VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 12 LE TRANSPORT AÉRIEN

Analyse et rédaction : Claude Gauthier, agent de recherche
Ralph Plourde, agent de recherche
Service des normes en transport maritime, aérien et ferroviaire

Collaboration : Jacques Ruel, ing.
Service des normes en transport maritime, aérien et ferroviaire

Version décembre 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....1

12.1. Le cadre institutionnel et réglementaire 2

12.2. La politique fédérale sur les aéroports 3

12.3. Le système de navigation aérienne du Canada.....5

12.4. Les orientations du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires.....6

12.5. Le réseau aéroportuaire de la Côte-Nord.....8

12.6. Les transporteurs aériens et les caractéristiques des services.....15

12.7. Résultats des questionnaires d'enquête 31

12.7.1. Enquête auprès des gestionnaires d'aéroports 31

12.7.2. Enquête auprès des compagnies aériennes de nolisement.....38

12.8. Questions environnementales.....42

12.9. Conclusion (tendances et perspectives) 42

12.9.1. Les infrastructures aéroportuaires.....43

12.9.2. Les services de transport aérien.....44

LISTE DES CARTES

CARTE 1 RÉSEAU AÉROPORTUAIRE DE LA CÔTE-NORD - 1996.....9

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1-A PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (1RE PARTIE) 12

TABLEAU 1-B PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (2E PARTIE) 13

TABLEAU 2 SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD 20

TABLEAU 3 TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD - SERVICES RÉGULIERS 27

TABLEAU 4 ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD ET SUR CERTAINS POINTS AU QUÉBEC (1970-1994) 30

TABLEAU 5-A SOMMAIRE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS (1RE PARTIE) 36

TABLEAU 5-B SOMMAIRE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS (2E PARTIE).....37

TABLEAU 6 RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES COMPAGNIES AÉRIENNES.....41

INTRODUCTION

La situation géographique de la Côte-Nord par rapport à l'ensemble du Québec, l'immense étendue de son territoire et l'absence de liaisons terrestres entre certaines localités (Basse-Côte-Nord) de même qu'avec certains lieux de villégiature font en sorte que l'avion constitue un moyen de transport privilégié dans cette région. Le transport aérien permet en effet de "raccourcir" à quelques heures seulement des trajets qui autrement pourraient se mesurer en termes de jours par voie terrestre.

Le présent chapitre sur le transport aérien débute par une présentation du cadre institutionnel et réglementaire régissant ce secteur d'activité (section 12.1), un exposé sommaire de la nouvelle politique fédérale sur les aéroports (12.2) et une brève description du rôle du système de navigation aérienne du Canada (12.3).

La section 12.4 résume les orientations du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires et situe les aéroports de la Côte-Nord par rapport à la classification fonctionnelle du réseau aéroportuaire québécois.

Dans la section 12.5, on y trouve une description du réseau aéroportuaire de la Côte-Nord, les principales caractéristiques techniques et opérationnelles des aéroports de la région, un aperçu de leur trafic et de leur performance financière d'exploitation, de même que les principales compagnies aériennes y offrant des services réguliers.

La section suivante (12.6) nous informe sur les transporteurs aériens de la région et les différents services offerts autant au niveau des liaisons locales qu'interrégionales, les principales liaisons et leur importance en termes de trafic et de fréquence de service, ainsi que la tendance ou l'évolution du trafic observée sur la Côte-Nord au cours des 25 dernières années comparativement à d'autres points du Québec.

Certains commentaires portant sur les résultats des questionnaires d'enquête envoyés aux gestionnaires d'aéroports et aux compagnies aériennes de nolisement figurent à la section 12.7, alors que la section 12.8 soulève sommairement les principaux problèmes d'ordre environnemental que l'on peut rencontrer aux aéroports.

Finalement, la dernière section (12.9) de ce chapitre décrit brièvement les principales conséquences appréhendées de la nouvelle politique fédérale sur les aéroports à l'égard de ceux situés sur la Côte-Nord, ainsi que les perspectives perçues à court terme sur les services de transport aérien de la région.

12.1. Le cadre institutionnel et réglementaire

Le transport aérien est essentiellement de juridiction fédérale. Tout transporteur désirant établir des services aériens commerciaux pour le transport des passagers et du fret doit satisfaire à des exigences réglementaires à la fois du point de vue économique et du point de vue opérationnel.

Le gouvernement du Canada a mis sur pied deux organismes qui régissent le transport aérien et qui veillent au respect de ces exigences. Il s'agit de l'Office des transports du Canada et du ministère des Transports.

L'Office est l'instance responsable des exigences économiques, ce qui comprend la nécessité pour un transporteur de satisfaire aux exigences d'admissibilité relatives à la propriété et au contrôle canadiens ainsi qu'aux exigences particulières d'assurance responsabilité, conformément à la Loi sur les transports au Canada et au Règlement sur les transports aériens. Cet examen conduit à l'obtention d'une licence de l'Office des transports du Canada.

Quant au ministère des Transports, il voit à ce qu'un transporteur se conforme à une série d'exigences d'exploitation et d'entretien visant à s'assurer d'une exploitation sûre, conformément à la Loi sur l'aéronautique et au Règlement de l'Aviation canadien (RAC). Transports Canada est responsable de l'émission du certificat d'exploitation.

L'exploitant d'un service aérien doit donc détenir une licence de l'Office des transports du Canada et un certificat d'exploitation de Transports Canada. Il est à noter qu'une école de pilotage ou un transporteur aérien offrant des services aériens spécialisés (photographie aérienne, touage de bannière, relevés géotechniques, etc.) n'est pas tenu de détenir un permis de l'OTC; il doit toutefois satisfaire aux normes techniques de Transports Canada.

