle, Autobus Maheux  
Lamontagne, B., (2001), Communication personnelle, Autobus Messier de Chibougamau inc.  
Langlois N., (2001), Communication personnelle, Transport Baie-James limitée.

73 Hamel, É., (2001) Communication personnelle, Hydro-Québec.

74 Commission des transports du Québec, (2001), Fiches des enregistrements de permis des entreprises de transport par autocar dans la région du Nord-du-Québec.

**TABLEAU 12**

NOMBRE D'AUTOBUS ET DE PERSONNES TRANSPORTÉES PAR MOIS NOTÉS AU KILOMÈTRE 6 DE LA ROUTE DE LA BAIE-JAMES, MOTIFS LOISIRS

| Mois           | Nombre d'autobus | Nombre de personnes |
|----------------|------------------|---------------------|
| Novembre 2001  | 4                | 110                 |
| Octobre 2001   | 2                | 60                  |
| Septembre 2001 | 8                | 194                 |
| Août 2001      | 12               | 293                 |
| Juillet 2001   | 12               | 368                 |
| Juin 2001      | 18               | 493                 |
| Mai 2001       | 24               | 965                 |
| Avril 2001     | 3                | 141                 |
| Mars 2001      | 3                | 46                  |
| Février 2001   | 3                | 110                 |
| Janvier 2001   | 5                | 115                 |
| Décembre 2000  | 3                | 67                  |
| <b>Total</b>   | <b>97</b>        | <b>2 962</b>        |

Source : Côté, G., (2001), Fichier de compilations de données AUTOBUS, Poste de contrôle au kilomètre 6 de la route de la Baie-James.

**TABLEAU 13**

NOMBRE D'AUTOBUS ET DE PERSONNES TRANSPORTÉES PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT NOTÉS AU KILOMÈTRE 6 DE LA ROUTE DE LA BAIE-JAMES, 2001

| Motif de déplacement               | Nombre d'autobus | Nombre de personnes |
|------------------------------------|------------------|---------------------|
| Autres                             | 7                | 175                 |
| Chasse                             | 7                | 125                 |
| Pêche                              | 1                | 4                   |
| Villégiature                       | 2                | 13                  |
| Visite de centrale hydroélectrique | 41               | 1 608               |
| Visite culturelle                  | 5                | 125                 |
| Festivité                          | 3                | 96                  |
| Visite parenté                     | 6                | 297                 |
| Résidant                           | 25               | 519                 |
| <b>Total</b>                       | <b>97</b>        | <b>2 962</b>        |

Source : Côté, G., (2001), Fichier de compilations de données AUTOBUS, Poste de contrôle au kilomètre 6 de la route de la Baie-James.

Près de 3 000 personnes sont passées par ce point au cours d'une année pour des motifs de loisirs, principalement pendant la saison estivale.

Les informations peuvent aussi être regroupées en fonction des motifs de déplacements plus détaillés. Le tableau 13 présente ces données. On peut voir que les visites des centrales hydroélectriques attirent la majorité des groupes de voyageurs, qui se rendent aussi sur le territoire pour des activités de chasse et pêche, des visites culturelles ou pour des visites personnelles. Les données détaillées sont présentées à l'annexe 4.

La longueur des déplacements ainsi que l'isolement des terres traversées posent certains enjeux relatifs à la sécurité des déplacements. C'est pour cette raison d'ailleurs que des données sont cumulées au kilomètre 6 de la route de la Baie-James. En outre, en matière de transport par autobus, il a été soulevé que les règles de transfert de service d'une compagnie de transport à l'autre peuvent poser problème lors de dépannages d'urgence. En effet, si l'autobus d'une compagnie effectuant un transport nolisé tombe en panne et que cette compagnie contacte un transporteur de la région pour prendre la relève, ce dernier doit s'assurer que la compagnie qui a besoin d'être dépannée a bel et bien un permis de nolisement et qu'il est en vigueur. Or, ces procédures administratives ne s'appliquent pas toujours dans le cas d'autobus appartenant à des groupes autochtones. De plus, il apparaît souvent urgent de répondre à la demande dans les conditions d'isolement et de climat du territoire du Nord-du-Québec<sup>75</sup> et il n'est pas toujours approprié d'attendre de recevoir toutes les informations au dossier du transporteur en difficulté avant de procéder au dépannage. Omettre de répondre à un appel d'urgence pour éviter de recevoir un avis pourrait avoir des conséquences fâcheuses pour les passagers.

#### 3.5.4 Transport d'employés par abonnement

Le transport d'employés s'adresse aux entreprises d'exploitation des ressources naturelles (mines) et de production d'énergie (Hydro-Québec) pour lesquelles l'accès des employés aux lieux de travail n'est pas aisé vu les distances à parcourir, l'état des routes et les conditions climatiques. Il s'agit de circuits préétablis pour lesquels une entente est passée avec les employeurs.

Ces services de circuits privés de transport par autocar embarquent les employés près de leur lieu de résidence jusqu'au lieu de travail. Le trajet dans les municipalités est organisé à la manière des circuits de transport scolaire; il y a quelques points de chute placés stratégiquement afin que les gens n'aient pas de grandes distances de marche (un maximum d'environ trois minutes)<sup>76</sup>.

Selon le registre des permis de transport de la CTQ, sept transporteurs offrent ce service à huit entreprises. Cependant, les permis délivrés par la CTQ ne comprenant pas de frais annuels, il est possible que le registre ne représente pas ce qui se passe

---

<sup>75</sup> Lamontagne, B., (2001), Communication personnelle, Autobus Messier de Chibougamau inc.

<sup>76</sup> Lamontagne, B., (2001), Communication personnelle, Autobus Messier de Chibougamau inc.

sur le terrain. Les informations provenant de la CTQ ont donc été complétées ou corrigées au moyen de communications téléphoniques avec quelques transporteurs. Notons de plus que le service à la mine Gonzague-Langlois est actuellement suspendu pour une période indéterminée.

**TABEAU 14**

TABLEAU SYNTHÈSE DES SERVICES DE TRANSPORT PAR ABONNEMENT POUR EMPLOYÉS

| Transporteur                        | Entreprise cliente                           | Flotte de véhicules                                 | Territoire ou route                                                | Horaire                                  |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| Autobus Chevrette (1986) inc.       | Compagnie internationale de papier du Canada | -                                                   | De La Tuque à la Baie-James (Lac Vendatour)                        | -                                        |
| Autobus Maheux                      | Mine Gonzague-Langlois                       | Trois autobus de 48 passagers                       | De Lebel-sur-Quévillon jusqu'au site de la mine à 40 km            | Lundi au dimanche                        |
| Autobus Messier de Chibougamau inc. | Mine Troilus                                 | (Variable) <sup>a</sup>                             |                                                                    | Lundi au vendredi                        |
|                                     | Hydro-Québec                                 | Un autobus                                          | De Chibougamau (centre administratif d'H.-Q.) au Poste Abitibi     | Lundi au jeudi                           |
|                                     | Les Ressources du Lac Meston inc.            | Trois autobus le jour et un la nuit                 | De Chibougamau à tous les sites miniers aux abords de la route 167 | Lundi au dimanche                        |
| Les Transports E. Verrault Ltée     | Scierie Donohue à Chibougamau                | Deux autobus réguliers                              | De Saint-Félicien à La Doré et Chibougamau                         | Lundi au vendredi                        |
| Transport Baie-James limitée        | Mine Géant Dormant Cambior                   | Six autobus de 48 passagers                         |                                                                    |                                          |
|                                     |                                              | Trois autobus de 12 passagers                       |                                                                    |                                          |
| <b>Synthèse</b>                     | <b>Sept entreprises clientes</b>             | <b>Au moins 15 autobus et trois minibus le jour</b> | <b>Chibougamau est un pôle important</b>                           | <b>Au moins quatre jours par semaine</b> |

a : Cette entreprise a des dorts sur le site, ce qui fait que la demande de transport est variable au cours de la semaine.

Sources : Commission des transports du Québec, (2001), *Fiches des enregistrements de permis des entreprises de transport par autocar dans la région du Nord-du-Québec*.

Lamontagne, B., (2001), Communication personnelle, Autobus Messier de Chibougamau inc.

Langlois, N., (2001), Communication personnelle, Transport Baie-James limitée.

Maheux, P., (2001), Communication personnelle, Autobus Maheux.

Rappelons aussi que certaines entreprises offrent des services de transport à leurs employés au moyen de leurs propres véhicules et personnel. Il s'agit de transport privé à tout point de vu puisqu'il est effectué pour compte propre et pour une clientèle spécifique.

Par exemple, Hydro-Québec transporte ses employés par avion vers les aéroports Nemiscau, La Grande Rivière, LG-3, LG-4 et Fontanges à partir de Montréal, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-St-Jean. Le nombre d'employés total est d'environ 800 et ils se partagent en deux quarts de travail pour combler un horaire 8-6 (huit jours de travail, six jours de congé).

Hydro-Québec dispose de cinq autobus dont 2 sont basés respectivement à LG-3 et LG-4 afin d'acheminer les employés vers les résidences. Les trois autres autocars, basés à Radisson (LG-2) sont utilisés pour le transport des employés vers les résidences ainsi que pour les visites de la centrale hydroélectrique Robert Bourassa. Les travailleurs des autres centrales ainsi que du poste de Nemiscau utilisent les camions de l'entreprise pour leurs déplacements vers leurs lieux de logement et de travail<sup>77</sup>.

Décrivons, aussi à titre d'exemple, le cas de la mine Raglan située à l'extrémité nord du Nunavik. Les employés de cette mine sont voyagés en avion jusqu'à l'aéroport de Donaldson, qui appartient aux mines Raglan, puis par une navette terrestre jusqu'au site d'exploitation. L'entreprise utilise ses propres ressources; il s'agit donc de transport privé. Elle possède un avion d'une capacité de 57 passagers qui fait le trajet Toronto-Montréal-Rouyn-Noranda-Raglan au moins deux fois par semaine et trois fois par semaine environ une fois par mois; l'avion est rempli à capacité pour environ 98 % des voyages. L'autobus parcourt une distance de 30 kilomètres selon la même fréquence que l'avion. Puisque l'autobus contient de 37 à 47 places, les passagers supplémentaires sont embarqués dans une fourgonnette. Les employés autochtones que la mine engage sont desservis par Air-Inuit à raison de trois fois par semaine<sup>78</sup>.

### 3.5.5 Développement des services de transport par autocar

Les entreprises de transport par autocar de la région dépendent en grande partie, pour leur développement, des initiatives de développement économique, en particulier du développement de l'exploitation des ressources naturelles et de production d'énergie<sup>79</sup>. Par ailleurs, les entreprises de la région sont disposées à développer des services adaptés aux besoins des communautés autochtones ou d'autres groupes.

La carte 4 de la page suivante illustre les trajets réguliers de transport par autocar et place sur le territoire les entreprises de transport par autocar ainsi que le type de permis de transport qu'elles détiennent.

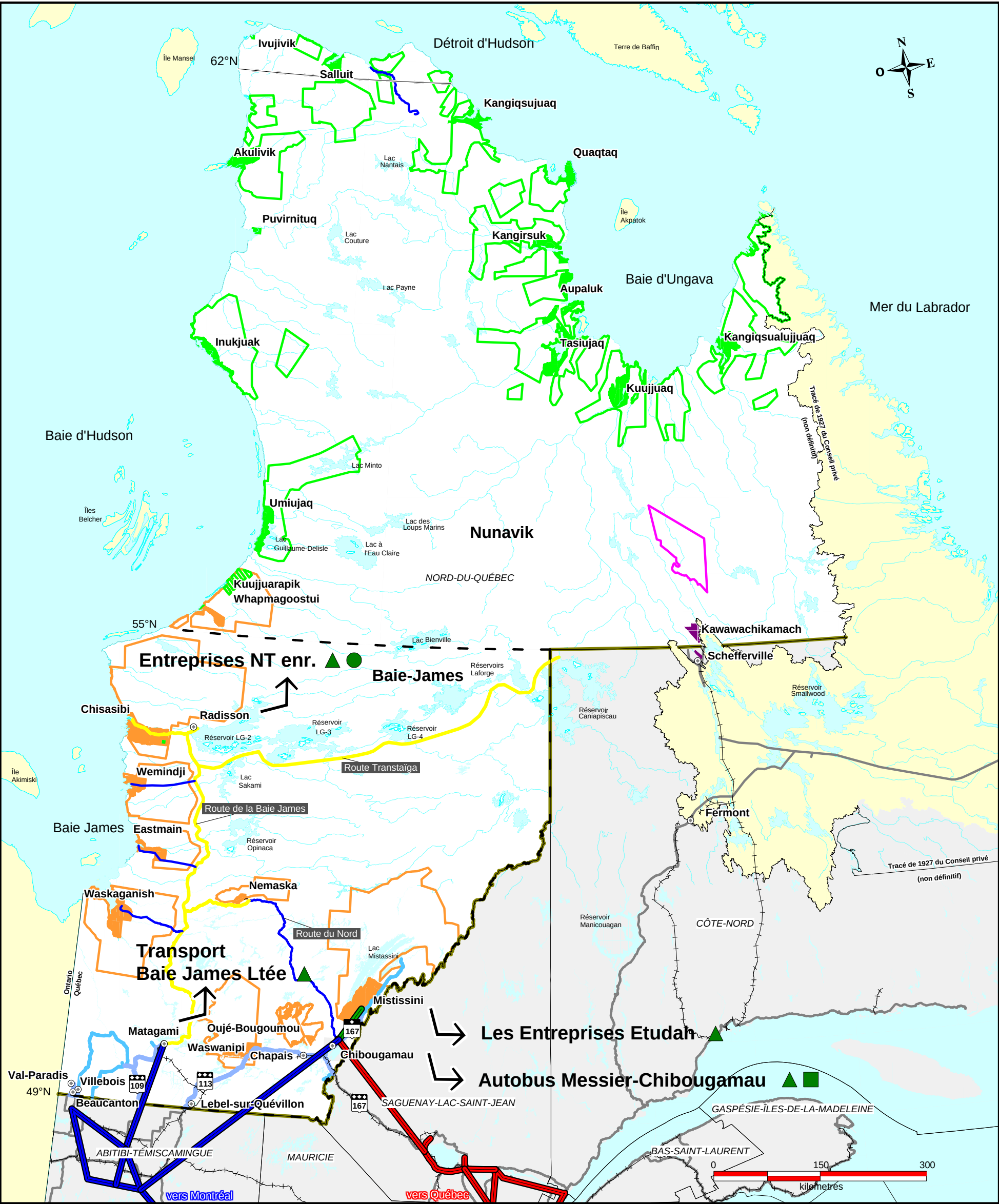
---

77 Lemay, M., (2002), Communication personnelle, Hydro-Québec.

78 St-Pierre, J. et autres, (2001), Communication personnelle, Mines Raglan.

79 Lamontagne, B., (2001), Communication personnelle, Autobus Messier de Chibougamau inc.

**CARTE 4**  
**ENTREPRISES ET SERVICES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR**



Carte 4 : Entreprises et services de transport par autocar



Direction de la coordination  
du Nord-du-Québec

Plan de transport du Nord-du-Québec  
Transports collectifs et services publics

Source :  
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :  
- Ministère des Ressources naturelles,  
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2002

Route  
Responsabilité financière

- MTQ - Nationale, régionale et collectrice
- MTQ - Accès aux ressources
- MTQ - Autres routes
- Hydro-Québec

Autres

- Réseau ferroviaire
- Ville ou localité

Limite administrative

- Municipalité de la Baie James
- Limite sud du Nord-du-Québec
- Autres régions administratives

Entreprises et services  
de transport par autocar

- Circuit Autobus Maheux
- Circuit Intercar Saguenay
- Circuit intrarégional partagé

Types de permis

- Transport nolisé
- Transport par abonnement
- Transport touristique

Terre réservée

- |               |                |
|---------------|----------------|
| (catégorie I) | (catégorie II) |
|               | Crie           |
|               | Inuite         |
|               | Naskapie       |

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité  
selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

### 3.6 Services ambulanciers

Les services de transport préhospitalier fonctionnent différemment pour chacune des trois RRSSS qui les gèrent dans la région Nord-du-Québec. Ils seront d'abord traités séparément avant de faire une synthèse régionale.

L'usage des transports aériens sera aussi décrit brièvement, puisque ce mode est essentiel afin de diriger les cas urgents et les personnes ayant besoin de soins spécialisés vers les hôpitaux régionaux.

#### 3.6.1 Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Baie-James<sup>80</sup>

Cette régie régionale couvre les villes de Radisson, Matagami, Lebel-sur-Quévillon, Chibougamau et Chapais. Sept véhicules ambulanciers sont répartis sur ce territoire : un à Chibougamau, un à Chapais, un entre Chibougamau et Saint-Félicien (route 167), un à Matagami, un à Lebel-sur-Quévillon, un au kilomètre 381 de la route de la Baie-James et un à Radisson. Ces deux derniers véhicules sont exploités par des *premiers répondants*.

La RRSSS de la Baie-James a des contrats avec deux entreprises d'ambulanciers : SLN à Chicoutimi et Chapais et Ambulance Abitemis à Lebel-sur-Quévillon et Matagami. Les véhicules, sur la route de la Baie-James et à Radisson, sont la propriété de la RRSSS de la Baie-James.

Concernant les déplacements, pour l'année 2000-2001, les véhicules exploités par les *premiers répondants* ont parcouru très peu de distances, un maximum de 5 000 km chacun, et répondent à un maximum de huit appels par année. Pour les autres véhicules ambulanciers, les données sont présentées au tableau 15. Le kilométrage en charge signifie que ces distances sont parcourues avec un patient à bord.

**TABLEAU 15**

DISTANCES ET NOMBRE DE TRANSPORTS EFFECTUÉS PAR LES AMBULANCES DE LA BAIE-JAMES

|                                 | Km total | Km en charge | % km en charge/km total | Nb de transports | Nb de transports urgents | % urgents |
|---------------------------------|----------|--------------|-------------------------|------------------|--------------------------|-----------|
| Chibougamau et Chapais (2 véh.) | 193 127  | 68 974       | 36                      | 575              | 350                      | 60        |
| Route 167                       | 71 313   | 25 469       | 36                      | 133              | 133                      | 100       |
| Matagami                        | 25 327   | 11 379       | 45                      | 120              | 109                      | 91        |
| Lebel-sur-Quévillon             | 16 956   | 8 130        | 48                      | 72               | 34                       | 47        |

80 Mingant, C., (2001), Communication personnelle, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Baie-James.

La RRSSS de la Baie-James n'a pas de projet formel d'augmentation de l'offre de transport ambulancier, mais l'ajout d'un véhicule à Chibougamau durant la semaine est à l'étude.

Notons que les localités de Valcanton et Villebois sont desservies par le transport ambulancier présent à La Sarre, géré par la RRSSS de l'Abitibi-Témiscamingue<sup>81</sup>.

### ÉVACUATIONS MÉDICALES PAR AVION

Les évacuations médicales d'urgence sont effectuées par le service aérien gouvernemental (EVAQ), ou par la compagnie Propair pour les villes de Radisson, Matagami, Chapais et Chibougamau. Quant à Valcanton, Villebois et Lebel-sur-Quévillon, elles utilisent plutôt l'ambulance, vers La Sarre ou Amos<sup>82</sup>.

#### 3.6.2 Régie régionale de la Santé et des Services sociaux crie<sup>83</sup>

Actuellement, cinq des neuf communautés crie ont un service de transport par ambulance. Les communautés de Whapmagoostui et de Wemindji ont un service de *premiers répondants*, alors que les communautés de Chisasibi, Waswanipi et de Mistissini ont un véritable service d'ambulance exploité par des techniciens ambulanciers. Pour ces deux dernières communautés, il y a environ 250 déplacements par année. Dans 90 % des cas, il s'agit de *transport interétablissements*.

La distinction entre les services de *premiers répondants* et ceux des techniciens ambulanciers concerne notamment la formation nécessaire et l'étendue des soins qu'ils peuvent administrer. La taille des communautés et leurs besoins justifient le choix de l'un ou l'autre de ces types de services. Le technicien ambulancier doit avoir suffisamment de cas et de pratique par année afin de ne pas perdre ses apprentissages. C'est pourquoi, dans les communautés crie, le choix d'un service de *premier répondant* ayant l'option de transporter du personnel infirmier pour les cas médicaux plus graves, est souvent plus approprié.

Les ambulances ne desservent pas des zones fixes. Elles peuvent parcourir une centaine de kilomètres pour répondre à un appel d'urgence et il y a parfois une mise en commun des services entre les ambulances des communautés crie et celles de la Baie-James. Par exemple, entre les villages crie et la route de la Baie-James il y a une distance d'environ 100 km. Les ambulances des villages crie peuvent être appelées à répondre à des appels sur la route de la Baie-James et vice-versa.

---

81 Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue, Charron, G., (2001), *Description des limites et des couvertures de zones, Abitibi-Témiscamingue*.

82 Mingant, C., (2001), Communication personnelle, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Baie-James.

83 Tousignant, A., (2001), Communication personnelle, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux crie.

Par ailleurs, chaque village a une fourgonnette de 12 à 15 passagers, utilisée pour le transport interétablissement et le service aéroportuaire. Ces fourgonnettes servent au transport non urgent des personnes blessées ou malades. Elles ne sont pas adaptées pour le transport de personnes sur civières ni pour le transport de personnes en chaises roulantes. Les fourgonnettes des villages de Mistissini, Waswanipi et de Oujé-Bougoumou font un aller-retour par jour vers Chibougamau. À Mistissini, une deuxième fourgonnette fait deux déplacements par jour.

D'ici l'été 2002, les communautés de Nemaska, Waskaganish, Eastmain et Oujé-Bougoumou devraient être desservies par les services d'une ambulance exploités par un *premier répondant*.

### **ÉVACUATIONS MÉDICALES PAR AVION**

Dans la cas de Waswanipi, Mistissini et Oujé-Bougoumou, les personnes sont transportées par ambulance ou fourgonnette vers l'hôpital de Chibougamau. Mais pour les autres communautés, le transport d'urgence vers les établissements de santé ne peut se faire que par voie aérienne. Les hôpitaux de Val-d'Or, Rouyn-Noranda, Amos et Montréal sont privilégiés, selon la nature des soins requis. Dans la mesure du possible, un effort est fait pour limiter la distance parcourue. Ainsi, depuis environ cinq ans, les hôpitaux de Montréal sont de moins en moins sollicités, au profit des hôpitaux de l'Abitibi. Non seulement cela diminue les coûts pour le système de santé, mais cela facilite les visites pour les familles des personnes hospitalisées.

Le transport aérien d'urgence est majoritairement effectué par la compagnie aérienne Propair basée à Rouyn-Noranda qui possède des appareils adaptés pour le transport hospitalier. Le transport non urgent est réalisé par la compagnie Air Creebec. Le service aérien gouvernemental est peu sollicité par la RRSSS crie.

#### **3.6.3 Régie régionale de la Santé et des Services sociaux du Nunavik<sup>84</sup>**

Parmi les 14 villages inuits du Nunavik, seuls Kuujuaq et Puvirnituk bénéficient des services d'un véhicule ambulancier. Ce service est desservi par une personne à qui est donnée une formation en réanimation cardio-respiratoire; ce ne sont pas des techniciens ambulanciers ni des *premiers répondants*. Dans tous les autres villages, les gens doivent se rendre à l'établissement de santé par leurs propres moyens.

À Kuujuaq et Puvirnituk, les ambulances effectuent aussi la navette entre l'hôpital et l'aéroport. Dans les autres villages, un contrat existe avec une personne du village pour effectuer cette navette au besoin.

Un plan de développement des services ambulanciers est en cours de réalisation et devrait être complété au printemps 2002. Ce plan viserait à munir tous les villages d'un

---

84 Gratton, J., (2001), Communication personnelle, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux du Nunavik.

service de *premier répondant* (véhicule ambulancier et personnel avec un minimum de formation) d'ici quatre à cinq ans.

La communauté naskapie de Kawawachikamach est desservie par les services ambulanciers de Schefferville sur la Côte-Nord<sup>85</sup>.

## ÉVACUATIONS MÉDICALES PAR AVION

Les déplacements d'urgence entre les dispensaires, situés dans chacun des villages, et les hôpitaux régionaux, situés à Puvirnituq et Kuujjuuaq, sont effectués par la compagnie aérienne AirInuit. Les patients sont ensuite pris en charge par l'équipe médicale du service d'évacuation gouvernementale (EVAQ) et dirigés vers les hôpitaux de Montréal ou Enfant-Jésus de Québec. Il y a cependant une exception pour Kuujuarapik, qui fait directement appel au service gouvernemental ou à Propair en raison de sa situation géographique et de la présence d'une piste d'atterrissage de longueur suffisante pour recevoir l'appareil Challenger d'EVAQ. Pour les transferts non urgents, les vols et tarifs réguliers sont appliqués. Le tableau 16 donne un aperçu, sur deux ans, du nombre et type d'évacuations médicales dans le Nunavik. Plus de mille déplacements se sont faits par avion. Les urgences couvertes par l'avion ambulance du gouvernement comptent pour environ 20 % des déplacements annuels.

**TABEAU 16**

ÉVACUATIONS MÉDICALES DANS LE TERRITOIRE DU NUNAVIK, PAR TYPE DE DÉPLACEMENT, 1999-2000 ET 2000-2001

|                           | Non urgent<br>29 jours et<br>plus | Suivi | Chirurgie | Urgent 0-<br>28 jours | EVAQ | Escorte<br>pour<br>patient | Social <sup>a</sup> | Total |
|---------------------------|-----------------------------------|-------|-----------|-----------------------|------|----------------------------|---------------------|-------|
| <b>Hudson<sup>b</sup></b> |                                   |       |           |                       |      |                            |                     |       |
| 2000-2001                 | 143                               | 191   | 83        | 217                   | 162  | 24                         | 22                  | 842   |
| 1999-2000                 | 225                               | 37    | 66        | 169                   | 146  | 23                         | 15                  | 681   |
| <b>Ungava<sup>b</sup></b> |                                   |       |           |                       |      |                            |                     |       |
| 2000-2001                 | 86                                | 168   | 55        | 121                   | 112  | 23                         | 37                  | 602   |
| 1999-2000                 | 191                               | 17    | 96        | 117                   | 110  | 13                         | 9                   | 553   |
| <b>Total</b>              |                                   |       |           |                       |      |                            |                     |       |
| 2000-2001                 | 229                               | 359   | 138       | 338                   | 274  | 47                         | 59                  | 1 444 |
| 1999-2000                 | 416                               | 54    | 162       | 286                   | 256  | 36                         | 24                  | 1 234 |

a : Personnes qui requièrent des soins psychologiques ou de l'aide sociale

b : La sous-région Ungava comprend les sept villages de Kangisujuaq à Kangisqualujuaq, alors que celle d'Hudson comprend les villages de Kuujuarapik à Salluit.

Source : Régie régionale de la Santé et des Services sociaux du Nunavik, (2001) *Tableau V : Arrivées par catégorie d'évacuation*.

85 Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Côte-Nord, (2001), *Détenteurs de permis d'ambulance – Région Côte-Nord*, 2 pages.

### 3.6.4 Synthèse régionale du transport ambulancier

Généralement, il est possible de constater que les services ambulanciers sont plus nombreux et de meilleure qualité dans le sud du territoire que plus au nord. Plusieurs villages du Nunavik ne sont pas encore desservis par un service de premier répondant.

Les divers services de transport ambulancier terrestre peuvent être classés ainsi :

- ambulance et technicien ambulancier;
- ambulance et *premier répondant*;
- circuits de transfert interétablissement et aéroportuaire (fourgonnette);
- navette aéroportuaire (voiture).

**TABLEAU 17**

NOMBRE DE SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER PRÉHOSPITALIER PAR TYPE POUR CHAQUE RRSSS DU NORD-DU-QUÉBEC

| RRSSS      | Ambulance et technicien ambulancier | Ambulance et premier répondant | Circuits de transfert interétablissements et aéroportuaire (fourgonnette) | Navette aéroportuaire (voiture) |
|------------|-------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Baie-James | 5                                   | 2                              | --                                                                        | --                              |
| Crie       | 3                                   | 2                              | 9                                                                         | --                              |
| Nunavik    | 0                                   | 2                              | --                                                                        | 12                              |

Le territoire habité de la Baie-James (excluant les villages cris) est entièrement couvert par les services d'ambulances. Les villages cris sont couverts dans une proportion de cinq sur neuf, alors que les communautés de la RRSSS du Nunavik sont couvertes dans une proportion de deux sur 14.

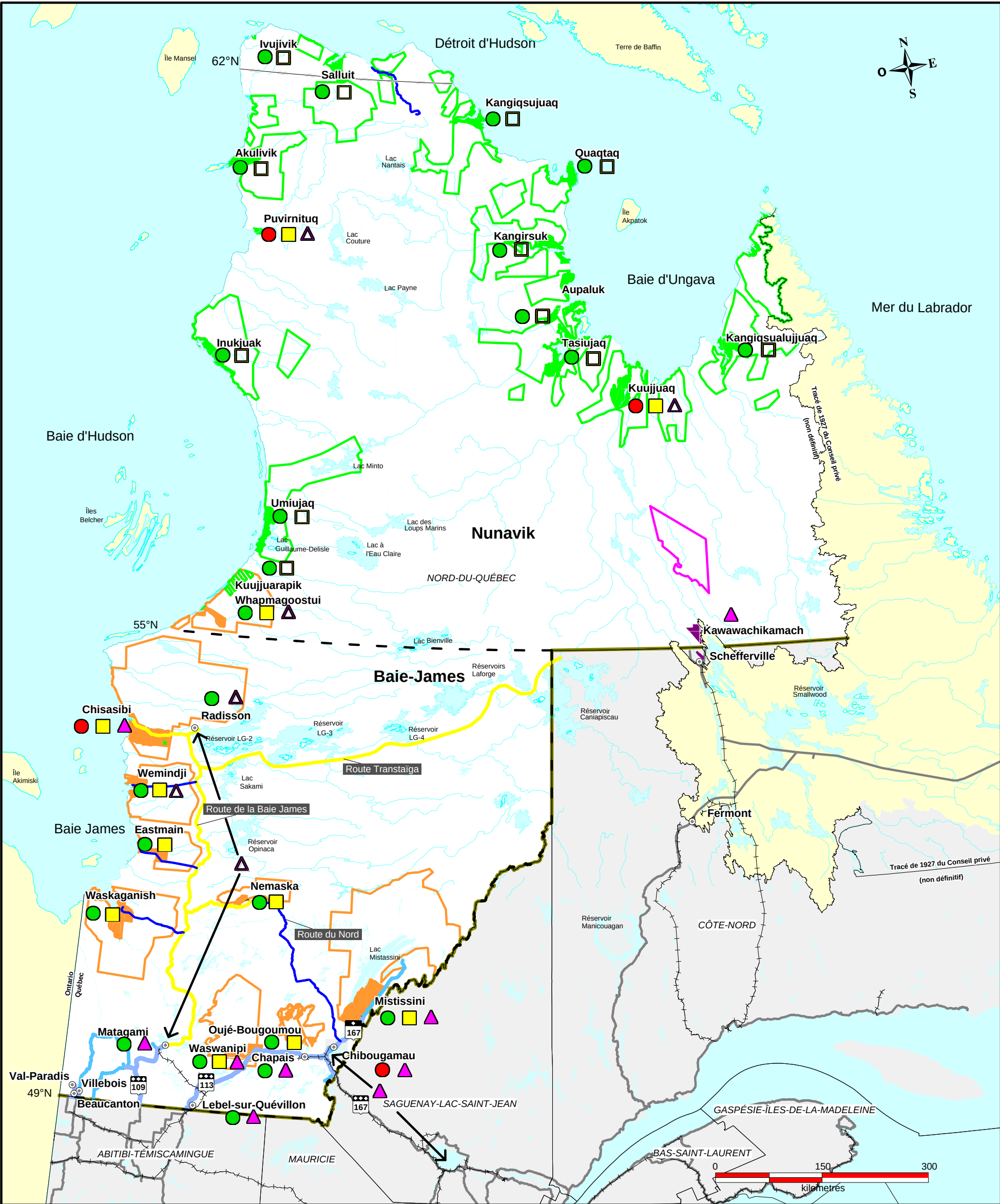
Rappelons que dans la foulée du rapport du Comité national sur la révision des services préhospitaliers d'urgence et des recommandations qui en sont issues, les RRSSS devraient ajuster les services qu'elles offrent au cours des prochaines années afin de mieux desservir la clientèle.

La carte 5 de la page suivante situe les services de santé et les services de transport préhospitalier dans la région Nord-du-Québec. Les centres hospitaliers sont au nombre de quatre. Notons qu'ils sont répartis dans le territoire. Quant aux autres services de santé, ils sont présents dans la plupart des agglomérations et villages autochtones. Pour ce qui est de la répartition des services de transport préhospitalier, les agglomérations et villages cris situés dans le territoire de la Baie-James sont desservis par des services de meilleure qualité que ceux du Nunavik.



**CARTE 5**

**LOCALISATION DES SERVICES DE SANTÉ ET DU TRANSPORT PRÉHOSPITALIER**



Carte 5 : Localisation des services de santé et du transport préhospitalier



Direction de la coordination  
du Nord-du-Québec

Plan de transport du Nord-du-Québec  
Transports collectifs et services publics

Source :  
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :  
- Ministère des Ressources naturelles,  
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2002

Route

Responsabilité financière

- MTQ - Nationale, régionale et collectrice
- MTQ - Accès aux ressources
- MTQ - Autres routes
- Hydro-Québec

Autres

- Réseau ferroviaire
- Ville ou localité

Limite administrative

- Municipalité de la Baie James
- Limite sud du Nord-du-Québec
- Autres régions administratives

Transport préhospitalier

- Service ambulancier
- Ambulance opérée par un premier répondant ou une personne ayant une formation en RCR
- Fourgonnette de transport inter hospitalier ou aéroportuaire
- Navette aéroportuaire sur demande

Localisation des services de santé

- Établissements de santé
- Installations de services de santé

Terre réservée  
(catégorie I) (catégorie II)

- Crie
- Inuite
- Naskapie

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

## COMPARAISON DES SERVICES AMBULANCIERS D'AUTRES RÉGIONS DU QUÉBEC

La comparaison des services de transport ambulancier dans le Nord-du-Québec se fera avec les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord. Ces deux régions sont plus peuplées et comptent un moins grand nombre de villages isolés. On peut donc s'attendre à ce que les services de transport préhospitalier fonctionnent différemment dans les trois régions.

Les tableaux 18 et 19 sont issus du rapport du Comité national sur la révision des services préhospitaliers d'urgence paru en décembre 2000. Ils permettent de comparer les trois régions sur la base de données comparables. Notons que les données concernant le nombre de *premiers répondants* ne concordent pas avec celles cumulées dans le cadre de la présente étude pour le Nord-du-Québec. Cela peut être attribuable au fait qu'il peut y avoir des premiers répondants qui ne sont pas intégrés aux services de transport préhospitalier d'urgence.

**TABEAU 18**

COMPARAISON DE L'OFFRE DE SERVICES DE PREMIERS RÉPONDANTS

| Régies                | Nombre de municipalités par RRSSS | Nombre de premiers répondants | Profil des premiers répondants |
|-----------------------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| Abitibi-Témiscamingue | 1                                 | 16                            | -                              |
| Côte-Nord             | 6                                 | 60                            | Pompiers et citoyens           |
| Nord-du-Québec        | 1                                 | 8                             | Citoyens                       |

Source : Comité national sur la révision des services préhospitaliers d'urgence (André Dicaire, président), (2000) *Urgences préhospitalières « un système à mettre en place »*, Ministère de la Santé et des Services sociaux, p. 31.

**TABEAU 19**

COMPARAISON DE L'OFFRE DE SERVICES D'AMBULANCES

| Régies                | Population par région | Nombre de zones | Nombre d'ambulances | Ratio ambulance par zone <sup>86</sup> |
|-----------------------|-----------------------|-----------------|---------------------|----------------------------------------|
| Abitibi-Témiscamingue | 156 039               | 13              | 17                  | 1,0                                    |
| Côte-Nord             | 103 735               | 12              | 20                  | 2,0                                    |
| Nord-du-Québec        | 39 304                | 7               | 8                   | 1,0                                    |

Source : Comité national sur la révision des services préhospitaliers d'urgence (André Dicaire, président), (2000) *Urgences préhospitalières « un système à mettre en place »*, Ministère de la Santé et des Services sociaux, p. 44.