12.2.

La politique fédérale sur les aéroports

En juillet 1994, le gouvernement fédéral (Transports Canada) rendait publique sa nouvelle Politique nationale des aéroports. Cette politique ne touche que les aéroports qui sont la propriété de Transports Canada ou qui sont subventionnés par le Ministère.

La Politique nationale des aéroports fixe, pour la première fois, un cadre définissant clairement le rôle du gouvernement fédéral aux aéroports et prévoyant l'abandon de son rôle actuel de propriétaire et exploitant pour celui de locateur et d'autorité de réglementation.

Au Canada, il y a 726 aéroports certifiés; Transports Canada exploite ou subventionne 150 de ces 726 aéroports certifiés. Par ailleurs, 94 % de tous les passagers transitent par 26 aéroports. Pour Transports Canada, le pays a besoin d'un réseau national d'aéroports sûrs et rentables. De plus, les utilisateurs des aéroports doivent payer une part équitable des frais.

La Politique nationale des aéroports définit que le gouvernement fédéral demeurera propriétaire des 26 aéroports identifiés comme faisant partie du Réseau national d'aéroports. Cependant, ces aéroports seront loués à des administrations aéroportuaires canadiennes, qui seraient responsables de leur gestion financière et opérationnelle. Ces aéroports comprennent ceux des capitales nationales, provinciales et ceux qui acheminent au moins 200 000 voyageurs par année. Au Québec, les aéroports qui appartiennent à cette catégorie sont ceux de Montréal (Dorval et Mirabel) exploités par Aéroports de Montréal inc. et celui de Québec (Jean-Lesage). Dans ce dernier cas, cet aéroport est encore exploité directement par Transports Canada.

Transports Canada a défini aussi d'autres catégories d'aéroports à savoir, les aéroports régionaux et locaux, les petits aéroports et les aéroports éloignés. Les premiers offrent des services aériens réguliers à taux unitaire mais acheminent moins de 200 000 voyageurs par année. Les deuxièmes n'offrent aucun service aérien régulier. Enfin, les aéroports éloignés constituent pour les collectivités isolées le seul moyen de transport fiable accessible à longueur d'année.

Les aéroports régionaux et locaux doivent être transférés à des intérêts locaux d'ici l'an 2000. Ces aéroports seront admissibles à un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Les petits aéroports devaient être transférés à des intérêts locaux avant 1997. Enfin, le gouvernement fédéral continuera de financer l'exploitation des aéroports éloignés en raison de la nécessité de conserver l'aide à ces collectivités afin qu'elles demeurent accessibles toute l'année.

En ce qui concerne le territoire de la Côte-Nord, les aéroports de Baie-Comeau, de Sept-Îles et de Havre-Saint-Pierre font partie des aéroports régionaux et locaux. Il

en sera de même également à compter du 1er janvier 1998 pour ce qui est de l'aéroport de Natashquan, Transports Canada ayant décidé à l'automne de 1997 de procéder à un reclassement de cet aéroport (appartenant jusque-là à la catégorie des aéroports éloignés) suite à l'ouverture de la route 138 jusqu'à Natashquan. L'aéroport de Forestville appartient à la catégorie des petits aéroports. Enfin, les aéroports de Chevery, de Lourdes-de-Blanc-Sablon et de Schefferville sont compris dans la catégorie des aéroports éloignés.

12.3.

Le système de navigation aérienne du Canada

Le Système de navigation aérienne permet le mouvement sûr et efficace des aéronefs depuis leur point d'origine jusqu'à leur destination. Il comprend le contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien intérieur et international; des services d'information de vol comme les renseignements météorologiques à l'intention des pilotes; des services consultatifs d'aéroport et des aides à la navigation.

Les services du Système de navigation aérienne sont assurés par les centres de contrôle régional, les tours de contrôle de la circulation aérienne, les stations d'information de vol, un système radar national, des systèmes de communications, des ordinateurs et du logiciel d'exploitation, des systèmes de visualisation radar et des aides à la navigation.

Le Système de navigation aérienne emploie 6 000 personnes à l'administration centrale, dans les six bureaux régionaux et à de nombreuses installations au Canada. Les recettes prévues comprennent 544 millions de dollars provenant de la taxe de transport aérien payée par les passagers aériens et 41 millions de dollars d'autres sources.

Le Système de navigation aérienne du Canada a été vendu le 1er novembre 1996 à NAV Canada, une société sans but lucratif créée en 1995 et dirigée par un conseil d'administration formé de représentants nommés par le gouvernement fédéral, les syndicats d'employés, le Canadian Business Aircraft Association et l'Association du transport aérien du Canada. Transports Canada n'est donc plus impliqué d'aucune façon dans l'exploitation du système de navigation aérienne. La société NAV Canada fonctionnera sur une base commerciale et tous les services offerts seront défrayés par les utilisateurs, soit les transporteurs aériens et les propriétaires privés d'aéronefs.

12.4.

Les orientations du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires

Dans la foulée des études et analyses entreprises par Transports Canada depuis le début des années 90 en vue de procéder à une rationalisation de ses activités dans le domaine aéroportuaire, le MTQ a aussi procédé à des évaluations. Ainsi, en 1992, le Ministère a fait effectuer une évaluation de fond de son réseau aéroportuaire par la firme Price-Waterhouse.