De ces trois régions, la Côte-Nord est celle qui est la mieux desservie par les services de transport préhospitalier, et ce, tant par les services de type *premiers répondants* que ceux des ambulanciers. Lorsqu'on calcule le nombre de personnes desservies par le

<sup>86</sup> Ce ratio représente le nombre d'ambulances par rapport au nombre de zones.

total de ces deux services, cette région arrive en tête avec un véhicule pour 1 296 personnes. Dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, le ratio est d'un véhicule pour 4 728 personnes et il est d'un véhicule pour 2 456 personnes dans la région du Nord-du-Québec.

Il faut noter que la répartition de la population dans ces trois régions n'est pas la même. L'Abitibi-Témiscamingue est la plus peuplée des trois, mais elle a aussi le plus petit territoire et ne compte pas de populations isolées (voir tableau 19). Cette concentration relative de la population dans l'espace, de même que leur accessibilité, permet certaines économies de ressources. Le tableau 20 donne les superficies totales des régions, ainsi que le nombre de municipalités ou villages selon leur taille.

**TABLEAU 20**

NOMBRE DE MUNICIPALITÉS ET VILLAGES EN FONCTION DE LA DÉMOGRAPHIE, 2001

|                       | Superficie              | < de 1 000 | 1000 à 9 999 | 10 000 à 24 999 | 25 000 et + |
|-----------------------|-------------------------|------------|--------------|-----------------|-------------|
| Abitibi-Témiscamingue | 65 000 km <sup>2</sup>  | 56         | 24           | 2               | 1           |
| Côte-Nord             | 328 693 km <sup>2</sup> | 17         | 12           | 1               | 0           |
| Nord-du-Québec        | 840 000 km <sup>2</sup> | 16         | 13           | 0               | 0           |

Source : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, (2001) Répertoire des municipalités du Québec (Internet) adresse : <http://www.mamm.gouv.qc.ca/mamm.html>

Il n'a pas été possible de rassembler d'autres données comparables pour ces trois régions, de sorte que l'exercice de comparaison des services de transport ambulancier est relativement limité aux aspects de l'offre de services. En fait, les RRSSS de la Côte-Nord et de l'Abitibi-Témiscamingue cumulent des données sur le nombre de transports par année, mais ce n'est pas le cas pour les RRSSS de la région Nord-du-Québec. De même, les données sur les temps de réponse n'étaient pas cumulées ou n'étaient pas suffisamment fiables.

### 3.7 Services de protection des incendies

La région Nord-du-Québec compte 28 services de sécurité incendie qui cumulent un effectif de 437 personnes. De ce nombre, 13 services d'incendies et 282 employés sont sur le territoire de la Baie-James, alors que 15 services d'incendies et 155 employés sont sur le territoire du Nunavik (voir tableau 21). La majorité du personnel est à temps partiel, aussi nommés pompiers volontaires<sup>87</sup>.

Pour les villages inuits du territoire du Nunavik, les services d'incendies comptent quinze véhicules; un pour chaque village, sauf Kuujuaq qui en a deux. Le nombre de sorties

87 Ministère de la Sécurité publique (2000), *La sécurité incendie au Québec, Quelques chiffres*, p. 9.  
Desgagnés, M., (2002), Communication personnelle, Grand Conseil des Cris.

par village varie de cinq à six par an, pour les plus petites communautés, à environ 80 par an pour Kuujuaq<sup>88</sup>.

Dans les villages cris, l'offre de services d'incendies dans tous les villages est relativement récente. À la demande des communautés, le Grand Conseil des Cris a pris en charge la coordination de la mise en place de ces services dans les villages qui n'en avaient pas. Cela a requis une aide financière de source fédérale. Tous les villages ont une caserne d'incendies et un réseau d'aqueduc avec bornes d'incendies. Ils ont aussi des équipements tels que : des pompes à feu, des pinces de désincarcération et des équipements spécialisés pour les feux de forêt. En plus des véhicules spécialisés pour les incendies et sauvetages, chaque service a un véhicule utilitaire. Leur aire d'intervention est le territoire du village. Il peut arriver qu'ils interviennent lors d'accidents sur les routes provinciales. Cependant, il n'y a pas d'entente formelle à cet effet<sup>89</sup>.

En 1998, la région Nord-du-Québec détenait le taux d'incendies le plus faible, avec 0,26 incendie par 1 000 habitants. Par contre, elle détenait aussi le taux de mortalité le plus élevé, lors d'incendies, avec 2,6 par 100 000 habitants<sup>90</sup>.

---

88 Harvey, L., (2001), Communication personnelle, Kativik Regional Police Force.

89 Desgagnés, M., (2002), Communication personnelle, Grand Conseil des Cris.

90 Ministère de la Sécurité Publique, (1998), Incendies de bâtiments, pertes matérielles et décès, selon la région administrative.

**TABLEAU 21**

LOCALISATION DES SERVICES D'INCENDIES, POPULATION DESSERVIE, EFFECTIFS ET VÉHICULES

| Municipalités et villages           | Population | Effectifs                 | Véhicules                                                                                                    |
|-------------------------------------|------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Territoire de la Baie-James</b>  |            |                           |                                                                                                              |
| Radisson                            | 350        | 1 t. plein, 16 t. partiel | 2 camions pompe,<br>1 véhicule de sauvetage,<br>1 véhicule d'urgence                                         |
| Chapais                             | 1 921      | 22 t. partiel             | 2 camions pompe,<br>1 unité d'urgence                                                                        |
| Chibougamau                         | 8 503      | 1 t. plein, 26 t. partiel | 3 camions pompe,<br>1 camion citerne,<br>1 véhicule d'urgence,<br>1 unité d'équipement                       |
| Lebel-sur-Quévillon                 | 3 337      | 37 t. partiel             | 1 camion pompe,<br>1 camion citerne,<br>1 véhicule d'urgence,<br>1 unité d'équipement                        |
| Matagami                            | 2 063      | 34 t. partiel             | 2 camion pompe,<br>1 véhicule d'urgence,<br>1 unité d'équipement                                             |
| Valcanton et Villebois <sup>a</sup> |            |                           |                                                                                                              |
| Chisasibi                           | 3 432      | 2 t. plein, 20 t. partiel | 1 camion avec échelle aérienne de 75 pi,<br>1 camion pompe,<br>1 véhicule de sauvetage,<br>1 camion à mousse |
| Eastmain                            | 544        | 1 t. plein, 17 t. partiel | 1 camion pompe,<br>1 véhicule de sauvetage                                                                   |

## SUITE

| Municipalités et villages          | Population    | Effectifs                          | Véhicules                                                                              |
|------------------------------------|---------------|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Territoire de la Baie-James</b> |               |                                    |                                                                                        |
| Mistissini                         | 2 441         | 2 t plein, 20 t. partiel           | 1 camion avec échelle aérienne de 75 pi,<br>1 camion pompe,<br>1 véhicule de sauvetage |
| Nemaska                            | 526           | 1 t. plein, 15 t. partiel          | 1 camion pompe,<br>1 véhicule de sauvetage                                             |
| Waskaganish                        | 1 660         | 1 t. plein, 15 t. partiel          | 2 camions pompe,<br>1 véhicule de sauvetage                                            |
| Waswanipi                          | 1 236         | 3 t. plein, 15 t. partiel          | 2 camions pompe,<br>1 véhicule de sauvetage                                            |
| Wemindji                           | 994           | 1 t. plein, 15 t. partiel          | 2 camions pompe,<br>1 véhicule de sauvetage                                            |
| Oujé-Bougoumou                     | 526           | 2 t. plein, 15 t. partiel          | 2 camions pompe,<br>1 remorque de sauvetage                                            |
| <b>Total Baie-James</b>            | <b>29 374</b> | <b>15 t. plein, 267 t. partiel</b> | <b>44 véhicules (non-exhaustif)</b>                                                    |

a : Ces deux localités sont desservies par les services d'incendies de Normétal, en Abitibi-Témiscamingue.

Sources : Ministère de la Sécurité publique, (2001), *Bottin des services de sécurité incendie du Québec* (Internet) adresse : <http://www.msp.gouv.qc.ca/incendie/sida/formasp/>

Bégin, R., (2002), Communication personnelle, Localité de Valcanton.

Desgagnés, M., (2002), Communication personnelle, Grand Conseil des Cris.

Jutra, D., (2002), Communication personnelle, Localité de Radisson.

Leblanc, C., (2002), Communication personnelle, Ville de Matagami.

Lessard, S., (2002), Communication personnelle, Services d'incendies de Chapais.

Lortie, R., (2002), Communication personnelle, Ville de Chibougamau.

Riopel, S., (2002), Communication personnelle, Ville de Lebel-sur-Quévillon.

## Suite

| Municipalités et villages    | Population    | Effectifs                          | Véhicules                                       |
|------------------------------|---------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|
| <b>Territoire du Nunavik</b> |               |                                    |                                                 |
| Whapmagoostui                | 632           | 1 t. plein, 16 t. partiel          | 1 camion à pompe (4x4), 1 véhicule de sauvetage |
| Kuujjuarapik                 | 585           | 13 t. partiel                      | 1                                               |
| Umiujaq                      | 327           | 8 t. partiel                       | 1                                               |
| Inukjuak                     | 1 387         | 8 t. partiel                       | 1                                               |
| Kangiqsualujuaq              | 726           | 9 t. partiel                       | 1                                               |
| Kuujuaq                      | 2 099         | 23 t. partiel                      | 2                                               |
| Tasiujaq                     | 233           | 9 t. partiel                       | 1                                               |
| Kangirsuk                    | 390           | 11 t. partiel                      | 1                                               |
| Aupaluk                      | 206           | Non disponible                     | 1                                               |
| Quaqtaq                      | 274           | 12 t. partiel                      | 1                                               |
| Puvirnituq                   | 1 327         | 12 t. partiel                      | 1                                               |
| Akulivik                     | 457           | 8 t. partiel                       | 1                                               |
| Kangiqsujuaq                 | 479           | 11 t. partiel                      | 1                                               |
| Salluit                      | 1 057         | 8 t. partiel                       | 1                                               |
| Ivujivik                     | 284           | 6 t. partiel                       | 1                                               |
| <b>Total Nunavik</b>         | <b>10 463</b> | <b>1 t. plein, 154 t. partiel</b>  | <b>16</b>                                       |
| <b>Nord-du-Québec</b>        | <b>39 837</b> | <b>16 t. plein, 421 t. partiel</b> | <b>28 véhicules (non-exhaustif)</b>             |

Sources : Ministère de la Sécurité publique, (2001), *Bottin des services de sécurité incendie du Québec* (Internet) adresse : <http://www.msp.gouv.qc.ca/incendie/sida/formasp/>  
Desgagnés, M., (2002), Communication personnelle, Grand Conseil des Cris.

### 3.8 Services de police

La Sûreté du Québec a quatre postes dans la région, situés à Chibougamau, Matagami, Radisson et Kuujuaq. Un poste auxiliaire est aussi présent à Lebel-sur-Quévillon. Les véhicules sont utilisés pour faire de la patrouille et répondre à des appels d'urgence. À Kuujuaq, puisqu'il y a une police régionale, la Sûreté du Québec est appelée en appui pour les appels d'urgence, leurs activités concernent davantage les enquêtes.

**TABLEAU 22**

VÉHICULES ET ESTIMATION DES KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LA SÛRETÉ DU QUÉBEC

|          | Nombre et type de véhicules     | Approximation de la distance parcourue par année (km) |
|----------|---------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Matagami | 2 véhicules 4x4<br>2 voitures   | 65 000 à 70 000                                       |
| Radisson | 3 véhicules 4x4<br>1 voiture    | 50 000                                                |
| Kuujuaq  | 2 véhicules 4x4<br>2 motoneiges | 7 000 à 8 000                                         |

Source : Sûreté du Québec à Matagami, Radisson et Kuujuaq, 2001

Au Nunavik, la Kativik Regional Police Force (KRPF) est présente dans les 14 villages. Chaque poste a un véhicule, Puvirnituk et Kuujuarapik en ont deux et Kuujuaq en a quatre. Ce sont tous des véhicules utilitaires sports (4x4), mis à part une voiture à Kuujuaq. La fréquence des urgences n'est pas connue et le kilométrage des véhicules peut être estimé à 10 000 par année<sup>91</sup>.

Dans la région de la Baie-James, la Police crie est présente dans les neuf villages cris. En matière de transports, par exemple à Eastmain, la Police crie possède deux véhicules de type 4X4 et une motoneige. Cette police doit couvrir un peu plus d'une centaine de kilomètres de route et plusieurs centaines de kilomètres hors routes. Les véhicules parcourent de 25 000 à 30 000 kilomètres par année. Eastmain étant un petit village cri d'environ 550 personnes pour un territoire de 155 kilomètres carrés, on peut s'attendre à ce que ces données représentent un minimum de service pour chaque village et que les communautés plus importantes (Chisasibi, Mistissini, Waskaganish, Waswanipi, Wemindji et Whapmagoostui) aient davantage de ressources<sup>92</sup>.

Le village naskapi de Kawawachikamach a son propre corps policier et il est desservi au besoin par la Sûreté du Québec posté à Schefferville sur la Côte-Nord<sup>93</sup>.

91 Harvey, L., (2001), Communication personnelle, Kativik Regional Police Force (KRPF).

92 Tivnan, M., (2001), Communication personnelle, Police crie de Eastmain.

93 Ministère de la Sécurité publique, (2001), *Police et sécurité privée* (Internet) adresse : <http://www.msp.gouv.qc.ca/police/>



## 4. PRINCIPES DE BASE POUR L'ANALYSE DES FORCES ET CONTRAINTES

Les transports collectifs nécessitent des investissements importants en infrastructure et en matériel roulant. Leur caractère collectif est une des raisons pour lesquelles ils sont souvent contrôlés, gérés et exploités par les gouvernements ou leurs agences. D'un point de vue social, les gouvernements doivent aussi voir au bien-être de l'ensemble de la population et cela comprend notamment la possibilité de se déplacer et d'avoir accès aux divers lieux d'activités socio-économiques. Or, dans toute population, une part des gens ne peut assurer ses déplacements d'une manière individuelle.

Le ministère des Transports du Québec est engagé dans cette voie. Sa mission s'énonce ainsi :

*« Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. »<sup>94</sup>.*

Deux principes fondamentaux sont sous-jacents aux choix politiques des gouvernements d'investir dans un domaine et une région donnée : l'équité et l'efficacité. Le mariage de ces deux principes pour un contexte donné définit le niveau de service offert. Définissons brièvement ces deux principes.

### 4.1 Équité

La notion d'équité est centrale dans le choix des gouvernements d'investir dans les équipements sociaux ou de créer des programmes sociaux.

Trois approches de la notion d'équité peuvent s'appliquer dans le domaine des transports : l'équité horizontale, l'équité verticale se rapportant au revenu et l'équité verticale se rapportant au besoin et à la capacité de se déplacer. L'équité horizontale concerne la justice dans l'allocation des coûts et des bénéfices entre les individus et les groupes comparables en matière de revenus et de capacité à se déplacer. C'est ce dont il est question lorsque l'on analyse la contribution financière de chaque groupe en rapport à leur usage des biens et des services de transport ou lorsque deux communautés compétitionnent pour obtenir des investissements en transport<sup>95</sup>.

---

94 Ministère des Transports du Québec, (2001), Déclaration de services aux citoyens du ministère des Transports du Québec, Mission du Ministère (Internet), adresse : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/min/declaration.htm#mission>

95 Litman, T., (1999), *Evaluating Transportation Equity* (Internet) adresse : <http://www.vtpi.org>, Victoria Transort Policy Institute.

L'équité verticale se rapportant au revenu souligne que les transports sont plus équitables s'ils procurent les plus grands bénéfices au moindre coût aux groupes les moins avantagés financièrement, compensant ainsi pour l'iniquité sociale générale<sup>96</sup>.

Finalement, l'équité verticale se référant au besoin et à la capacité de se déplacer mesure à quel point les besoins des individus sont comblés comparativement aux autres personnes de la communauté. Cela suppose que tous devraient profiter d'un niveau minimal d'accès, même les personnes ayant des besoins et des limites particulières qui requièrent des ressources particulières<sup>97</sup>.

## **4.2 Efficacité**

L'efficacité réfère à l'obtention optimale de résultats à partir des ressources injectées. Ainsi, tout investisseur souhaite obtenir un maximum de rendement en impliquant le moins de ressources possible. Cette notion de l'efficacité s'applique aussi pour les institutions publiques.

## **4.3 Structure de l'analyse**

Donc, en ayant en tête ces principes d'équité et d'efficacité, les forces et les contraintes des transports et des services publics sont présentées sous trois aspects :

- les services offerts et l'exploitation desdits services;
- les réseaux et les infrastructures;
- la demande et les usagers.

Par la suite, des orientations stratégiques et des pistes d'intervention en matière de transports collectifs et de services publics pour le Nord-du-Québec sont suggérées.

---

96 Litman, T., (1999), *Evaluating Transportation Equity* (Internet) adresse : <http://www.vtpi.org>, Victoria Transort Policy Institute.

97 Ibid.

## **5. FORCES ET CONTRAINTES DES SERVICES OFFERTS ET DE L'EXPLOITATION DES SERVICES**

Afin de déterminer les forces et les contraintes des transports collectifs et des services publics dans le Nord-du-Québec, des critères de niveau de service vérifiables pour chaque service étudié sont d'abord définis. La conformité de chaque agglomération et village autochtone à ces critères est ensuite validée, à la lumière des informations recueillies lors de la première étape.

### **5.1 Définition des critères de niveau de service**

Le niveau de service d'un mode de transport peut se caractériser à l'aide de plusieurs critères relatifs au coût, à la fréquence, à la disponibilité du service et à la qualité du service.

Les critères énoncés s'inspirent des politiques, normes et lois en vigueur. Cependant, ils doivent aussi être choisis en fonction de la possibilité de les apprécier. Le choix des critères et leur appréciation est inévitablement limité par les données.

En effet, les informations quantitatives fiables sur la demande et l'offre de transport dans la région du Nord-du-Québec sont plutôt rares; c'est ce qui a été constaté au cours de la première étape de cette étude technique. Il n'est donc pas possible, avec les données récoltées, de définir précisément les besoins actuels et la demande potentielle pour le transport collectif.

En ce qui concerne les services publics de transport d'urgence, ce n'est pas tant la fréquence des besoins qui importe mais la nécessité d'y répondre avec un niveau de qualité du service adéquat puisqu'il s'agit de situations où la vie humaine peut être en cause. Or, il a été difficile de trouver des données permettant de statuer sur la qualité des services publics d'urgence offerts. La qualité de ces services se mesure généralement par le temps de réponse et le niveau de perfectionnement des intervenants.

Ces considérations générales seront maintenant appliquées aux divers modes de transport collectif et services publics étudiés afin d'établir des critères de niveau de service pour chacun d'eux.

#### **5.1.1 Transport scolaire**

Légalement, le transport scolaire doit être offert aux élèves de la maternelle lorsque leur résidence est à plus de 0,8 kilomètres de l'école, alors que pour les élèves du primaire et du secondaire, c'est à partir d'une distance de 1,6 kilomètres. Ce critère sera utilisé.

**Critère :** Service offert aux élèves de maternelle situés à plus de 0,8 km de l'école et aux élèves du primaire et du secondaire situés à plus de 1,6 km.

### 5.1.2 Transport adapté

Le transport adapté vise des clientèles spécifiques (élèves) ou la population en général. Les services se présentent sous quatre formes : un service de transport adapté en propre, un service intégré au service de transport en commun régulier, le taxi régulier ou adapté et le transport par bénévole<sup>98</sup>.

Selon la *Loi sur le transport en commun*<sup>99</sup>, le transport adapté doit être offert dans les villes qui ont un service de transport urbain public des personnes. De plus, les municipalités ou regroupements de municipalités qui le désirent peuvent organiser un service de transport adapté et recevoir des subventions du MTQ. Cependant, la loi ne prévoit aucune obligation d'offrir un service minimum à ces clientèles.

L'OPHQ fait des démarches en ce sens actuellement et recommande que chaque municipalité soit dans l'obligation de connaître les besoins en transport des personnes handicapées et voie à ce qu'un service soit disponible pour y répondre sur son territoire<sup>100</sup>.

**Critère :** Connaître les besoins et assurer qu'il y ait au moins un service de transport pour les personnes handicapées sur le territoire, accessible à toutes les personnes qui le nécessitent.

### 5.1.3 Transport urbain et suburbain par autocar

Dans le cas du transport urbain par autocar, les règles de subvention du MTQ établissent des normes de population minimale permettant l'accès aux subventions. On peut donc se baser sur cette règle pour énoncer un critère : les villes de plus de 20 000 habitants peuvent avoir un service de transport urbain. Cependant, dans le cas présent, aucune agglomération, village autochtone ou regroupement de ceux-ci n'atteint ce niveau de population.

Le transport par abonnement est une autre forme de transport urbain et suburbain qui permet d'offrir un transport régulier à des clientèles de travailleurs. Cependant, il s'agit de transport privé.

---

98 Office des personnes handicapées du Québec, Gilbert, G. et Zawilski, J., (2000), *Mémoire de l'Office des personnes handicapées du Québec sur la révision des services préhospitaliers d'urgence (transport ambulancier)*, Déposé au Comité national sur la révision des services préhospitaliers d'urgence.

99 Ministère des Transports du Québec, (2001), *Information programmes, Transport en commun* (Internet), adresse; <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/programmes/c11.htm>

100 Gilbert, G., (2001), Communication personnelle, Office des personnes handicapées du Québec.

**Critère :** Les villes de plus de 5 000 habitants devraient avoir accès à une forme de service de transport collectif urbain et suburbain dans la mesure où la demande est concrète et durable.

#### 5.1.4 Transport interurbain par autocar

Pour les permis de transport par autocar de types interurbain, nolisé, par abonnement et touristique, les demandes des transporteurs sont évaluées cas par cas et elles doivent faire la preuve de la nécessité du service. Six critères d'évaluation des demandes sont définis par le *Règlement sur le transport par autobus*<sup>101</sup>. Deux d'entre eux font référence à la notion de niveau de service : les services pour lesquels cette personne demande ce permis répondent aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi, selon le cas; et la délivrance du permis demandé par cette personne n'est pas susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité. Toutefois, ces critères n'indiquent pas de seuil ou d'obligation de service minimum.

Les démarches effectuées afin de définir des critères d'offre minimum de transport interurbain par autocar ne sont pas très concluantes. Le MTQ estime que, pour les circuits réguliers, un achalandage sous le tiers des places disponibles n'est pas rentable si l'on souhaite garder des tarifs compétitifs et comparables à ceux des autres régions<sup>102</sup>. Puisque les services de transport par autocar sont offerts et exploités par des intérêts privés et que, nécessairement, la question de rentabilité entre en ligne de compte, il n'est pas possible d'avancer un critère trop restreignant.

On pourrait suggérer comme critère que toutes les agglomérations et les villages autochtones devraient avoir la possibilité d'être desservis, sur demande, par une entreprise de transport interurbain par autocar. Cependant, dans le contexte présent, il n'est pas réaliste de proposer un tel critère alors que plusieurs villages autochtones ne sont pas reliés par la route.

**Critère :** Là où les infrastructures routières existent et où le seuil de rentabilité peut être atteint.

---

101 Gouvernement du Québec, (2001), *Règlement sur le transport par autobus*, Loi sur les transports.

102 Blais, J., (2001), Communication personnelle, Ministère des Transports du Québec.

#### 5.1.5 Taxi

Le *Règlement sur le transport par taxi* stipule, qu'il doit y avoir un maximum d'un permis de taxi par 1 000 habitants dans une région et que chaque région de taxi doit compter au moins deux permis<sup>103</sup>. Toutefois, la Commission peut délivrer deux permis même si le nombre de personnes, dans une région, n'atteint pas 2 000 personnes et elle peut refuser de délivrer un permis même si le nombre maximum de permis n'est pas atteint. Malgré le premier alinéa, la Commission peut, dans chaque territoire qu'elle a constitué en région et qui est désigné à l'annexe C, délivrer un nombre de permis selon le ratio qui y est établi. La ville de Lebel-sur-Quévillon et le village cri de Mistissini font partie de ces territoires. Quant à Radisson, l'octroi de deux permis s'est fait davantage sur la notion de localité, soit une entité démographique inscrite dans une municipalité qui est très vaste et sans densité de population.

La *Loi sur le transport par taxi* a été modifiée en 2001 et un nouveau règlement suivra. La nouvelle Loi prévoit que des quotas de permis seront fixés par agglomération laissant tomber le ratio de 1/1 000 habitants et la notion de région. Les quotas seront fixés par décret comme valeur absolue. En l'absence de critères qui ne sont pas encore définis, la valeur absolue en période de transition correspond à une projection des valeurs actuelles, soit toujours les normes en vigueur dont celle du 1/1 000 habitants. Il faut ajouter que même si le maximum de permis sur un territoire identifié comme région est de 1/1 000 habitants, la CTQ n'est pas tenue à ce ratio. Le requérant doit également faire la preuve du besoin<sup>104</sup>.

**Critère :** Au moins un permis de taxi pour chaque agglomération ou village autochtone de plus de 1 000 habitants.

#### 5.1.6 Transport ambulancier

Il est nécessaire qu'il y ait un service disponible pour transporter les personnes nécessitant des soins vers le centre de santé ou l'aéroport. Étant donné l'état des personnes transportées, les gens assurant ce service doivent être en mesure de prodiguer un minimum de soins. Notre critère sera donc, qu'il y ait au moins un service de premier répondant avec un véhicule ambulancier dans chaque municipalité et village.

**Critère :** Au minimum, un service de *premier répondant* exploitant un véhicule ambulancier.

#### 5.1.7 Service de police

Il est nécessaire qu'il y ait un service de police dédié dans chaque agglomération et village autochtone et qu'il soit équipé de véhicules de transport adaptés au nombre de personnes et aux conditions du territoire à couvrir.

---

103 Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur le transport par taxi*, Chapitre T-11.1, 37 pages.

104 Martin Claude, Communication personnelle, Direction du transport terrestre des personnes.

Selon la *Loi sur la police*<sup>105</sup>, tout corps policier au Québec doit offrir au moins un niveau de service 1. Les définitions de niveaux de service commandent un certain effectif en matière de personnels et de véhicules de transport. Cependant, dans la région Nord-du-Québec, les polices crie et inuite ne sont pas tenues de se conformer à cette exigence de la loi.

**Critère :** Un service de police dédié dans chaque agglomération et village autochtone.

#### 5.1.8 Service d'incendie

Il est nécessaire qu'il y ait un service dédié dans chaque agglomération et village autochtone et que ce service soit équipé de véhicules de service d'incendies en fonction du nombre d'habitations, d'édifices et d'industries ainsi qu'aux conditions du territoire à couvrir.

**Critère :** Un service d'incendies dédié dans chaque agglomération et village autochtone.

### 5.2 Vérification de la conformité aux critères

Les tableaux suivants indiquent la conformité ou la non-conformité des agglomérations et des villages autochtones à l'égard des critères de niveau de service établis pour chaque mode de transport collectif dans un premier temps et de service public dans un deuxième temps. Afin d'alléger la présentation, les tableaux ont été partagé selon les territoires de la Baie-James et du Nunavik.

Les réponses possibles à la vérification de conformité de chaque critère sont les suivantes :

- Oui : Le critère est atteint
- Non : Le critère n'est pas atteint
- S.O. : Sans objet
- N. doc. : Non documenté

---

105 Gouvernement du Québec, (16 juin 2000), *Loi sur la Police*, Chapitre 12, 77 pages.

## 5.2.1 Conformité des critères de service de transport collectif – région de la Baie-James

**TABLEAU 23**

CONFORMITÉ DES CRITÈRES DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF – RÉGION DE LA BAIE-JAMES

|                                                                  | Transport scolaire | Transport adapté | Transport urbain et suburbain par autocar | Transport interurbain par autocar | Taxi       |
|------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------|------------|
| Municipalité de la Baie James (Radisson, Valcanton et Villebois) | Oui                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | Oui        |
| Chapais                                                          | Oui                | Oui              | S.O.                                      | N. doc.                           | Oui        |
| Chibougamau                                                      | Oui                | Oui              | Non                                       | N. doc.                           | Oui        |
| Lebel-sur-Quévillon                                              | Oui                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | Oui        |
| Matagami                                                         | Oui                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | Oui        |
| Chisasibi                                                        | Oui                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | Non        |
| Eastmain                                                         | Non                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | S.O.       |
| Mistissini                                                       | Non                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | Oui        |
| Nemaska                                                          | Non                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | S.O.       |
| Waskaganish                                                      | Non                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | Non        |
| Waswanipi                                                        | Non                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | Oui        |
| Wemindji                                                         | Non                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | S.O.       |
| Oujé-Bougoumou                                                   | Non                | Non              | S.O.                                      | N. doc.                           | S.O. (oui) |

Dans plusieurs cas, le service de transport scolaire ne répond pas à notre critère de niveau de service. Cependant, les intervenants du milieu ont affirmé que les services de transport répondent aux besoins actuels et il se pourrait qu'un simple manque d'information précise quant aux distances que doivent parcourir les élèves soit en cause. Puisque les villages concernés sont concentrés dans l'espace, il est possible que les distances de marche pour les élèves plus âgés qui ne sont pas desservis soient en deçà de 1,6 kilomètre.

Le transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite est peu développé sur ce territoire.

Le critère développé pour le transport urbain et suburbain s'applique seulement à Chibougamau et il est négatif. Quant au transport interurbain, le manque d'information fait en sorte qu'il n'est pas possible de déterminer si le critère est atteint ou non.

Finalement, deux villages cris ayant des populations relativement importantes ne sont pas desservies par un taxi.

## 5.2.2 Conformité des critères de service de transport collectif – Nunavik

**TABLEAU 24**

CONFORMITÉ DES CRITÈRES DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF – NUNAVIK

|                              | Transport scolaire | Transport adapté | Transport urbain et suburbain par autocar | Transport interurbain par autocar | Taxi |
|------------------------------|--------------------|------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------|------|
| Kuujjuarapik / Whapmagoostui | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | Non  |
| Umiujaq                      | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Inukjuak                     | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | Oui  |
| Kangiqsualujuaq              | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Kuujuaq                      | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | Oui  |
| Tasiujaq                     | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Aupaluk                      | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Kangirsuk                    | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Quaqtaq                      | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Puvirnituq                   | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | Non  |
| Akulivik                     | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Kangiqsujaq                  | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Salluit                      | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | Non  |
| Ivujivik                     | Oui                | Oui              | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |
| Kawawachikamach              | Oui                | Non disponible   | S.O.                                      | S.O.                              | S.O. |

Les services de transport scolaire et de transport adapté sont bien développés dans la région du Nunavik. Rappelons toutefois que les services de transport adaptés ne sont pas offerts à l'aide de véhicules adaptés; en particulier, les chaises roulantes ne peuvent entrer directement dans les véhicules disponibles.

Le critère développé pour le transport urbain, suburbain et interurbain par autocar ne s'applique pas aux villages de la région.

Finalement, trois villages autochtones ayant des populations relativement importantes ne sont pas desservies par un taxi.

### 5.2.3 Conformité des critères de services publics – Région de la Baie-James

**TABLEAU 25**

CONFORMITÉ DES CRITÈRES DE SERVICES PUBLICS – RÉGION DE LA BAIE-JAMES

|                                                                  | Transport ambulancier | Service d'incendie | Service de police |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------|-------------------|
| Municipalité de la Baie James (Radisson, Valcanton et Villebois) | Oui                   | Oui                | Oui               |
| Chapais                                                          | Oui                   | Oui                | Non               |
| Chibougamau                                                      | Oui                   | Oui                | Oui               |
| Lebel-sur-Quévillon                                              | Oui                   | Oui                | Oui               |
| Matagami                                                         | Oui                   | Oui                | Oui               |
| Chisasibi                                                        | Oui                   | Oui                | Oui               |
| Eastmain                                                         | Non                   | Oui                | Oui               |
| Mistissini                                                       | Oui                   | Oui                | Oui               |
| Nemaska                                                          | Non                   | Oui                | Oui               |
| Waskaganish                                                      | Non                   | Oui                | Oui               |
| Waswanipi                                                        | Oui                   | Oui                | Oui               |
| Wemindji                                                         | Oui                   | Oui                | Oui               |
| Oujé-Bougoumou                                                   | Non                   | Oui                | Oui               |

Les services de transport ambulancier n'atteignent pas le critère défini dans quatre villages cris. Cependant, ils devraient y répondre d'ici la fin de 2002.

Selon les informations collectées, les services d'incendies sont présents dans toutes les municipalités et les villages, sauf pour Valcanton et Villebois, qui sont desservis par les services d'incendies de Normétal en Abitibi-Témiscamingue.

Les services de police ne sont pas présents dans la municipalité de Chapais. Cependant, le poste de la Sûreté du Québec situé à Chibougamau couvre ce territoire.

## 5.2.4 Conformité des critères de services publics – Nunavik

**TABLEAU 26**

CONFORMITÉ DES CRITÈRES DE SERVICES PUBLICS – NUNAVIK

|                             | Transport ambulancier                        | Service d'incendie | Service de police |
|-----------------------------|----------------------------------------------|--------------------|-------------------|
| Kuujuarapik / Whapmagoostui | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Umiujaq                     | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Inukjuak                    | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Kangiqsualujuaq             | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Kuujuaq                     | Non <sup>a</sup>                             | Oui                | Oui               |
| Tasiujaq                    | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Aupaluk                     | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Kangirsuk                   | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Quaqtaq                     | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Puvirnituk                  | Non <sup>a</sup>                             | Oui                | Oui               |
| Akulivik                    | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Kangiqsujaq                 | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Salluit                     | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Ivujivik                    | Non                                          | Oui                | Oui               |
| Kawawachikamach             | Oui (desservis par la RRSSS de la Côte-Nord) | Oui                | Oui               |

a : Rappelons que Kuujuaq et Puvirnituk ont des ambulances exploitées par une personne ayant une formation de RCR.

Les services de transport ambulanciers sont peu développés au Nunavik. Rappelons cependant que Kuujuaq et Puvirnituk ont une ambulance gérée par une personne ayant une formation de RCR.

En ce qui concerne les services d'incendies, tous les villages sont desservis. Quant aux services de police, ils sont présents dans tous les villages et répondent donc aux critères établis.



## **6. FORCES ET CONTRAINTES DES RÉSEAUX ET DES INFRASTRUCTURES**

Une première contrainte aux transports collectifs et services publics dans le Nord-du-Québec est la taille importante du territoire et la dispersion des agglomérations. Ainsi, les distances à parcourir sont grandes, ce qui se reflète dans le coût et le temps de transport routier. Dans ce contexte, le transport interurbain collectif est à la fois avantage et désavantage. Il est avantage comparativement aux transports routiers individuels. Cependant, les distances sont telles et les populations si peu nombreuses que l'achalandage demeure limité. De plus, pour certains déplacements, par exemple les déplacements pour raisons médicales, les gens préféreront le mode aérien aux modes routiers, même s'il est plus onéreux.

Une autre caractéristique de l'aménagement du territoire influe sur les transports collectifs et les services publics : la forme de développement des agglomérations. Dans le Nord-du-Québec, les zones urbanisées sont relativement denses. Cette configuration des agglomérations diminue les besoins de transport collectif en milieu urbain. Les distances étant relativement petites, elles se franchissent plus facilement par des modes individuels ou par taxi. Cependant, il y aura toujours des clientèles captives, telles que les enfants, les personnes âgées et handicapées ainsi que les personnes ayant moins de ressources financières à consacrer au transport.

Régionalement, les infrastructures de transport terrestre sont peu développées. Le Nunavik n'est pas relié par route au reste de la province. Les infrastructures de transport sont peu étendues dans la région de la Baie-James, et les routes d'accès aux ressources, souvent utilisées à d'autres fins, demeurent en gravier ou en terre. Le faible débit de circulation rend difficile les justifications d'interventions visant l'amélioration des surfaces de roulement.

Les conditions climatiques et naturelles (tempêtes, froid, etc.) représentent une limite à des modes de transport qui exposent la personne à ces conditions, tel que la marche, le vélo ou même les transports en commun publics qui nécessitent l'attente du véhicule à l'extérieur. Ces conditions portent les gens à privilégier un service de porte à porte ou qui s'en approche le plus possible.