Cette analyse et d'autres effectuées à l'interne ont culminé par l'adoption au Conseil des ministres en décembre 1995 de “La Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires”. Cette politique définit une orientation du Québec envers tous les aéroports publics du Québec, qu'ils soient la propriété du gouvernement fédéral, du gouvernement du Québec, des municipalités ou même d'Hydro-Québec. Cette politique donne aussi les orientations du Québec en regard de la Politique nationale des aéroports de Transports Canada.

Aussi, la politique du Québec présente une classification fonctionnelle du réseau aéroportuaire québécois et retient un réseau supérieur d'aéroports et un réseau d'aéroports locaux, de moindre importance. Ainsi, sur le territoire de la Côte-Nord les aéroports suivants appartiennent au réseau supérieur :

Baie-Comeau
Sept-Îles
Port-Menier
Natashquan
Chevery
Saint-Augustin
Lourdes-de-Blanc-Sablon
Schefferville

Par ailleurs, les aéroports de Grandes-Bergeronnes, Forestville, Mingan et Havre-Saint-Pierre sont inclus dans le réseau aéroportuaire local.

Enfin, le document de politique du Québec contient les orientations qu'il entend privilégier. Ainsi, le MTQ demeurera propriétaire des aéroports qui font partie du réseau supérieur. Il examinera cependant la possibilité d'en déléguer la gestion, l'entretien et l'exploitation.

En ce qui concerne le transfert éventuel de propriété des aéroports fédéraux, le Québec se garde le droit d'approuver ou de rejeter chacun des projets de cessions. Aussi, le Québec continuera de suivre de près la situation des aéroports de Dorval, de Mirabel et de Québec (Jean-Lesage). Enfin, le Québec ne suppléera pas au gouvernement fédéral dans le domaine de l'aide financière aux aéroports municipaux.

12.5.

Le réseau aéroportuaire de la Côte-Nord

La carte 1 présente les aéroports de propriété publique de la Côte-Nord selon leur classification dans le réseau québécois.

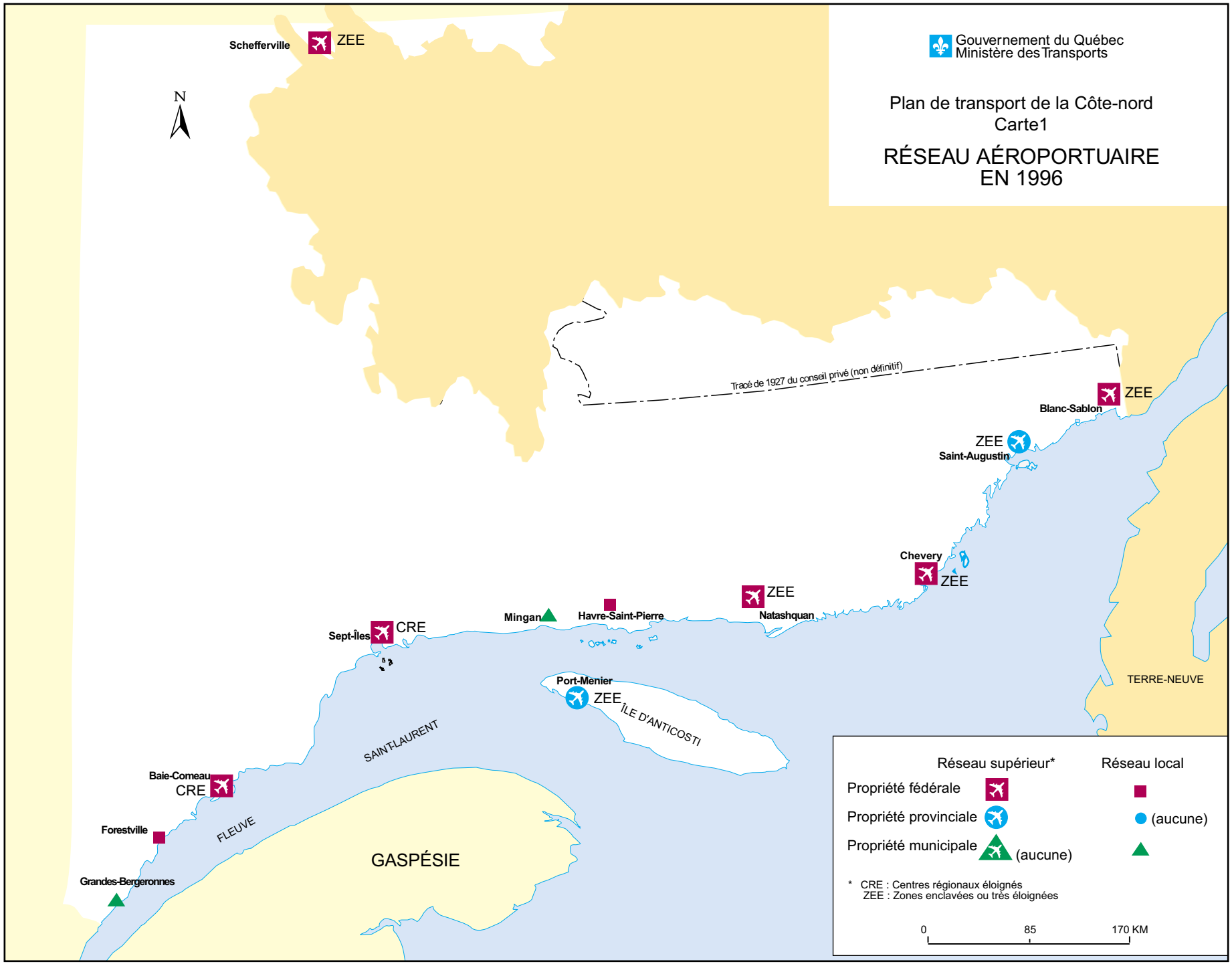
Le territoire compte 12 aéroports de propriété publique, 8 étant la propriété de Transports Canada, 2 la propriété de municipalités et 2 la propriété de Transports Québec, soit ceux de Port-Menier et de Saint-Augustin. Toutefois, au niveau de l'exploitation, seulement 2 aéroports, ceux de Baie-Comeau et Sept-Îles sont exploités directement par Transports Canada, 2 par Transports Québec et 8 par des municipalités.