Ces conditions climatiques, ainsi que la présence de pergélisol, sont aussi une limite à la durabilité des infrastructures et équipements de transport. Ainsi, les caractéristiques techniques de ceux-ci doivent être spécifiquement adaptées aux conditions. Mentionnons, par exemple, les autobus scolaires munis de directions à quatre roues motrices.



## **7. FORCES ET CONTRAINTES DE LA DEMANDE ET DES USAGERS**

### **7.1 Aspects démographiques**

La principale contrainte sur la demande pour les transports collectifs et les services publics dans le Nord-du-Québec est attribuable aux populations peu nombreuses qui sont, de surcroît, réparties dans un vaste territoire. Cette population devrait s'accroître dans les prochaines années dans la plupart des villages cris et inuits mais non dans les municipalités non autochtones les plus peuplées et rapprochées, à savoir Chibougamau, Chapais, Lebel-sur-Quévillon et Matagami.

L'augmentation de la population est attribuable au taux de natalité élevé dans les communautés autochtones. Le fort taux de natalité est par contre compensé en partie par l'émigration. Il s'ensuit que, globalement ainsi que spécifiquement pour plusieurs villages autochtones la population devrait rajeunir. Les besoins de transports collectifs d'une population jeune visent principalement le transport scolaire.

### **7.2 Motifs générateurs de déplacement**

Les motifs générateurs de déplacement des personnes dans le Nord-du-Québec sont principalement attribuables aux activités d'exploitation des ressources naturelles et de production d'énergie. Ces activités peuvent générer des besoins de transport collectif suburbain et interurbain. En outre, ces activités amènent des gens dans la région qui devront être déplacés selon quelques trajets cohérents vers les lieux de travail à partir des municipalités où résident les gens. Il s'agit à la fois d'une force et d'une contrainte, dépendamment de la permanence de l'exploitation. Cela représente une force pour le transport collectif puisque des masses critiques de gens à déplacer sont atteintes. Par contre, si la durabilité de l'exploitation est compromise, l'attrait d'offrir le service, pour les entreprises de transport par autocar, peut être d'autant diminué.

Un autre important générateur de demande est l'éducation des jeunes. Comme il a été mentionné précédemment, ce générateur devrait croître dans les prochaines années, et ainsi stimuler la demande de transport scolaire. Spécifiquement pour le Nord-du-Québec, ce générateur accroîtra la demande de transport extrarégional.

Enfin, le tourisme est un autre motif générateur de déplacements dans le Nord-du-Québec. Il s'agit principalement de déplacements interurbains intrarégionaux ou extrarégionaux qui concernent tant les populations locales que les populations externes.

### **7.3 Us et coutumes**

Les populations du Nord-du-Québec sont davantage habituées aux transports de type individuel en milieu urbain et suburbain. Notamment, la motoneige et les véhicules tout-terrains (VTT) sont des modes de transport relativement répandus, et ce, même pour les jeunes.

Par ailleurs, les populations autochtones sont accoutumées au transport collectif informel : ils pratiquent le covoiturage depuis toujours. Tant les automobiles que les véhicules utilitaires tels la motoneige et les tout-terrains servent à transporter plusieurs personnes à la fois. Il est possible que la convivialité des villages et peut-être aussi les conditions climatiques difficiles, se reflètent ainsi dans l'organisation des services de transport.

Finalement, une contrainte à l'appréciation de la demande pour les transports collectifs et les services publics est qu'elle est mal connue. La présente étude a fait ressortir certaines lacunes à ce sujet et l'exercice de l'élaboration d'un premier plan de transport pour cette région apportera certainement une bonne contribution à la connaissance des besoins de transport.

## **8. ORIENTATIONS ET PISTES D'INTERVENTION**

À partir des analyses sur les forces et contraintes ainsi que de l'ensemble des informations recueillies, des orientations de développement et des pistes d'intervention sont proposées.

Cette partie de l'étude vise aussi à expliquer l'importance des transports collectifs et des services publics pour le développement socio-économique de la région Nord-du-Québec. Des éléments et critères de planification stratégique des transports collectifs et services publics sont identifiés. Enfin, les améliorations potentielles à la qualité des infrastructures et services de transport collectif et de services publics sont spécifiées.

Dans la formulation des orientations et pistes d'intervention, certains éléments du contexte politique actuel sont pris en considération. En effet, les gouvernements doivent composer avec des restrictions budgétaires importantes. C'est pourquoi les interventions doivent cibler les besoins auxquels ils souhaitent répondre. Ainsi, dans leurs choix, les avantages socio-économiques doivent excéder les ressources investies.

Certains programmes gouvernementaux peuvent constituer des opportunités pour le développement des transports collectifs dans le Nord-du-Québec. Par exemple, des programmes tels que celui de la réduction des tarifs aériens et de l'accès aux études post-secondaires s'adressent aux communautés autochtones nordiques directement. D'autres programmes comportent des contraintes d'accès qui limitent les opportunités pour la région concernée. Par exemple, le programme de subvention pour les transports en commun ne leur est pas accessible en raison des conditions d'accessibilité basées sur la taille des agglomérations. Rappelons que ces programmes sont conçus selon une logique d'efficacité et d'équité.

Rappelons aussi que, dans le domaine aérien, les dernières années ont été marquées par une déréglementation. Cela a eu pour effet de diminuer le nombre de transporteurs. Mentionnons, par exemple, Air Alma qui offrait des tarifs plus avantageux que ses concurrentes dans le Nord-du-Québec. La concurrence ayant changé, cela se reflète sur les prix du transport. Dans les régions éloignées qui dépendent grandement des transports aériens, à défaut de liens terrestres ou pour des déplacements nécessitant une plus grande rapidité, l'impact est d'autant plus important.

## **8.1 Le transport : un élément structurant du développement socio-économique**

Une des fonctions des services de transport est de soutenir le développement social et économique. Le transport consiste à assurer la mobilité des biens et des personnes efficacement d'un point à l'autre afin de permettre l'accès aux autres activités socio-économiques. Cependant, si l'on souhaite que les activités de transport soient économiquement viables, il est nécessaire qu'elles répondent à des critères de rentabilité sociale et économique. Mais, dans leur fonction de soutien au développement, il est fréquent que les services de transport ne soient pas économiquement rentables en soi.

Il est possible de constater que la connaissance des besoins et de la demande en matière de transports collectifs et de services publics dans la région est partielle.

Dans des régions éloignées et peu peuplées, les activités de transport jouent un rôle social important. Elles permettent, entre autres, aux jeunes d'avoir accès à l'éducation. Dans des localités autochtones où le décrochage scolaire est une problématique importante et où la natalité est croissante, tout support peut paraître essentiel.

Du point de vue de l'emploi, les activités de transport ont aussi un rôle à jouer. Les emplois potentiels à créer en transport collectif et services publics sont en nombre plutôt limité. Cependant, dans un contexte où les taux de chômage sont plus élevés que la moyenne provinciale et la création d'emplois est faible, ces derniers ont une importance relativement grande. Le défi en matière de transport consiste à créer des emplois durables dans le temps.

D'autre part, la création d'emplois doit permettre et valoriser l'embauche des populations locales. Le portrait des activités de transport suggère que les domaines d'activités contrôlés par les institutions publiques soient davantage pénétrés par les autochtones. Par exemple, la RRSSS crie a à son emploi un seul technicien ambulancier non autochtone et l'embauche des prochains techniciens ou premiers répondants visera exclusivement des autochtones<sup>106</sup>. À la RRSSS du Nunavik, la politique est similaire; les autochtones occupent les postes de chauffeur d'ambulances et obtiennent les contrats de transport aéroportuaire des patients. Au total, les emplois autochtones créés cumulent environ 25 postes, cependant seul le quart de ceux-ci constitue des emplois à temps plein<sup>107</sup>.

Les activités de transport sont aussi un domaine de création d'entreprises. Les informations collectées dénotent que les autochtones n'occupent pas une grande part de marché en matière d'entreprises de transport terrestre des personnes; les non-autochtones sont majoritaires. L'occupation par ces derniers des territoires plus

---

106 Tousignant, A., (2001), Communication personnelle, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux crie.

107 Gratton, J., (2001), Communication personnelle, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux du Nunavik. Auclair, S., (2002), Communication personnelle, Centre de santé Inuulitsivik.

accessibles situés au sud de la région contribue certainement à cet état de fait. En outre, parmi les entreprises de transport par autocar ayant une place d'affaires dans la région, une seule sur quatre est de propriété autochtone. Dans le domaine du taxi, environ une dizaine de permis sont la propriété de personnes d'origine autochtone, ce qui équivaut au tiers du total de permis.

Cela dit, il demeure que les transports collectifs doivent s'adapter à la demande et, donc qu'ils doivent suivre le pas du développement économique. Dans les régions éloignées, le développement des transports collectifs et services publics doit afficher une certaine souplesse car l'équilibre de la demande y est plus fragile du fait des faibles populations, de la dispersion et de la nature des principaux motifs générateurs de déplacements.

## **8.2 Orientations stratégiques**

À la lumière des considérations précédentes, un certain nombre d'orientations stratégiques peuvent être formulées. Elles sont regroupées selon trois grands axes : le développement des connaissances, l'évaluation des besoins et des ressources et la mise en œuvre.

### *Développement de connaissances :*

- Acquérir une meilleure connaissance des besoins de la population par voie d'enquêtes spécifiques.
- Acquérir une meilleure connaissance des ressources disponibles (notamment : infrastructures, matériel roulant, financement).

### *Évaluation des besoins et des ressources :*

- Faire un suivi du développement économique régional et être à l'écoute des nouveaux besoins en transport.
- Évaluer les besoins de transport interurbain des personnes habitant le Nunavik et proposer des solutions appropriées.
- Reconnaître et valoriser les initiatives locales de transport collectif.
- Valoriser les initiatives de partenariat entre les communautés autochtones et les municipalités.
- Évaluer les potentiels de partenariats et la collaboration du ministère des Transports avec le ministère de l'Éducation, le ministère de la Sécurité publique et le ministère de la Santé et des Services sociaux ainsi que leurs intervenants régionaux.

### *Mise en oeuvre*

- Dans la mesure du possible, accroître la mise en commun des services et l'optimisation des ressources disponibles.
- Assurer un développement durable des transports collectifs dans la région, par le biais d'interventions adaptées à la grandeur du territoire, à la faible densité de population et à l'isolement des communautés.

## **8.3 Pistes d'intervention**

### 8.3.1 Transport scolaire

L'offre actuelle de services quotidiens de transport scolaire répond aux besoins des populations. L'augmentation prévue des populations crie et inuite, attribuable au taux de natalité élevé, devrait toutefois accroître les besoins dans les prochaines années. Ce sont le ministère de l'Éducation et les commissions scolaires crie et inuites en particulier qui seront appelés à suivre l'évolution de ces besoins.

Un autre facteur pouvant accroître les besoins et les coûts de service du transport scolaire est l'étalement urbain. Ce phénomène n'est pas répandu dans le Nord-du-Québec actuellement, puisque seul Chibougamau présente cette tendance.

Par ailleurs, les préoccupations recueillies suggèrent qu'il y aurait peut-être lieu d'examiner de plus près les besoins en matière de transport pour réaliser des sorties spéciales, de nature sportive ou culturelle. Ce type d'activités est complémentaire aux apprentissages scolaires proprement dits et contribue au désenclavement social des gens. L'effet est certainement bénéfique pour des individus en développement.

Finalement, dans une perspective de développement des services de transport collectif, le potentiel d'utilisation des véhicules scolaires pour le transport d'autres clientèles pourrait être examiné. L'usage de ces véhicules à d'autres fins comporte diverses contraintes d'horaires, de législation et de coordination entre des intervenants variés.

- Intervention : Évaluer les possibilités d'optimiser l'utilisation des véhicules scolaires.

### 8.3.2 Transport adapté

Dans la région de la Baie-James, les services de transport pour personnes handicapées sont peu nombreux. Le programme d'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, adopté en octobre 2001, pourrait offrir une voie afin de combler ce manque. Dans le Nunavik, des véhicules assurent déjà un

service de transport pour ces clientèles, sans toutefois être spécifiquement adaptés pour les personnes en fauteuil roulant.

- Intervention : Suivre l'évolution de la demande pour des véhicules adaptés pour le transport de personnes en fauteuil roulant.

La stabilisation du financement de ces services de transport dans le Nunavik a soulevé quelques commentaires. Actuellement, une part significative provient de collectes de fonds privés. La diversification de la clientèle pourrait être une source de financement alternative et autonome.

- Intervention : Préserver la priorité aux handicapés et personnes à mobilité réduite tout en offrant les services à d'autres clientèles.

### 8.3.3 Transport urbain et suburbain par autocar

Le transport urbain et suburbain par autocar est difficilement envisageable dans la plupart des agglomérations de la région Nord-du-Québec, à tout le moins l'implantation d'un service exclusivement dédié à cet effet. Les populations sont, en effet, trop peu nombreuses pour justifier la mise en place d'une desserte régulière par autobus. La municipalité de Kuujuaq a déjà tenté l'expérience, qui s'est avérée un échec. Le développement du transport collectif urbain dans le Nord-du-Québec pourrait emprunter des voies alternatives telles que le covoiturage ou encore une forme de taxis collectifs. Le ministère des Transports favorise d'ailleurs depuis 1998, une meilleure utilisation des ressources disponibles en matière de transport des personnes par la mise en commun des services de transport collectif. Mais encore, il est possible que la demande pour de tels services ne soit pas suffisante.

- Intervention : Instaurer une table de travail sur les besoins de déplacement urbain dans les principales villes et villages.

Par ailleurs, dans le cadre de l'adoption de la *Politique nationale de la ruralité* en décembre 2001, le gouvernement accordera, à partir de la prochaine année financière, un montant global de 10 M\$ sur cinq ans pour le développement du transport collectif en milieu rural. À cet effet, le ministère des Transports a la responsabilité de préparer un projet de programme d'aide dédié aux MRC rurales destiné à établir une offre de transport en se servant des ressources existantes.

- Intervention : Effectuer un suivi des demandes d'aide au développement du transport collectif en milieu rural, là où la *Politique nationale de la ruralité* s'applique, c'est à dire à Villebois et Valcanton dans le sud de la Baie-James

Les besoins de transport par autocar suburbain sont assurés par l'entreprise privée; des contrats de transport par abonnement sont conclus entre les compagnies d'exploitation

des ressources naturelles et de production d'énergie et les entreprises de transport par autobus.

- Intervention : Proposer aux entreprises effectuant ou offrant du transport par autobus pour leurs employés d'ouvrir l'offre à d'autres clientèles.

#### 8.3.4 Transport interurbain par autocar

Les informations colligées ont montré que les communautés criées souhaiteraient être liées entre elles et aux municipalités plus au sud par un service de transport par autocar. Le recours à des études d'experts pourrait être envisagé afin d'explorer l'opportunité et la possibilité d'implanter un circuit entre les villages criés et les principales villes du sud.

- Intervention : Former une table de concertation avec le milieu afin de valider l'opportunité de créer des liens de service de transport par autocar entre les villages criés de la Baie-James et le sud de la province.

Il a été mentionné au cours de l'étude que les règles de transfert de service de nolisement entre les transporteurs pouvaient poser des limites lors de situations de dépannage d'urgence dans les régions éloignées.

- Intervention : Analyser la possibilité d'introduire une exception afin de faciliter la réponse à des demandes de transport par autocar en régions éloignées.

Les villages du Nunavik sont entièrement isolés du sud de la province par voie terrestre, ce qui les rend dépendants des services de transport aérien. Or, ce mode de transport est plus dispendieux et, au cours des récentes années, la déréglementation dans ce secteur d'activités a eu des conséquences sur les prix, en particulier dans les régions éloignées. Le programme de réduction des frais de transport aérien devrait contribuer à palier ces inconvénients. Il faudra cependant effectuer un suivi de ce programme. Dans ce contexte, il apparaît aussi pertinent d'évaluer l'opportunité de développer de nouveaux liens routiers dans la région.

- Intervention : Vérifier l'impact réel du programme de réduction des tarifs aériens sur l'achalandage, et en rapport avec les fluctuations des tarifs.
- Intervention : Effectuer un suivi des projets de développement qui pourraient avoir un impact sur le développement de liens routiers.

#### 8.3.5 Taxi

Quelques agglomérations et villages autochtones importants ne sont pas desservis par le taxi et pourraient possiblement supporter un tel service. Puisque le taxi est exploité par des intérêts privés, l'offre de ce service ne peut être obligatoire sans une contribution financière.

- Intervention : Suivre l'évolution de l'offre de service de taxi et étudier toute demande de modification à la réglementation visant à soutenir et faciliter l'implantation de ce service.

#### 8.3.6 Transport ambulancier

Notons qu'en matière de transport ambulancier, le rapport Dicaire, préparé pour le compte du MSSS, a donné le ton. En particulier, les régions régionales des communautés criées et inuites se sont engagées à améliorer la quantité et la qualité des services.

- Intervention : Suivre l'évolution de l'application des recommandations du rapport Dicaire, préparé pour le MSSS.

#### 8.3.7 Services d'incendies et services de police

Le MTQ fournit les infrastructures permettant le déplacement des véhicules de services d'urgence. Cependant, dans le contexte du Nord-du-Québec, il apparaît préférable d'adapter les modes de transport utilisés aux conditions du terrain existantes : par exemple, l'utilisation de motoneiges là où les accès routiers sont limités.

Dans un autre ordre d'idées, il pourrait être souhaitable de formaliser des ententes d'intervention des services d'incendies, notamment dans la région de la Baie-James où les services offerts par les autochtones côtoient les services offerts par les municipalités non autochtones.

- Intervention : S'assurer d'une interrelation des services d'incendies sur le territoire. Il en va de même pour les services de police.



## CONCLUSION

La région du Nord-du-Québec se caractérise par une population peu nombreuse et dispersée à travers un vaste territoire. Elle comprend aussi plusieurs villages autochtones isolés n'ayant pas de liens terrestres de transport avec les autres territoires municipalisés. Ce contexte démographique et géographique impose aux services de transport collectif et de services publics de relever des défis particuliers.

Un seul mode de transport terrestre collectif urbain des personnes est offert dans toutes les agglomérations autochtones : le transport scolaire.

Pour ce qui est du transport interurbain, seul le transport aérien relie toutes les communautés du territoire durant toute l'année du moins au Nunavik. Par contre, dans le territoire de la Baie-James, les activités de transport interurbain par autocar dépendent fortement de l'exploitation des ressources de la région et du tourisme. Les communautés criées constituent aussi des clientèles fréquentes. Des circuits réguliers de transport se rendent à Matagami, Chapais et Chibougamau pour les relier au reste du territoire québécois. Pour le reste des besoins de transport par autocar, il s'agit de contrats de nolisement annuels ou au cas par cas.

En matière de services publics, les services de transport préhospitalier sont offerts dans toutes les régions peuplées, mais ils sont de qualité très variable. Le transport aérien y est un maillon essentiel pour l'évacuation médicale.

Les services d'incendies sont présents dans tous les villages du Nunavik. Dans la Baie-James, les villes et les municipalités ont toutes un service, ainsi que tous les villages.

Les services de police couvrent tout le territoire. Trois organisations sont présentes sur le territoire : la Police crie, la KRPF et la Sûreté du Québec.

Les opportunités et contraintes des transports collectifs et des services publics dans le Nord-du-Québec ont été abordées sous différents angles : services offerts et exploitation, réseaux et infrastructures et demande et usagers. Une synthèse est présentée à l'annexe 5.

Parmi les contraintes liées au développement de services de transports collectifs, on retrouve le manque de connaissances fines des besoins de transport des personnes dans le Nord-du-Québec. La présente étude, ainsi que l'ensemble du processus d'élaboration du plan de transport régional, représente une contribution en ce sens.

Les services publics et leur exploitation sont mieux desservis pour les besoins qui sont jugés essentiels et à demande suffisante. En matière de transport collectif, seul le transport scolaire est répandu dans toutes les agglomérations et villages autochtones. Pour ce qui est des services publics, les services d'incendies et le transport

préhospitalier d'urgence sont offerts, mais il y a place à l'amélioration ou à l'accroissement du service pour ce dernier. Les services de police sont bien répartis.

Les réseaux et les infrastructures de transport dans la région Nord-du-Québec ne relient pas toutes les agglomérations et villages autochtones : un village cri et tous les villages inuits n'ont pas de liens terrestres entre eux ni avec le reste du territoire. Les distances importantes ainsi que les faibles niveaux potentiels de circulation font en sorte que la construction de routes sur le territoire est difficilement justifiable.

Les besoins et caractéristiques des usagers et de la demande dans la région du Nord-du-Québec sont peu connus. Le modèle démographique du MTQ prévoit que le taux de natalité élevé dans les communautés autochtones accroîtra les populations des villages. Les besoins en transport scolaire pourraient donc vraisemblablement s'accroître aussi.

Les populations du Nord-du-Québec sont davantage habituées aux transports de type individuel en milieu urbain et suburbain. Toutefois, les transports collectifs informels (covoiturage) sont aussi une pratique très répandue.

Les orientations stratégiques et les interventions qu'il est possible de recommander actuellement sont limitées par le manque de connaissance du milieu. Les orientations stratégiques portent donc sur l'acquisition de connaissances plus fines au sujet de l'organisation et des besoins particuliers de transport collectif dans cette région. Elles prennent donc la forme d'études plus poussées des besoins et des solutions appropriées pour y répondre. Le rapprochement et la collaboration des divers intervenants a aussi une importance particulière dans la région, dans une perspective de mise en commun d'objectifs de planification et de ressources.

## **LEXIQUE**

### **Établissement de services de santé**

Entité juridique qui détient un permis du ministre de la Santé et des Services sociaux à pour gérer des services correspondant aux cinq grandes missions définies dans la loi.

### **Installation de services de santé**

Lieu physique où sont dispensés des soins de santé et des services sociaux à la population du Québec, dans le cadre d'une ou plusieurs missions définies dans la loi.

### **Jamésiens**

Population non autochtone habitant le territoire de la Baie-James.

### **Premier répondant**

Intervenant formé et désigné pour intervenir dans certaines situations d'urgence médicale. Le rôle des premiers répondants consiste à administrer à la victime les soins d'urgence qu'elle requiert selon les protocoles d'intervention clinique prévus à leur intention. La formation est moins avancée que celle des techniciens ambulanciers. Cependant, pour les cas médicaux plus graves, ils peuvent être accompagnés de personnel infirmier.

### **Transport adapté**

Système de transport s'adressant aux personnes dont les caractéristiques physiques ou mentales ne permettent pas d'utiliser les autres modes de transport collectifs et privés.

### **Transport collectif**

Système de transport permettant de déplacer un groupe de personnes et qui est réalisé pour le compte d'autrui.

### **Transport interétablissement**

Transfert des blessés ou des malades qui requièrent des soins particuliers d'un établissement de santé vers un autre établissement de santé.

### **Transport nolisé**

Moyen de transport (autobus, avion, bateau) loué en usage exclusif par un groupe de particuliers ou une entreprise/organisation.

### **Transport scolaire**

Système de transport dédié au transport des écoliers.

### **Transport urbain**

Le transport urbain représente l'ensemble des transports effectués au sein du territoire d'une ville ou d'une municipalité. Il s'agit de courts déplacements.

### **Transport suburbain**

Le transport suburbain représente l'ensemble des transports effectués vers les régions périphériques des milieux urbains.

## BIBLIOGRAPHIE

- Angutiguluk, J., (2001), Communication personnelle, Municipal Council of Puvirnituk.
- Asselin, P., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire de la Baie-James.
- Association des propriétaires d'autobus du Québec, (2001), *Le Québec va de l'avant et depuis 75 ans, l'autobus fait le trajet*, 24 pages.
- Auclair, S., (2002), Communication personnelle, Centre de santé Inuulitsivik.
- Cacchedorian, P., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire Kativik (Nunavik).
- Charron, G., (2001), *Description des limites et des couvertures de zones, Abitibi-Témiscamingue*, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue.
- Comité national sur la révision des services préhospitaliers d'urgence (André Dicaire, président), (2000), *Urgences préhospitalières « un système à mettre en place »*, Ministère de la Santé et des Services sociaux, 338 pages.
- Commission des transports du Québec, (2001), *Fiches des enregistrements de permis des entreprises de transport par autocar dans la région du Nord-du-Québec*.
- Commission des transports du Québec, (2001), *Fiches des permis de taxi dans la région Nord-du-Québec*.
- Commission des transports du Québec, (2001), Agglomérations et régions de taxi par MRC ou territoire équivalent (Internet), adresse : [http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits\\_taxi.htm](http://www.ctq.gouv.qc.ca/secteurs/taxi/portraits_taxi.htm)
- Commission scolaire Kativik, (2001), Guide des études post-secondaires (Internet), adresse : [http://wwwkativik.qc.ca/français/our\\_services/postsec/postsec\\_guide\\_f.html](http://wwwkativik.qc.ca/français/our_services/postsec/postsec_guide_f.html)
- Côté, D., (2001), Communication personnelle, Intercar Saguenay.
- Desgagnés, M., (2002), Communication personnelle, Grand Conseil des Cris.
- Desgagnés, P., (1999), *ES-3 : projections de la population et des ménages, 1996-2021 : le modèle, sa mise en œuvre et les résultats*, Ministère des Transports du Québec.
- Desgagnés, P., (2002), *Rajustement des projections démographiques du MTQ en fonction des chiffres du recensement de 2001*, Ministère des Transports du Québec.

Direction de la planification stratégique, (2000), *Le tourisme au Québec en bref 1999*, Tourisme Québec, 12 pages.

Drouin, R., (1997), *Vers un plan de transport pour la Côte-Nord, Chapitre 13; Le transport collectif*.

Généreux, E., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire Kativik (Nunavik).

Gilbert, G., (2001), Communication personnelle, Office des personnes handicapées du Québec.

Gilbert, G. et Zawilski, J., (2000), *Mémoire de l'Office des personnes handicapées du Québec sur la révision des services préhospitaliers d'urgence (transport ambulancier)*, Déposé au Comité national sur la révision des services préhospitaliers d'urgence, Office des personnes handicapées du Québec, 23 pages.

Girard, J.-F., (2001), Communication personnelle. Transport Adapté Chapais-Chibougamau-Baie-James.

Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur la protection de la santé publique, Chapitre P-35*, 22 pages.

Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur le développement de la région de la Baie James, Chapitre D-8*, 11 pages.

Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur le transport par taxi, Chapitre T-11.1*, 37 pages.

Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur les services de santé et les services sociaux pour les autochtones cris, Chapitre S-5*, 78 pages.

Gouvernement du Québec, (1<sup>er</sup> avril 2000), *Loi sur les transports, Chapitre T-12*, 39 pages.

Gouvernement du Québec, (14 juin 2000), *Loi sur l'instruction publique, Chapitre I-13.3*, 137 pages.

Gouvernement du Québec, (14 juin 2000), *Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuits et naskapis, Chapitre I-14*, 145 pages.

Gouvernement du Québec, (14 juin 2000), *Loi sur l'instruction privée, Chapitre I-13.3*, 137 pages.

- Gouvernement du Québec, (15 juin 2000), *Loi sur les villages nordiques et l'Administration Régionale Kativik, Chapitre V-6.1*, 102 pages.
- Gouvernement du Québec, (16 juin 2000), *Loi sur la police, Chapitre 12*, 77 pages.
- Gouvernement du Québec, (2001), *Règlement sur le transport des élèves, c. I-13.3, r. 7*, 11 pages.
- Gouvernement du Québec, (19 juillet 1999), *Loi sur les cités et villes, Chapitre C-19*, 201 pages.
- Gratton, J., (2001), Communication personnelle, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux du Nunavik.
- Gratton, J.-P., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire crie.
- Groupe de travail sur l'intégration des modes de transport terrestre des personnes (1996) *Transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*, Direction du transport terrestre des personnes, Ministère des Transports du Québec, 481 pages.
- Guimond, A. et Vigneault, C., (2001), Communication personnelle, Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec.
- Harvey, L., (2001), Communication personnelle, Kativik Regional Police Force.
- Hamel, É., (2001), Communication personnelle, Hydro-Québec.
- Institut de la statistique du Québec, (2000), Tableau 4 : Travail, scolarité et mobilité 1996, Les territoires de la région administrative du Nord-du-Québec (10) (Internet) [http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region\\_10/rec4r10.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region_10/rec4r10.htm)
- Institut de la statistique du Québec, (2000), Véhicules de transport utilisés, par territoire équivalent aux MRC de la région administrative du Nord-du-Québec (10), Québec, 1999, (Internet), adresse : [http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/t\\_1599r10.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/t_1599r10.htm)
- Institut de la statistique du Québec, (1999), Tableau 2 : Âge, sexe, état matrimonial et familles : Les MRC de la région administrative du Nord-du-Québec (10) (Internet), adresse : <http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/lesregions/region10/rec2r10.htm>
- Lamontagne, B., (2001), Communication personnelle, Autobus Messier-Chibougamau.
- Langlois, N., (2001), Communication personnelle, Transport Baie-James limitée.
- Lemay, M., (2002), Communication personnelle, Hydro-Québec.

Litman, T., (1999), *Evaluating Transportation Equity* (Internet) adresse : <http://www.vtpi.org>, Victoria Transport Policy Institute.

Maheux, P., (2001), Communication personnelle, Autobus Maheux.

Maheux, P., (2002), *Renseignements sur les circuits scolaires de Valcanton et Villebois*, Autobus Maheux.

Makiuq, W., (2001), Communication personnelle, Société Makivik.

Marotta, M., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire Central Québec.

Mingant, C., (2001), Communication personnelle, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux.

Ministère de l'Éducation, (2001), Commissions scolaires de la région administrative du Nord-du-Québec (Internet), adresse : <http://www.meq.gouv.qc.ca/ADMINIST/OrgScol/r10/cs.htm>

Ministère de l'Éducation, (2001), *Méthode de financement du transport scolaire pour l'année 2001-2002, Baie-James, Crie, Kativik*, 13 pages.

Ministère de l'Industrie et du Commerce, (2001), Profil économique de la région, Nord-du-Québec (10) (Internet) adresse : <http://www.mic.gouv.qc.ca/PME-REG/regions/index.htm>, 64 pages.

Ministère de la Santé et des Services sociaux, (2001), Informations générale, réseaux (Internet) adresse : <http://www.msss.gouv.qc.ca/f/reseau/index.htm>

Ministère de la Sécurité publique, (2001), Bottin des services de sécurité incendie du Québec (Internet) adresse : <http://www.msp.gouv.qc.ca/incendie/sida/formasp/>

Ministère de la Sécurité publique, (2000), La sécurité incendie au Québec, Quelques chiffres (Internet) adresse : <http://www.msp.gouv.qc.ca>, 19 pages.

Ministère de la Sécurité publique, (2001), Police et sécurité privée (Internet) adresse : <http://www.msp.gouv.qc.ca/police/>

Ministère de la Sécurité publique, (2001), Sûreté du Québec (Internet) adresse : <http://www.msp.gouv.qc.ca/police>

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, (2001), Répertoire des municipalités du Québec (Internet) adresse : <http://www.mamm.gouv.qc.ca/mamm.html>

Ministère des Régions du Québec, (2001), *Politique de développement du Nord-du-Québec* (Internet) adresse : <http://www.mreg.gouv.qc.ca>

- Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes, (2000), *Transport adapté aux personnes handicapées 1999, région administrative : (10) Nord-du-Québec*, page 18.
- Ministère des Transports du Québec, (2001), *Annexe B, Modalités du programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents du Nunavik*, 1 page.
- Ministère des Transports du Québec, (2001), *Déclaration de services aux citoyens du ministère des Transports du Québec*, Mission du Ministère (Internet), adresse: <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/min/declaration.htm#mission>
- Ministère des Transports du Québec, (2001), *Plan de transport du Nord-du-Québec, Programme de travail*, 40 pages.
- Ministère des Transports du Québec, (2001), Information générale (Internet), adresse : <http://www.mtq.gouv.qc.ca>
- Ministère des Transports du Québec, (2001), Information programmes, Transport en commun (Internet), adresse; <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/programmes/c11.htm>
- Office des personnes handicapées du Québec, (2001), Statistiques, Région du Nord-du-Québec (2000), Estimation du nombre de personnes ayant des incapacités selon le sexe et le groupe d'âge (Internet), adresse : [http://www.ophq.gouv.qc.ca/Bureaux/Services/D\\_Services10.htm](http://www.ophq.gouv.qc.ca/Bureaux/Services/D_Services10.htm)
- Paquette, F., (2001), Communication personnelle, Transports Canada, région du Québec.
- Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Côte-Nord, (2001), *Détenteurs de permis d'ambulance – Région Côte-Nord*, 2 pages.
- Régie régionale de la Santé et des Services sociaux du Nunavik, (2001), *Tableau V : Arrivées par catégorie d'évacuation*.
- Rourke, N., (2001), Communication personnelle, Commission scolaire Central Québec.
- Roussy, R., (2001), Communication personnelle, Ministère de la Sécurité publique, Direction des communications.
- Secrétariat du Conseil du Trésor, (2001), Évacuations aéromédicales par avion du Québec (EVAQ) (avion-hôpital) (Internet), adresse : [http://www.formulaire.gouv.qc.ca/cgi/affiche\\_doc.cgi?dossier=3589&table=0](http://www.formulaire.gouv.qc.ca/cgi/affiche_doc.cgi?dossier=3589&table=0)
- St-Pierre, J. et autres, (2001), Communication personnelle, Mines Raglan.
- Tivnan, M., (2001), Communication personnelle, Police crie de Eastmain.

Tremblay, C., (2001), Communication personnelle, Ministère de l'Éducation du Québec.

Williams, J., (2002), Communication personnelle, Conseil municipal d'Inukjuak.