Il est à noter que 8 aéroports appartiennent au réseau supérieur d'aéroports, tel que défini par Transports Québec et 4 au réseau local. Aussi, les aéroports sont desservis par des transporteurs offrant des services aériens à taux unitaire. Des 12 aéroports que compte le territoire, un seul, celui de Grandes-Bergeronnes n'est pas doté d'une aide électronique à la navigation et seulement deux, Grandes-Bergeronnes et Mingan n'ont pas d'approches aux instruments de type public. En somme, sur le plan technique et opérationnel, on peut affirmer que le territoire de la Côte-Nord est pourvu d'aéroports de bonne qualité qui répondent amplement aux besoins de la population.

Le Tableau 1 (A et B) résume les principales caractéristiques techniques et opérationnelles des aéroports de propriété publique de la Côte-Nord.

En ce qui concerne le trafic, deux aéroports, soit ceux de Baie-Comeau et de Sept-Îles, dominent de loin avec respectivement 15 473 et 38 976 mouvements en 1994. Les autres aéroports dont on possède des statistiques de mouvements présentent un trafic relativement faible (voir Tableau 1-B). Toutefois, ces aéroports demeurent vitaux compte tenu de leur isolement et de leur éloignement de Sept-Îles, par exemple. Enfin, on ne possède aucune information vérifiée concernant les mouvements d'aéronefs aux aéroports de Grandes-Bergeronnes, Forestville et de Mingan. À tout le moins, le nombre de mouvements à chacun de ces aéroports est très faible et possiblement de l'ordre de 1 200 par année pour l'aéroport de Forestville et de 500 mouvements et moins pour les aéroports de Grandes-Bergeronnes et de Mingan.

Insérer la carte 1



Source: Ministère des Transports, Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal, La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires.

Service de la géomatique et de la cartographie, octobre 1998

Sur un plan financier, les données ne sont disponibles que pour les aéroports fédéraux et celui de Port-Menier. Tous les aéroports de Transports Canada sont déficitaires, les aéroports de Baie-Comeau et de Sept-Îles présentaient respectivement un déficit de 1,1 million de dollars en 1992, et de 1,2 million de dollars en 1995. Les autres aéroports fédéraux montrent aussi des déficits d'exploitation de l'ordre de 150 000 $ à 250 000 $ annuellement. Les aéroports de Port-Menier et de Saint-Augustin montrent un déficit de l'ordre de 275 000 $ annuellement.

Un réseau aéroportuaire ne se limite pas uniquement à des aéroports de propriété publique. Il peut comprendre également des pistes d'atterrissage de propriété privée, des hydrobases et des héliports. Ceux-ci ne sont pas inclus dans le présent texte parce qu'ils n'ont finalement que peu d'impact au niveau des besoins de planification publique.

TABLEAU 1-A : PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS

DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (1RE PARTIE)

AÉROPORT	PROPRIÉTAIRE	EXPLOITANT	STATUT	PISTES (LONGUEUR/LARGEUR)	SURFACE	BALISAGE(1) LUMINEUX
Baie-Comeau	Transports Canada	Transports Canada	Certifié Public	10-28 : 6 000' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., VASIS, ARCAL, RIL
Sept-Îles	Transports Canada	Transports Canada	Certifié Public	09-27 : 6 572' X 200' 13-31 : 6 037' X 200' 05-23 : 5 900' X 200'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., VASIS, RIL
Port-Menier	Transports Québec	Transports Québec	Certifié Public	12-30 : 4 920' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., VASIS, RIL, ARCAL
Natashquan	Transports Canada	Village Natashquan	Certifié Public	14-32 : 4 500' X 100'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., VASIS, ARCAL, RIL
Schefferville	Transports Canada	Conseil de bande Naskapis - Montagnais	Certifié Public	18-36 : 5 500' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., ARCAL, RIL, VASIS
Grandes-Bergeronnes	Village	Village	Enregistré Public	10-28 : 1 500' X 50'	Revêtement bitumineux	Aucun
Forestville	Transports Canada	Municipalité	Certifié Public	09-27 : 4 000' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste
Mingan	Municipalité	Municipalité	Enregistré Public	11-29 : 4 700' X 150' 06-24 : 5 000' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, RIL, ARCAL
Havre-St-Pierre	Transports Canada	Municipalité	Certifié Public	09-27 : 4 500' X 100'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., RIL, VASIS, ARCAL
Chevery	Transports Canada	Municipalité	Certifié Public	08-26 4 500' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., RIL, PAPI, ARCAL
St-Augustin	Transports Québec	Transports Québec	Certifié Public	02-20 4 590' X 100'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., RIL, VASIS, ARCAL
Lourdes-de-Blanc-Sablon	Transports Canada	Municipalité	Certifié Public	05 -23 4 500' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., RIL, VASIS, ARCAL

(1) Les sigles réfèrent aux types de balisage disponibles :
ARCAL : Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé.
PAPI : Indicateur de trajectoire d'approche de précision.
RIL : Feux d'identification de piste.
VASIS : Indicateur visuel de pente d'approche.