## **ANNEXES**



**ANNEXE 1**  
**LISTE DES PERSONNES CONTACTÉES**



## **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

### **Jean Blais**

Transport par autocar  
(418) 643-8609

### **Serge Charest**

Transport scolaire et adapté  
(418) 643-5356

### **Gilles Cloutier**

Transport terrestre des personnes, Service du conseil de l'expertise et du soutien aux partenaires, Transport adapté  
(418) 643-9886

### **Christian Crête**

Transport en commun urbain et suburbain  
(418) 643-7896

### **France Dompierre**

Transport terrestre des personnes  
(514) 864-1700

### **Réjean Drouin**

Transport terrestre des personnes, Service du conseil de l'expertise et du soutien aux partenaires  
(418) 644-0245

### **Jacques Dugal**

Transport terrestre des personnes, Service du conseil de l'expertise et du soutien aux partenaires, Programme de mise en commun des services  
(418) 643-7821

### **Anick Guimond**

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec  
(819) 763-3237

### **Jacques Laplante**

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec  
(819) 763-3237

### **Claude Rodrigue**

Transport terrestre des personnes, Service du conseil de l'expertise et du soutien aux partenaires, Transport par taxi  
(418) 643-3073

**Caroline Vigneault**

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec

(819) 763-3237

**TRANSPORTS CANADA**

**Sylvain Lessard**

Administrateur régional pour le Québec

(514) 633-2746

**François Paquette**

Région du Québec

(514) 633-3933

**MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC**

**Rodrigue Thibault**

(418) 643-1497

**Catherine Tremblay**

Responsable des commissions scolaires à statut particulier (Kativik, crie et Littoral)

(418) 643-5432

**COMMISSIONS SCOLAIRES**

**Paul Asselin**

Agent d'administration, Approvisionnement et responsable du transport

Commissions scolaire de la Baie-James

(418) 748-7621

**Paul Cacchedorian**

Responsable des études post-secondaires

Commission scolaire Kativik (Nunavik)

(514) 457-1178

**Eric Généreux**

Gestionnaire des transports

Commission scolaire Kativik (Nunavik)

(514) 482-8220

**Jean-Pierre Gratton**

Coordonnateur des services de l'équipement  
Commission scolaire crie  
(418) 923-2764

**Maria Marotta**

Commission scolaire Central Québec  
(418) 688-8730

**Neil Rourke**

Commission scolaire Central Québec  
(418) 688-8730

**COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (CTQ)****Carole Bourgeois**

(418) 644-6060

**Maurice Leroux**

(514) 873-3971

**Ghislaine L'Heureux**

Réception des appels  
(514) 873-6424

**OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (OPHQ)****Guy Gilbert**

1-800-567-1465

**Lucie Sarrazin**

Technicienne en statistiques  
1-888-295-4004

**SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ****Jean-François Girard**

Transport Adapté Chapais – Chibougamau – Baie-James  
(418) 748-6346

## **SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX**

### **Serge Auclair**

Centre de santé Inuulitsivik  
(819) 988-2957

### **Donald Foidard**

Responsable d'enquêtes pour le MSSS  
(514) 873-9161

### **Jean Gratton**

RRSSS pour les Inuits  
(819) 964-2222

### **Cécile Mingant**

RRSSS de la Baie-James  
(418) 748-7741 poste 5111

### **André Tousignant**

RRSSS pour les Cris  
(819) 855-2844

## **SERVICES POLICIERS ET D'INCENDIE**

### **Gendarmerie royale du Canada, à Rouyn-Noranda**

(819) 797-2120

### **Luc Harvey**

Kativik Regional Police Force  
(819) 964-2823

### **Réal Roussy**

Ministère de la Sécurité publique, Direction des communications  
1-866-644-6826

### **Sûreté du Québec**

- Matagami (819) 739-2205
- Radisson (819) 638-8788
- Kuujuaq (819) 964-2400

### **Mark Tivnan**

Police crie à Eastmain  
(819) 977-0213

**Johnny Trapper**

Coordonnateur, Police crie  
(819) 673-2600

**MUNICIPALITÉS, VILLAGES ET CONSEILS RÉGIONAUX****Johnny Angutiguluk**

Puvirnituq  
(819) 988-2825

**Martin Desgagnés**

Grand Conseil des Cris  
(514) 866-1234 poste 28

**Luce Fortin**

Kuujuuaq  
(819) 964-2943

**Johnny Williams**

Inukjuaq  
(819) 254-8822

**KIOSQUE D'INFORMATION TOURISTIQUE****Gilbert Côté**

Poste du kilomètre 6 de la route de la Baie-James  
(819) 739-4473

**ENTREPRISES D'AUTOCARS****Denise Côté**

Intercar Saguenay  
1-888-861-4592

**Bernard Lamontagne**

Autobus Messier-Chibougamau  
(418) 748-2120

**Normand Langlois**

Transport Baie-James limitée  
(819) 739-2905

**Pierre Maheux**  
Autobus Maheux  
(819) 797-3200

#### **ENTREPRISES**

**Michel Desfossé**  
Hydro-Québec, Communications  
(819) 764-5124 poste 4918

**Éric Hamel**  
Hydro-Québec, Conseiller à l'accueil et aux visites  
(819) 638-2424 poste 5393

**Michel Lemay**  
Hydro-Québec  
(819) 764-5124 poste 4955

**Willy Makiuq**  
Société Makivik  
(819) 745-7052

**Jacques St-Pierre**  
Mines Raglan, siège social  
(819) 762-7800

**ANNEXE 2**  
**FICHES DES TRANSPORTEURS PAR AUTOCAR CONTACTÉS**



## Fiche 1

### Autobus Maheux Itée

| Rubriques                                                | Informations                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nom de la compagnie ou de l'organisme                    | Autobus Maheux Itée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Localisation du siège social et succursales              | La Sarre, Rouyn-Noranda, Val-d'Or                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Type de permis et d'activité                             | Circuits interurbains, urbains et transport nolisé, par abonnement, contrats scolaires                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Nombre et type de véhicules                              | 135 véhicules dont 3 sur le territoire Nord-du-Québec<br>Autocars, autobus scolaire, scolaire modifié, urbain, minibus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Description des réseaux sur le territoire Nord-du-Québec | Circuits interurbains <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amos et Matagami : 183 kilomètres et se parcourt en deux heures et quarante-cinq minutes</li> <li>• Val-d'Or et Chibougamau : 409 kilomètres et se parcourt en six heures et quart</li> </ul>                                                                                                                                                                                                      |
| Type de clientèle                                        | Circuit interurbain : Public en général<br>Nolisé : Communautés autochtones et clubs sportifs (hockey)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Évaluation sommaire de motifs de déplacement             | Circuit interurbain : Tous motifs<br>Nolisé : Loisirs et tourisme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Transporteur régional ou extrarégional                   | Régional et extra régional                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Horaire et fréquence                                     | Circuits interurbains <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amos et Matagami : aller-retour tous les jours sauf le samedi et elle est synchronisée avec d'autres lignes.</li> <li>• Val-d'Or et Chibougamau : en service tous les jours (aller-retour) et passe par les petites localités telles que Lebel-sur-Quévillon, Waswanipi et Chapais et elle est synchronisée avec d'autres lignes.</li> </ul> Transport nolisé : une centaine de voyages par année. |
| Places/autobus, places/semaine, places/km/semaine        | Les autocars en service dans la région comprennent généralement 48 places, rarement ceux de 55 ou 56 places qui sont utilisés sur les autres lignes.<br><br>1 248 places par semaine<br>0,16 place par kilomètre par semaine                                                                                                                                                                                                                                      |
| Tarification                                             | Amos–Matagami : 32,90 \$ (taxes incluses)<br>Val-d'Or–Chibougamau : 61,25 \$ (taxes incluses)<br>Rabais de 30 % pour étudiants et de 25 % pour les personnes âgées                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Projets de développement                                 | Pas de projets précis en ce moment. L'entreprise est disposée à développer des services de transport pouvant répondre à un besoin exprimé.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

## Fiche 2

### Autobus Messier de Chibougamau inc.

| Rubriques                                             | Informations                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nom de la compagnie ou de l'organisme                 | Autobus Messier de Chibougamau inc.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Localisation du siège social et succursales           | Chibougamau                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Type de véhicules et de permis                        | Transport d'employés par abonnement, transport nolisé, transport scolaire et transport adapté                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Nombre de véhicules                                   | Dix autobus « coach », quatre minibus de 15 à 20 passagers, dix autobus scolaires et un autobus de transport adapté                                                                                                                                                                                                                             |
| Description des réseaux                               | Transport d'employés :<br>- Mine Troilus<br>- Hydro-Québec<br>- Mine Meston<br>Transport scolaire : à Chibougamau, 339 km par jour<br>Transport adapté : prêt du véhicule à Transport adapté Chapais – Chibougamau – Baie-James                                                                                                                 |
| Type de clientèle                                     | Transport d'employés par abonnement : employés<br>Transport nolisé : communautés autochtones, clubs sportifs, clubs de l'âge d'or et touristes<br>Transport scolaire : commissions scolaires, enfants<br>Transport adapté : personnes handicapées ou à mobilité réduite                                                                         |
| Évaluation sommaire des motifs de déplacement         | Transport d'employés : travail<br>Transport scolaire : études<br>Transport adapté : loisirs et autres                                                                                                                                                                                                                                           |
| Transporteur régional ou extrarégional                | Principalement régional, extrarégional à l'occasion                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Horaire et fréquence                                  | Transport d'employés par abonnement :<br>- Mine Troilus : lundi au vendredi, aller-retour<br>- Hydro-Québec : lundi au jeudi, aller-retour<br>- Mine Meston : sept jours par semaine jour et nuit<br>Transport nolisé : une centaine de voyages par an<br>Transport scolaire : du lundi au vendredi<br>Transport adapté : sur appel             |
| Places/autobus<br>Places/semaine<br>Places/km/semaine | Transport d'employés par abonnement : autobus de 48 places<br>- Mine Troilus : au moins 480 places/semaines<br>- Hydro-Québec : au moins 384 places/semaine<br>- Mine Meston : au moins 1 344 places/semaine<br>Transport nolisé : n.a.<br>Transport scolaire : autobus de 48 places et de 12 places<br>Transport adapté : 8 places par autobus |
| Tarification                                          | N.D.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Projets de développement                              | Dépend du développement économique de la région. L'entreprise est disposée à développer des services de transport pouvant répondre à un besoin exprimé.                                                                                                                                                                                         |

### Fiche 3

#### Intercar Saguenay

| Rubriques                                         | Informations                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nom de la compagnie ou de l'organisme             | Intercar Saguenay                                                                                                                                                                     |
| Localisation du siège social et succursales       | Siège social : 4511, boul. Talbot, Chicoutimi (Qc), G7H 5B1<br>Succursale : 5 675                                                                                                     |
| Type de véhicules et de permis                    | Circuit régulier, permis régulier                                                                                                                                                     |
| Nombre de véhicules                               | 1 autobus de 47 places                                                                                                                                                                |
| Description des réseaux                           | De Saint-Félicien à Chibougamau, 233 kilomètres et se voyage en trois heures                                                                                                          |
| Type de clientèle                                 | Public en général                                                                                                                                                                     |
| Évaluation sommaire de motifs de déplacement      | Tous motifs                                                                                                                                                                           |
| Transporteur régional ou extrarégional            | Extrarégional                                                                                                                                                                         |
| Horaire et fréquence                              | Sept jours par semaine, un aller-retour par jour.                                                                                                                                     |
| Places/autobus, places/semaine, places/km/semaine | Achalandage par voyage variant de 5 à 47 personnes<br>Achalandage par mois variant de 354 à 640 personnes<br>47 places par autobus<br>658 places par semaine<br>2,8 places/km/semaine |
| Tarification                                      | Pour un aller : 29,60 \$ pour un adulte, 22,25 \$ pour les étudiants et personnes âgées et 14,80 \$ pour les enfants (avant taxes)                                                    |
| Projets de développement                          | Non                                                                                                                                                                                   |

## Fiche 4

### Transport Baie-James limitée

| Rubriques                                         | Informations                                                                                                        |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nom de la compagnie ou de l'organisme             | Transport Baie-James limitée                                                                                        |
| Localisation du siège social et succursales       | Matagami                                                                                                            |
| Type de véhicules et de permis                    | Transport nolisé, par abonnement et scolaire                                                                        |
| Nombre de véhicules                               | Six autobus de 48 passagers<br>Trois autobus de 12 passagers                                                        |
| Description des réseaux                           | Transport nolisé : n.a.<br>Par abonnement : n.d.<br>Scolaire : à Matagami                                           |
| Type de clientèle                                 | Transport nolisé : Groupes de jeunes et de l'âge d'or<br>Par abonnement : Employés<br>Scolaire : Écoliers           |
| Évaluation sommaire de motifs de déplacement      | Transport nolisé : Loisirs et tourisme<br>Par abonnement : Travail<br>Scolaire : Études                             |
| Transporteur régional ou extrarégional            | Régional                                                                                                            |
| Horaire et fréquence                              | Transport nolisé : n.a.<br>Par abonnement : 7 jours par semaine, deux fois par jour<br>Scolaire : lundi au vendredi |
| Places/autobus, places/semaine, places/km/semaine | Par abonnement : autobus de 48 et 12 passagers<br>Scolaire : autobus de 48 passagers                                |
| Tarification                                      | N.A.                                                                                                                |
| Projets de développement                          | Non                                                                                                                 |

### **ANNEXE 3**

## **TRANSPORT PAR AUTOCAR – BILAN DES ENTREPRISES, PERMIS ET ZONES D’AFFAIRES**



**ENTREPRISES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR AYANT DES PERMIS DANS LA RÉGION NORD-DU-QUÉBEC, TYPES DE PERMIS ET TERRITOIRE COUVERT - ENTREPRISES AYANT UNE PLACE D'AFFAIRES DANS LA RÉGION NORD-DU-QUÉBEC**

|                                     | <b>Succursale d'affaires</b> | <b>Interurbain</b>                                        | <b>Nolisé</b>                                                                | <b>Par abonnement</b>                                                                               | <b>Touristique</b>                                                                  |
|-------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Autobus Messier de Chibougamau inc. | Chibougamau                  | De Chibougamau à Mistissini                               | Chisasibi et Waswanipi<br><br>Mistassini, Baie-James, Chapais et Chibougamau | Chibougamau et Baie-James<br><br>De Chibougamau à tous les sites miniers aux abords de la route 167 |                                                                                     |
| Entreprises N.T. Enr.               | Baie-James                   |                                                           | Radisson (Baie-James et Chisasibi)                                           |                                                                                                     | Route de la Baie-James entre Radisson et les installations hydroélectriques de LG-2 |
| Etudah Entreprises enr.             | Mistissini                   | De Chibougamau à Mistassini et Mistissini (Baie-du-Poste) | Mistassini et Mistissini (Baie-du-Poste)                                     |                                                                                                     |                                                                                     |
| Transport Baie-James Ltée           | Matagami                     |                                                           | Baie-James, Matagami, Lebel-sur-Quévillon                                    |                                                                                                     |                                                                                     |

Source : Commission des transports du Québec, (2001), *Fiches des enregistrements de permis des entreprises de transport par autocar dans la région du Nord-du-Québec*.

**ENTREPRISES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR AYANT DES PERMIS DANS LA RÉGION NORD-DU-QUÉBEC, TYPES DE PERMIS ET TERRITOIRE COUVERT - ENTREPRISES N'AYANT PAS DE PLACE D'AFFAIRES DANS LA RÉGION NORD-DU-QUÉBEC**

|                                 | <b>Succursale d'affaires</b> | <b>Interurbain</b>                                  | <b>Nolisé</b>                                      | <b>Par abonnement</b>                                      | <b>Touristique</b> |
|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------|
| 164463 Canada inc.              | Châteauguay                  |                                                     | Baie-James, Chapais, Eastmain, Matagami, Waswanipi |                                                            |                    |
| Autobus Chevette                | La Tuque                     |                                                     |                                                    | De La Tuque à Baie-James                                   |                    |
| Barvillon inc.                  | Barraute                     |                                                     | Lebel-sur-Quévillon                                |                                                            |                    |
| Intercar Saguenay               | Chicoutimi                   | De Saint-Félicien à Chibougamau                     | Chibougamau                                        |                                                            |                    |
| Les Autobus Maheux Ltée         | La Sarre                     | De Val-d'Or à Matagami<br>De Val-d'Or à Chibougamau | Baie-James, Lebel-sur-Quévillon, Waswanipi         | Lebel-sur-Quévillon et Baie-James (mine Gonzague Langlois) |                    |
| Les transports E. Verrault Ltés | Saint-Félicien               |                                                     |                                                    | De Saint-Félicien à La Doré et Chibougamau                 |                    |

Source : Commission des transports du Québec, (2001) *Fiches des enregistrements de permis des entreprises de transport par autocar dans la région du Nord-du-Québec.*

#### **ANNEXE 4**

**TRANSPORT PAR AUTOCAR, POUR LES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS OU AUTRES, PASSANT AU  
KILOMÈTRE 6 DE LA ROUTE DE LA BAIE-JAMES**



Tableau 4A

Transport par autocar, pour les déplacements de loisirs ou autres, passant au kilomètre 6 de la route de la Baie-James

| Date entrée                        | Passagers  | Nbr nuit | Québec                    | Ailleurs | Territoire              | Extérieur      | Activité        | Date sortie |
|------------------------------------|------------|----------|---------------------------|----------|-------------------------|----------------|-----------------|-------------|
| <b>Activité autre</b>              |            |          |                           |          |                         |                |                 |             |
| 2001-09-12                         | 52         |          | RADISSON                  |          |                         | MATAGAMI       | AUTRES          |             |
| 2001-09-12                         | 24         |          | CHIBOUGAMAU               |          |                         | ROUYN-NORANDA  | AUTRES          |             |
| 2001-08-01                         | 14         |          |                           | ONTARIO  | NEMASKA                 |                | AUTRES          | 2001-08-02  |
| 2001-06-27                         | 11         | 35       |                           | ONTARIO  | CAN 059                 |                | AUTRES          | 2001-06-30  |
| 2001-03-28                         | 2          |          | WEMINDJI                  |          |                         | MATAGAMI       | AUTRES          | 2001-04-24  |
| 2001-02-11                         | 25         |          | VAL-D'OR                  |          | WASKAGANISH             |                | AUTRES          | 2001-02-11  |
| 2001-02-08                         | 47         |          | WASWANIP                  |          | WASKAGANISH             |                | AUTRES          | 2001-02-12  |
|                                    | <b>175</b> |          |                           |          |                         |                | <b>7</b>        |             |
| <b>Activité chasse</b>             |            |          |                           |          |                         |                |                 |             |
| 2001-09-27                         | 7          |          | CANIAPISCAU               |          |                         | SAINT-JULIENNE | CHASSE          |             |
| 2001-09-14                         | 22         |          | BLAINVILLE                |          | CANIAPISCAU             |                | CHASSE          | 37150       |
| 2001-09-08                         | 20         | 10       | BOISBRIAND                |          | CANIAPISCAU             |                | CHASSE          |             |
| 2001-09-02                         | 24         |          | BLAINVILLE                |          | CANIAPISCAU             |                | CHASSE          | 2001-09-04  |
| 2001-08-27                         | 31         |          | MONTRÉAL                  |          | CANIAPISCAU             |                | CHASSE          | 2001-08-29  |
| 2001-08-21                         | 14         |          | MONTRÉAL                  |          | CANIAPISCAU             |                | CHASSE          | 2001-08-24  |
| 2001-08-17                         | 7          |          | BLAINVILLE                |          | CANIAPISCAU             |                | CHASSE          | 2001-09-10  |
|                                    | <b>125</b> |          |                           |          |                         |                | <b>7</b>        |             |
| <b>Activité pêche</b>              |            |          |                           |          |                         |                |                 |             |
| 2001-06-25                         | 4          | 3        | MATAGAMI                  |          | KM 395                  |                | PÊCHE           |             |
|                                    | <b>4</b>   |          |                           |          |                         |                | <b>1</b>        |             |
| <b>Activité villégiature</b>       |            |          |                           |          |                         |                |                 |             |
| 2001-08-19                         | 13         | 10       | MATAGAMI                  |          | KM 232 (halte routière) |                | VILLÉGIATURE    | 2001-08-29  |
|                                    | <b>13</b>  |          |                           |          |                         |                | <b>2</b>        |             |
| <b>Activité visite de centrale</b> |            |          |                           |          |                         |                |                 |             |
| 2001-11-07                         | 42         | 2        | MONTRÉAL                  |          | RADISSON                |                | VISITE CENTRALE | 37204       |
| 2001-11-07                         | 42         | 2        | MONTRÉAL                  |          | RADISSON                |                | VISITE CENTRALE | 2001-11-09  |
| 2001-10-15                         | 30         |          | SAINT-HUBERT (MONTÉRÉGIE) |          | RADISSON                |                | VISITE CENTRALE | 2001-10-20  |
| 2001-08-23                         | 2          | 5        | POINTE-CLAIRE             |          | RADISSON                |                | VISITE CENTRALE |             |
| 2001-08-16                         | 48         | 2        | LÉVIS                     |          | RADISSON                |                | VISITE CENTRALE | 37121       |
| 2001-08-05                         | 25         |          | MONTRÉAL                  |          | RADISSON                |                | VISITE CENTRALE | 2001-08-07  |
| 2001-07-26                         | 56         |          | VICTORIAVILLE             |          | RADISSON                |                | VISITE CENTRALE | 2001-07-28  |
| 2001-07-24                         | 45         |          | QUÉBEC                    |          | RADISSON                |                | VISITE CENTRALE | 37098       |