Direction du transport multimodal
1996-03-19

TABLEAU 1-B : PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS

DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (2e PARTIE)

AÉROPORT	COMMUNICATIONS (1)	AIDES À LA NAVIGATION (2)	APPROCHES (3)	PRINCIPAUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS (septembre 1996)	POLITIQUE AÉRO-PORTUAIRE DU MTQ	MOUVEMENTS	FINANCEMENT EMPLOI (1992)
Baie-Comeau	MF, RCO	ILS IBC 110.3 NDB BC 414 VOR/DME YBC 117.7	IFR : VOR/DME 10 VOR 28 LOC (BC)/DME 28 ILS/NDB 10	Air Alliance Inter-Canadien Air Satellite Confortair Air Roberval	Réseau supérieur	1994 15 473 1993 15 820 1992 19 872 1991 22 653 1990 22 466	Rec. 335 000 $ Dép. 1 467 408 $ Déf. (1 132 408 $) Emp. TC 26 Autres 120
Sept-Îles	MF, RDO, ATIS, SOL, TOUR, PAL, VDF	ILS IZV 109.5 NDB ZV 273 VORTAC YZV 114.5	IFR : NDB 09, 31 VOR/DME 05, 13 LOC (BC) 27 ILS/NDB/DME 09	Air Alliance Inter-Canadien Régionnair Confortair Aviation Québec-Labrador Air Roberval	Réseau supérieur	1994 38 976 1993 36 154 1992 44 030 1991 42 451 1990 38 477	Rec. 824 000 $ Dép. 2 725 148 $ Déf. (1 901 148 $) Emp. TC 73 Autres 158
Port-Menier	MF, UNICOM (AAU)	NDB PN 360	IFR : NDB 12	Aviation Québec-Labrador	Réseau supérieur	1994 3 410 1993 2 942 1992 3 070 1991 3 017 1990 3 914	Déficit annuel de l'ordre de 275 000 $
Natashquan	MF, RCO	NDB NA 385 VOR/DME YNA 113.6	IFR : NDB 14 VOR 14-32	Inter-Canadien Régionnair Aviation Québec-Labrador	Réseau supérieur	1994 7 800 1993 7 201 1992 7 685 1991 7 465 1990 7 102	Rec. 72 800 $ Dép. 261 400 $ Déf. (188 600 $) Emp. TC 0 Autres 19
Schefferville	MF, DRCO, ATIS, ATF, PAL, AWOS	NDB KL 203 VOR/DME YKL 112.7	IFR : NDB 18 NDB/VOR 18 NDB/VOR 36 NDB 36	Air Alliance Inter-Canadien Air Schefferville	Réseau supérieur	1994 6 298 1993 6 893 1992 6 861 1991 7 761 1990 9 335	Rec. 63 000 $ Dép. 263 000 $ Déf. (200 000 $) Emp. TC 5 Autres 14
Grandes-Bergeronnes	ATF	Aucun	VFR : vol à vue seulement	Aucun	Réseau local	Aucune information	Aucune information
Forestville	ATF	NDB FE 239	IFR : NDB A	Aucun	Réseau local	Aucune information	Déficit annuel de l'ordre de 45 000 $

TABLEAU 1-B : PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS

DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (2e PARTIE)

AÉROPORT	COMMUNICATIONS (1)	AIDES À LA NAVIGATION (2)	APPROCHES (3)	PRINCIPAUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS	POLITIQUE AÉROPROTUAIRE DU MTQ	MOUVEMENTS	FINANCEMENT EMPLOI (1992)
Mingan	ATF	NDB YLP 259	IFR : Appr. de compagnie seulement	Aucun	Réseau local	Aucune information	Aucune information
Havre-St-Pierre	MF, RCO	NDB YGV 344 LOC/DME IGV 109.3	IFR : NDB A LOC/NDB/DME 09 LOC(BC)/DME 27	Inter-Canadien Aviation Québec-Labrador Régionnair	Réseau local	1994 9 674 1993 9 059 1992 8 328 1991 6 768 1990 7 416	Rec. 59 400 $ Dép. 270 400 $ Déf. (211 000 $) Emp. TC 0 Autres 22
Chevery	ATF	NDB YHR 276 LOC/DME IHR 109.7	IFR : Appr. de compagnies	Inter-Canadien Régionnair Trans-Côte	Réseau supérieur	1992 5 071	Rec. 56 000 $ Dép. 267 700 $ Déf. (211 700 $) Emp. TC.0 Autres 15
St-Augustin	MF,RCO	NDB YIF LOC/DME IIF 108.7	IFR : NDB/DME 02 LOC/DME 20 LOC (BC)/DME 02	Inter-Canadien Régionnair Trans-Côte	Réseau supérieur	1993 1714 1992 1451	Coût d'exploitation :environ 300 000 $
Lourdes-de-Blanc-Sablon	MF,RCO	NDB BX 220 LOC/DME IBX 109.1	IFR : NDB 05 LOC/DME 05 LOC (BC) DME A	Inter-Canadien Régionnair Trans-côte	Réseau supérieur	1992 5 894	Rec. 69 000 $ Dép. 291 000 $ Déf. : (222 000 $)

(1) Principaux services de communications :
ATIS : Service automatique d'information terminale.
ATF : Fréquence de trafic d'aérodrome.
AWOS : Système automatique d'observations météorologiques.
MF : Fréquence obligatoire.
PAL : Station radio périphérique télécommandée.
RCO : Installation radio télécommandée.
VDF : Radiogoniomètre VHF (très haute fréquence).

(2) Principaux types d'aides de navigation :
ILS : Système d'approche aux instruments.
NDB : Radiophare non directionnel.
VOR/DME : Radiophare omni-directionnel VHF/Équipement de mesure de la distance
LOC/DME : Radiophare d'alignement de piste pour procédures d'approche de non-précision.

(3) Approches :
VFR : Règles de vol à vue.
IFR : Règles de vol aux instruments.

Direction du transport multimodal
1996-09-30

12.6. Les transporteurs aériens et les caractéristiques des services

Les transporteurs

La région de la Côte-Nord est desservie à la fois par des transporteurs régionaux et des transporteurs locaux.

Quoique les services dispensés par les transporteurs aériens permettent d'offrir aux usagers des liens généralement assez stables, les compagnies doivent régulièrement s'adapter aux fluctuations saisonnières de la demande et des actions de leurs concurrents.

C'est pour ces motifs que pour des considérations pratiques, la description de l'offre des services dispensés sur la Côte-Nord qui est effectuée ci-dessous a été fixée au 1er mars 1996, date à laquelle ont été compilées les informations.

Comme ailleurs au Québec, les deux transporteurs régionaux, Air Alliance et Inter-Canadien, offrent leurs services aux principaux aéroports de la région, au moyen d'appareils Dash-8 et ATR-42 d'une capacité de 37 à 44 sièges[1].

Ces deux transporteurs relient la région de la Côte-Nord aux grands centres et aux régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean et du Bas-du-Fleuve.

Plusieurs transporteurs locaux complètent les services des transporteurs régionaux, en offrant leurs services à l'intérieur d'une région ou entre deux régions adjacentes. Il s'agit de Air Roberval (Bagotville - Baie-Comeau - Sept-Îles), Air Satellite[2] (Mont-Joli - Baie-Comeau - Sept-Îles), Aviation Québec Labrador (Sept-Îles - Havre-Saint-Pierre - Natashquan), Confortair[3] (Sept-Îles - Baie-Comeau), Trans-Côte (Sept-Îles - Havre-Saint-Pierre - Natashquan - Chevery - Blanc-Sablon) et Régionnair (tous les points entre Sept-Îles et Blanc-Sablon).

Depuis un an environ, certains transporteurs locaux ont commencé à développer des services parallèles à ceux des transporteurs régionaux. Par exemple, Confortair[3] a développé de nouveaux services dans le corridor Sept-Îles - Montréal en offrant des prix de l'ordre de 30 % plus bas que ceux des transporteurs régionaux. Confortair exploite des appareils Jetstream-31 (18-19 sièges).

1 Depuis le mois d'août 1996, Air Alliance opère également des B-1900D.

2 Les services entre Baie-Comeau et Sept-Îles ont été interrompus depuis, ainsi que les services vers Montréal et Québec.

3 Confortair se consacre maintenant exclusivement à l'exploitation de vols nolisés.

Le 8 janvier 1996, Air Satellite[1] suivait la même voie en reliant Baie-Comeau et Sept-Îles à Québec et à Montréal au moyen d'appareils Cessna-402 de 7 places. Air Satellite offrait alors des tarifs de base inférieurs à ceux des grandes compagnies aériennes.

Cette stratégie semble répondre au besoin exprimé par le regroupement des chambres de commerce régionales du Québec et à sa tête, la Chambre de commerce de Baie-Comeau, lesquelles se sont adressées à deux reprises au Comité permanent des transports (gouvernement du Canada) afin de dénoncer le coût élevé du transport aérien et la réglementation économique qui régit le transport aérien au Canada.

Selon les chambres de commerce, la déréglementation n'a pas produit les résultats escomptés et celles-ci attribuent les hausses de tarifs à l'absence de concurrence entre les transporteurs.

Le problème des tarifs aériens en région est loin d'être résolu et, sans nécessairement être la seule cause, il a une incidence sur le niveau de trafic aux aéroports régionaux au même titre que tous les facteurs économiques qui ont affecté le transport aérien au Québec et dans les régions canadiennes.

Les services

Sept-Îles et Baie-Comeau sont les deux points principaux de la région, par lesquels on peut rejoindre les grands centres de Montréal et de Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, le Bas du Fleuve, la Haute-Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord.

En termes de fréquence des services et de nombre de sièges offerts, les principales liaisons sont :

- Sept-Îles - Québec - Montréal
- Baie-Comeau - Québec - Montréal
- Baie-Comeau - Sept-Îles
- Baie-Comeau - Rimouski

La région de la Côte-Nord est d'ailleurs une des mieux desservies avec celle de l'Abitibi au chapitre de la fréquence des services aériens réguliers. Le Tableau 2 présente les points desservis en provenance ou à destination de la Côte-Nord. Compte tenu de sa quantité de population, la Basse-Côte-Nord est elle-même assez bien desservie par plusieurs transporteurs aériens : Aviation Québec Labrador, Inter-Canadien[2], Régionnair et Trans-Côte.
La Basse-Côte-Nord dispose de plusieurs aéroports et d'un bon réseau de pistes.