## Suite

| Date entrée                         | Passagers | Nbr nuit | Québec                       | Ailleurs | Territoire | Extérieur      | Activité        | DateSortie |
|-------------------------------------|-----------|----------|------------------------------|----------|------------|----------------|-----------------|------------|
| Activité visite de centrale - suite |           |          |                              |          |            |                |                 |            |
| 2001-07-20                          | 50        |          | MONTRÉAL                     |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-07-23 |
| 2001-07-17                          | 34        |          | QUÉBEC                       |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-07-19 |
| 2001-07-15                          | 18        |          | QUÉBEC                       |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 37089      |
| 2001-07-11                          | 46        | 3        | MONTRÉAL                     |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-07-14 |
| 2001-07-04                          | 5         |          | NICOLET                      |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-07-12 |
| 2001-06-14                          | 40        | 2        | ROUYN-NORANDA                |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 37058      |
| 2001-06-10                          | 42        |          | RADISSON                     |          |            | LAVAL          | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-06-10                          | 26        | 2        | SAINT-JEAN-SUR-LE-RICHELIEU  |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-06-12 |
| 2001-06-08                          | 44        |          | LAVAL                        |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-06-06                          | 46        | 1        | VALLEYFIELD                  |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-06-08 |
| 2001-06-04                          | 34        | 3        |                              | ONTARIO  | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-06-03                          | 35        | 3        | MONTRÉAL                     |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 37046      |
| 2001-06-02                          | 45        | 3        | LACHINE                      |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-06-03 |
| 2001-05-28                          | 41        | 3        | LA SARRE                     |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-05-31 |
| 2001-05-24                          | 20        |          | CHISASIBI                    |          |            | MONTRÉAL       | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-05-24                          | 33        |          | RADISSON                     |          |            | MATAGAMI       | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-05-24                          | 44        |          | RADISSON                     |          |            | TROIS-RIVIÈRES | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-05-23                          | 34        | 1        | SHERBROOKE                   |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 37035      |
| 2001-05-22                          | 43        | 2        | SAINTE-THÉRÈSE (LAURENTIDES) |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-05-22                          | 44        | 2        | SAINTE-THÉRÈSE (LAURENTIDES) |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-05-20                          | 50        |          | VALLEYFIELD                  |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 37033      |
| 2001-05-19                          | 56        |          | GRANBY                       |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-05-21 |
| 2001-05-19                          | 33        |          | MONTRÉAL                     |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-05-21 |
| 2001-05-19                          | 41        |          | BEAUPORT                     |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 37032      |
| 2001-05-18                          | 53        |          | MONTRÉAL                     |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-05-20 |
| 2001-05-17                          | 42        |          | LAVAL                        |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-05-19 |
| 2001-05-17                          | 43        |          | NICOLET                      |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 37030      |
| 2001-05-16                          | 43        |          | CHATEAUGUAY                  |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-05-17 |
| 2001-05-15                          | 40        |          | LAVAL                        |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-05-16 |
| 2001-05-15                          | 40        |          | LAVAL                        |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 37027      |
| 2001-05-07                          | 26        |          | RADISSON                     |          |            | LONGUEUIL      | VISITE CENTRALE |            |
| 2001-05-05                          | 26        |          | SAINT-HUBERT (MONTÉRÉGIE)    |          | RADISSON   |                | VISITE CENTRALE | 2001-05-06 |

## Suite

| Date entrée                                 | Passagers    | Nbr nuit | Québec        | Ailleurs | Territoire  | Extérieur      | Activité          | DateSortie |
|---------------------------------------------|--------------|----------|---------------|----------|-------------|----------------|-------------------|------------|
| <b>Activité visite de centrale - suite</b>  |              |          |               |          |             |                |                   |            |
| 2001-05-04                                  | 49           |          | SHERBROOKE    |          | RADISSON    |                | VISITE CENTRALE   | 37016      |
| 2001-05-03                                  | 52           |          | JOLIETTE      |          | RADISSON    |                | VISITE CENTRALE   | 2001-05-04 |
|                                             | <b>1 608</b> |          |               |          |             |                | <b>41</b>         |            |
| <b>Activité visite culturelle</b>           |              |          |               |          |             |                |                   |            |
| 2001-08-16                                  | 36           |          | WASWANIP      |          | WASKAGANISH |                | VISITE CULTURELLE | 2001-08-18 |
| 2001-08-10                                  | 23           |          | VAL-D'OR      |          | CHISASIBI   |                | VISITE CULTURELLE | 37114      |
| 2001-06-28                                  | 23           |          |               | TORONTO  | EASTMAIN    |                | VISITE CULTURELLE | 2001-06-29 |
| 2001-06-23                                  | 42           | 2        | CHISASIBI     |          |             | WASWANIP       | VISITE CULTURELLE |            |
| 2001-06-09                                  | 1            |          | WASKAGANISH   |          |             | ROUYN-NORANDA  | VISITE CULTURELLE | 2001-06-10 |
|                                             | <b>125</b>   |          |               |          |             |                | <b>5</b>          |            |
| <b>Activité festività</b>                   |              |          |               |          |             |                |                   |            |
| 2001-08-07                                  | 34           |          |               | MANITOBA | CHISASIBI   |                | FESTIVITÉS        |            |
| 2001-07-28                                  | 36           |          | CHISASIBI     |          |             | ONTARIO        | FESTIVITÉS        | 37138      |
| 2001-05-24                                  | 26           |          | CHISASIBI     |          |             | VAL-D'OR       | FESTIVITÉS        | 2001-05-28 |
|                                             | <b>96</b>    |          |               |          |             |                | <b>3</b>          |            |
| <b>Activité visite parenté</b>              |              |          |               |          |             |                |                   |            |
| 2001-08-01                                  | 46           |          |               | ONTARIO  | CHISASIBI   |                | VISITE PARENTÉ    | 2001-08-30 |
| 2001-04-21                                  | 100          |          | QUEBEC        |          | RADISSON    |                | VISITE PARENTÉ    |            |
| 2001-04-10                                  | 39           |          | SAINT-JÉROME  |          | RADISSON    |                | VISITE PARENTÉ    |            |
| 2001-03-04                                  | 18           |          | CHISASIBI     |          |             | VAL-D'OR       | VISITE PARENTÉ    |            |
| 2001-01-22                                  | 47           |          | WASWANIP      |          | WASKAGANISH |                | VISITE PARENTÉ    |            |
| 2001-01-18                                  | 47           |          | WASKAGANISH   |          |             | MATAGAMI       | VISITE PARENTÉ    |            |
|                                             | <b>297</b>   |          |               |          |             |                | <b>6</b>          |            |
| <b>Activités de transport des résidents</b> |              |          |               |          |             |                |                   |            |
| 2001-11-22                                  | 1            |          | MATAGAMI      |          | WASKAGANISH |                | RÉSIDENT          |            |
| 2001-11-02                                  | 25           |          | MISTISSINI    |          | CHISASIBI   |                | RÉSIDENT          |            |
| 2001-10-29                                  | 30           |          | CHISASIBI     |          |             | MISTASSINI     | RÉSIDENT          |            |
| 2001-09-13                                  | 1            |          | ROUYN-NORANDA |          | RADISSON    |                | RÉSIDENT          |            |
| 2001-09-07                                  | 44           |          | CHISASIBI     |          |             | OUJÉ-BOUGOUMOU | RÉSIDENT          | 2001-09-09 |
| 2001-07-26                                  | 1            |          | AMOS          |          | NEMASKA     |                | RÉSIDENT          | 37105      |
| 2001-07-08                                  | 45           |          | VAL-D'OR      |          | CHISASIBI   |                | RÉSIDENT          |            |
| 2001-07-05                                  | 27           |          | CHISASIBI     |          |             | VAL-D'OR       | RÉSIDENT          |            |
| 2001-07-04                                  | 5            |          | WASKAGANISH   |          |             | VAL-D'OR       | RÉSIDENT          | 2001-07-07 |

## Suite

| Date entrée                                         | Passagers    | Nbr nuit | Québec      | Ailleurs | Territoire  | Extérieur     | Activité  | Date sortie |
|-----------------------------------------------------|--------------|----------|-------------|----------|-------------|---------------|-----------|-------------|
| <b>Activités de transport des résidents - suite</b> |              |          |             |          |             |               |           |             |
| 2001-06-20                                          | 23           |          | AMOS        |          | CHISASIBI   |               | RÉSIDENT  | 37071       |
| 2001-06-17                                          | 27           |          | MONTRÉAL    |          | NEMASKA     |               | RÉSIDENT  |             |
| 2001-06-15                                          | 23           |          | MONTRÉAL    |          | WASKAGANISH |               | RÉSIDENT  |             |
| 2001-06-13                                          | 25           |          | CHISASIBI   |          |             | ROUYN-NORANDA | RÉSIDENT  |             |
| 2001-06-12                                          | 2            |          | VAL-D'OR    |          | CHISASIBI   |               | RÉSIDENT  |             |
| 2001-05-25                                          | 50           |          |             | ONTARIO  | WASKAGANISH |               | RÉSIDENT  | 2001-06-03  |
| 2001-05-02                                          | 36           |          | CHISASIBI   |          |             | VAL-D'OR      | RÉSIDENT  | 37015       |
| 2001-04-12                                          | 2            |          | RADISSON    |          |             | VAL-D'OR      | RÉSIDENT  | 2001-09-12  |
| 2001-03-09                                          | 26           |          | VAL-D'OR    |          | CHISASIBI   |               | RÉSIDENT  | 36965       |
| 2001-02-15                                          | 38           |          | CHISASIBI   |          |             | WASWANAPI     | RÉSIDENT  | 2001-02-18  |
| 2001-01-27                                          | 19           |          |             | ONTARIO  | NEMASKA     |               | RÉSIDENT  |             |
| 2001-01-17                                          | 1            |          | WASKAGANISH |          |             | VAL-D'OR      | RÉSIDENT  | 2001-01-18  |
| 2001-01-09                                          | 1            |          | AMOS        |          | NEMASKA     |               | RÉSIDENT  | 36951       |
| 2001-12-10                                          | 9            |          | VAL-D'OR    |          | WEMINDJI    |               | RÉSIDENT  |             |
| 2001-12-15                                          | 17           |          | VAL-D'OR    |          | EASTMAIN    |               | RÉSIDENT  |             |
| 2001-12-15                                          | 41           |          | VAL-D'OR    |          | WASKAGANISH |               | RÉSIDENT  | 2001-12-16  |
|                                                     | <b>519</b>   |          |             |          |             |               | <b>25</b> |             |
| <b>Total</b>                                        | <b>2 962</b> |          |             |          |             |               | <b>97</b> |             |

### Définition des types d'activités

|                          |                                                                                                          |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Autres :                 | ne peut être classé dans les autres catégories définies, par exemple activités sportives ou ornithologie |
| Chasse :                 | voyage pour faire de la chasse                                                                           |
| Festivité :              | grand rassemblement autochtone                                                                           |
| Pêche :                  | voyage pour faire de la pêche                                                                            |
| Villégiature :           | vacances dans un chalet ou camping                                                                       |
| Visite de centrale :     | visite des centrales hydroélectriques                                                                    |
| Visite culturelle :      | visite des villages autochtones par intérêt pour leur culture                                            |
| Visite parenté :         | visite d'autres groupes d'autochtones cris à des membres de leur famille habitant sur le territoire      |
| Transport de résidents : | déplacements de résidents du territoire au nord du kilomètre 6                                           |

## **ANNEXE 5**

### **TABLEAU SYNTHÈSE DES OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES**



**TABEAU 5A**  
**SYNTHÈSE DES OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES**

| CONTEXTE                                |                                                                                                                                                                                                          | OPPORTUNITÉS (+) ET CONTRAINTES (-)                                                                                                                     |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Services offerts et exploitation</b> |                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                         |
| <b>1</b>                                | <b>Transport scolaire</b>                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                         |
|                                         | Critère : Offert aux élèves de maternelle habitant à plus de 0,8 km de l'école et aux élèves du primaire et du secondaire habitant à plus de 1,6 km.                                                     | (+) Offre de service quotidien disponible dans toutes les municipalités et tous les villages.<br><br>(-)                                                |
| <b>2</b>                                | <b>Transport adapté</b>                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                         |
|                                         | Critère : Connaître les besoins et assurer qu'il y ait au moins un service de transport pour les personnes handicapées sur le territoire, accessible à toutes les personnes.                             | (-) Offre de service disponible dans tous les villages nordiques mais peu développé à la Baie-James.<br><br>(-) Besoins peu connus.                     |
| <b>3</b>                                | <b>Transport urbain et suburbain par autocar</b>                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                         |
|                                         | Critère : Les villes de plus de 5 000 habitants devraient avoir accès à une forme quelconque de service de transport collectif urbain et suburbain dans la mesure où la demande est concrète et durable. | (+)<br><br>(-) Une seule municipalité compte plus de 5 000 habitants, mais il n'y a pas de service actuellement, les besoins ne sont pas connus.        |
| <b>4</b>                                | <b>Transport interurbain par autocar</b>                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                         |
|                                         | Critère : Là où les infrastructures existent et où les entreprises y trouvent leur intérêt.                                                                                                              | (+) Présence de transporteurs dans la région de la Baie-James.<br>(-) Peu de routes intrarégionales<br>(-) Villages du Nunavik non reliés par la route. |

**TABLEAU 5A**  
**SYNTHÈSE DES OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES - SUITE**

| CONTEXTE                                        |                                                                                                      | OPPORTUNITÉS (+) ET CONTRAINTES (-)                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Services offerts et exploitation – suite</b> |                                                                                                      |                                                                                                                                                                                            |
| <b>5</b>                                        | <b>Taxi</b>                                                                                          |                                                                                                                                                                                            |
|                                                 | Critère : Au moins un permis de taxi pour chaque municipalité ou village de plus de 1 000 habitants. | <p>(+) Présence d'une offre de service dans le territoire.</p> <p>(-) Service offert à l'initiative des entrepreneurs privés. Quelques municipalités importantes n'ont pas de service.</p> |
| <b>6</b>                                        | <b>Transport ambulancier</b>                                                                         |                                                                                                                                                                                            |
|                                                 | Critère : Au minimum, un service de premier répondant exploitant un véhicule ambulancier.            | <p>(+) Les services sont en voie de développement et de croissance actuellement, suite au rapport Dicaire.</p> <p>(-) Il y a place à l'amélioration des services.</p>                      |
| <b>7</b>                                        | <b>Service d'incendie</b>                                                                            |                                                                                                                                                                                            |
|                                                 | Critère : Un service d'incendies dédié dans chaque communauté.                                       | (+) Les villages du Nunavik et les villes de la Baie-James sont tous desservis.                                                                                                            |
| <b>8</b>                                        | <b>Service de police</b>                                                                             |                                                                                                                                                                                            |
|                                                 | Critère : Un service de police dédié dans chaque communauté.                                         | <p>(+) Les polices autochtones sont présentes dans chaque village.</p> <p>(-)</p>                                                                                                          |

**TABLEAU 5A**  
**SYNTHÈSE DES OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES - SUITE**

| CONTEXTE                          |                                                                                                                                                                             | OPPORTUNITÉS (+) ET CONTRAINTES (-)                                                                                                                                    |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Réseaux et infrastructures</b> |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                        |
| <b>1</b>                          |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                        |
|                                   | Taille du territoire et distances entre les villes et villages.                                                                                                             | <p>(+)</p> <p>(-) Les distances interurbaines sont très importantes. Les déplacements interurbains ne sont pas fréquents.</p>                                          |
| <b>2</b>                          |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                        |
|                                   | Municipalités et villages relativement denses.                                                                                                                              | <p>(+) Limite les besoins de déplacement.</p> <p>(-) Ne favorise pas les transports collectifs, les transports individuels seront privilégiés pour leur souplesse.</p> |
| <b>3</b>                          |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                        |
|                                   | Infrastructures routières limitées dans la Baie-James et quasi absentes dans le Nunavik; la situation actuelle ne commande pas le développement de nouveaux liens routiers. | <p>(+)</p> <p>(-) Les transports collectifs routiers commandent la présence d'infrastructures routières.</p>                                                           |
| <b>4</b>                          |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                        |
|                                   | Conditions climatiques extrêmes.                                                                                                                                            | <p>(+)</p> <p>(-) Exigences techniques particulières pour les infrastructures et le matériel roulant.</p>                                                              |

**TABLEAU 5A**  
**SYNTHÈSE DES OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES - SUITE**

| CONTEXTE                  |                                                                                        | OPPORTUNITÉS (+) ET CONTRAINTES (-)                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Demande et usagers</b> |                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>1</b>                  | <b>Démographie</b>                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                           | Population peu nombreuse répartie dans un grand nombre de villes et villages.          | <p>(+)</p> <p>(-) L'efficacité des transports collectifs se base sur une masse critique de demande qui ne peut généralement pas être atteinte dans le Nord-du-Québec.</p>                                                                                       |
| <b>2</b>                  | <b>Générateurs de déplacements</b>                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                           | Exploitation des ressources naturelles et production d'énergie, éducation et tourisme. | <p>(+) Une croissance de ces trois générateurs est prévue pour les prochaines années et planifiée dans les programmes de développement économique.</p> <p>(-) Nécessité d'assurer la permanence de ces activités afin de maintenir la demande de transport.</p> |
| <b>3</b>                  | <b>Us et coutumes</b>                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                           | Convivialité des petites communautés.                                                  | <p>(+) Le transport collectif informel et le covoiturage est pratiqué.</p> <p>(-) Habitude des transports individuels pour les déplacements urbains.</p>                                                                                                        |