1 Voir renvoi (2) au bas de la page précédente.

2 En avril 1997, Inter-Canadien se retirait de tous les points à l'est de Natashquan. En octobre 1997, il étendait ce retrait jusqu'à Sept-Îles, confiant alors à son partenaire Régionnair sur la Côte-Nord l'exploitation de tous ses vols entre Sept-Iles, Havre-Saint-Pierre et Natashquan. Il fit également de même au Labrador, permettant ainsi à un autre de ses partenaires régionaux, soit Air Schefferville, d'exploiter toutes ses liaisons entre Sept-Iles et Wabush.

Les aéroports principaux de Chevery, Saint-Augustin et Blanc-Sablon de même qu'un bon réseau de pistes (Régionnair) à La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, La Romaine et Kégaska ont contribué au développement d'un transport aérien fiable dans la région.

Des vols quotidiens sont offerts entre Blanc-Sablon et Sept-Îles (Régionnair, Trans-Côte) avec escales à Saint-Augustin, Chevery, Natashquan et Havre-Saint-Pierre. Des vols quotidiens sont également offerts de Saint-Augustin à Natashquan, avec toutes les escales à La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, Chevery, La Romaine et Kegaska. Le Twin-Otter, un appareil de 18 passagers, est spécialement adapté aux pistes de ces petits aéroports. Ces vols permettent aussi une correspondance avec les autres vols quotidiens dont ceux de Régionnair et d'Inter-Canadien.

Le trafic

L'importance des principales liaisons interrégionales énumérées plus haut est bien illustrée dans les résultats de trafic entre Baie-Comeau et Sept-Îles, d'une part, et Québec et Montréal, d'autre part (Tableau 3).

La région de la Côte-Nord a suivi la tendance observée dans d'autres régions (Tableau 4) :

- le trafic a augmenté de façon considérable dans les années 70;
- le sommet au cours des 25 dernières années se retrouve près de l'année 1979;
- le trafic intérieur canadien (-26,6 % vs 1979) et de la Côte-Nord (-58,0 % vs 1979) n'ont jamais retrouvé celui de l'année 1979.

Le transport aérien est un secteur dépendant des autres activités de l'économie :

- de 1980 à 1992, on a pu être témoin d'une restructuration majeure de l'économie : réduction de personnel, baisse de profit des sociétés, libre-échange, etc... ;
- au niveau des ménages, on a assisté pendant cette période à un ralentissement dans la croissance des revenus des particuliers.

Cependant, la chute du trafic confirme que la région de la Côte-Nord a été plus touchée que d'autres régions, en raison de l'abandon d'activités minières à Schefferville et à Sept-Îles.

Les services de transport des marchandises

Comme partout ailleurs au Québec, le transport de marchandises, de courrier et de messageries privées par voie aérienne demeure très limité : les considérations économiques font que le fret n'est transporté par la voie des airs qu'en absolue nécessité.

En effet, les transporteurs réguliers offrent à leurs clients un service de messageries et de fret, mais le coût est particulièrement élevé. Par exemple, un envoi de Québec vers Baie-Comeau ou Sept-Îles sur les vols d'un des deux transporteurs régionaux coûte 13,50 $ pour une enveloppe et 26,50 $ pour un colis de 5 kg.

Indépendamment des services très spécialisés (transport de documents bancaires et de messageries privées), les services réguliers de fret sont offerts sur les mêmes vols que ceux destinés au transport des passagers.

L'importance relative du fret aérien par rapport au trafic des passagers est cependant très difficile à cerner en termes de revenus générés pour les compagnies aériennes, puisque ces données ne sont pas publiées.

Par ailleurs, bien peu de transporteurs se consacrent exclusivement au transport des marchandises. C'est pourtant le cas pour la compagnie Transfair de Longue-Pointe-de-Mingan qui dessert la Basse-Côte-Nord et le Nord québécois. Ces services sont offerts à contrat sur la base du nolisement d'appareils.

Quant aux services offerts par les compagnies de messageries privées telles que Purolator et Dicom, leur mode de fonctionnement repose principalement sur le transport routier. Cependant, ces compagnies font usage en sous-traitance du transport régulier et des services de nolisement de petits appareils. Le transport aérien prend plus d'importance dans les localités isolées.

Les services postaux fonctionnent sur le même principe : dans toutes les localités où il est possible d'accéder par la route, Postes Canada utilise ce mode de transport. Par exemple, avant le prolongement de la route 138 jusqu'à Natashquan, tout le courrier à destination de la Basse-Côte-Nord était envoyé par route à Havre-Saint-Pierre et acheminé par avion à partir de ce point. Depuis que la route 138 est ouverte à la circulation jusqu'à Natashquan, tout le courrier emprunte désormais la route jusqu'à cet endroit.

Les vols nolisés

Le rôle des services de vols nolisés est d'offrir à la clientèle un complément aux vols réguliers. Parce que les utilisateurs partagent généralement un but commun en affrétant un appareil, le principal avantage de ces services demeure sa flexibilité.

Les petits groupes voyageant par affaires, de même que les chasseurs et les pêcheurs sont susceptibles d'utiliser des vols nolisés.

Une vingtaine de transporteurs locaux oeuvrent dans le secteur des vols nolisés, proposant à leur clientèle des appareils de moins de 10 places (Beaver, Otter, Aztec, Navajo) ou des hélicoptères (Astar-350 ou Bell 206).

Ce type de transport est très présent sur la Basse-Côte-Nord et ce, surtout à Natashquan,à La Romaine et à Lourdes-de-Blanc-Sablon de même qu'entre Havre-Saint-Pierre et l'Île d'Anticosti.

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
BAIE-COMEAU				
	Bagotville	3J*	5	EMB
	Mont-Joli	AC	10	DH8
		CP	5	ATR
	Montréal	AC	10	DH8
		CP	10	ATR
		V7	5	J31
		QR	6	CNA
	Ottawa	CP	5	ATR
	Québec	AC	10	DH8
		CP	10	ATR
		V7	5	J31
		QR	6	CNA
	Rimouski	V7	10	PAG
		QR	23	BNI
	Roberval	3J*	5	EMB
	Sept-Îles	AC	5	DH8
		CP	5	ATR
		V7	6	J31
		3J*	10	PAG/EMB
		QR	6	CNA
HAVRE-SAINT-PIERRE				
	Blanc-Sablon	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
		7T	10	BEC
		3J*	5	EMB
	Saint-Augustin	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
		3J*	5	EMB
NATASHQUAN				
	Blanc-Sablon	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	10	BE1/DHT
		7T	10	BEC
	La Romaine	CP*	5	DHT
		3J*	10	DH0
	Havre-St-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
		3J*	5	EMB
	Kegaska	CP*	5	DHT
		3J*	10	DH0
	Saint-Augustin	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
		3J*	10	EMB
PORT-MENIER				
	Sept-Îles	3J*	3	PAG
SCHEFFERVILLE				
	Sept-Îles	CP*	5	EMB
		9V	5	BE9
	Wabush	9V	5	BE9
SEPT-ÎLES				
	Bagotville	AC	5	DH8
		3J*	5	EMB
	Baie-Comeau	AC	5	DH8
		CP	5	ATR
		3J*	5	EMB
		V7	5	J31
		QR	5	CNA
	Blanc-Sablon	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Bonaventure	3J*	5	PAG
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Havre-St-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
		3J*	5	EMB
	Mont-Joli	3J*	5	PAG
	Montréal	AC	15	DH8
		CP	10	ATR/F28

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
		V7	5	J31
		QR	5	CNA
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
		3J*	10	EMB
	Ottawa	AC	5	DH8
	Saint-Augustin	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Port-Menier	3J*	3	PAG
	Québec	AC	15	DH8
		CP	20	ATR/F28
		V7	5	J31
		QR	5	CNA
	Rimouski	QR	10	CNA
	Roberval	3J*	5	EMB
	Schefferville	CP*	5	EMB
		9V	5	BE9
	Wabush	AC	10	DH8
		CP	5	F28
		3J*	5	BE1
		9V	5	BE9
BLANC-SABLON				
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Churchill Falls	AG	5	SWM
	Deer Lake	AG	6	SWM

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
	Goose Bay	AG	5	SWM
	Havre-Saint-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	1	BE1
		7T	12	PAG
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Saint-Augustin	CP	5	ART
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Saint-Anthony	AG	11	SWM
	Saint-Johns	AG	11	SWM
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
CHEVERY				
	Blanc-Sablon	7T	12	PAG
		CP*	6	BE1
		CP	5	ATR
	La Romaine	CP*	5	DHT
	Havre-St-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	12	PAG
	Kegaska	CP*	5	DHT
	La Tabatière	CP*	5	DHT
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
	Saint-Augustin	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		CP*	5	DHT
		7T	12	PAG
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Tête-à-la-Baleine	CP*	5	DHT
SAINT-AUGUSTIN				
	Blanc-Sablon	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		CP*	5	DHT
		7T	12	PAG
	Havre-St-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	1	BE1
		7T	12	PAG
	La Tabatière	CP*	5	DHT
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Tête-à-la-Baleine	CP*	5	DHT

TABLEAU 2 (Suite et fin)

LÉGENDE

COMPAGNIES		APPAREILS	
AC	Air Alliance	ATR	Aérospatiale ATR-42 (42-44 sièges)
AG	Interprovincial Airlines	DHT	De Havilland Twin-Otter (18 sièges)
CP	Inter-Canadien	BE1	Beechcraft 1900 (18 sièges)
CP*	Régionnair	BEC	Beechcraft King Air (6-10 sièges)
QR	Air Satellite	DH0	De Havilland Otter (9 sièges)
V7	Confortair	BE9	Beechcraft C99 (15 sièges)
3J*	Air Schefferville, Air Roberval ou Aviation Québec Labrador	BNI	Britten-Norman Islander (10 sièges)
7T	Trans-Côte	CNA	Cessna 402 (7 sièges)
9V	Air Schefferville(1)	DH8	De Havilland Dash-8 (36 sièges)
		EMB	Embraer-110 (15 sièges)
		F28	Fokker F-28 (65 sièges)
		J31	British Aerospace Jetstream (18-19 sièges)
		PAG	Piper Navajo (7 sièges)
		SWM	Swearingen Metroliner

(1) Ce transporteur porte également le code 3J lorsqu'il effectue des vols en partenariat avec Air Alliance.

Sources:

- Official Airline guides 1er mars 1996
- Horaires des transporteurs

TABLEAU 3 : TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD

Origine et destination des passagers aériens
Services réguliers - voyages intérieurs (entrées et sorties)

	1994	1991	1988	1985	1982	1979
BAIE-COMEAU						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	-	-	-	-	30	20
Chevery	-	-	-	-	10	-
Mont-Joli	540	-	730	1 750	950	980
Montréal	13 580	8 220	13 910	26 430	18 220	19 260
Québec	9 280	6 120	6 010	16 640	12 770	22 180
Saint-Augustin	-	-	-	-	-	-
Toronto	940	410	1 090	2 300	2 800	2 510
Autres villes	2 000	1 120	810	2 530	2 530	6 490
TOTAL	**26 340**	**15 870**	**22 550**	**49 650**	**37 310**	**51 440**
SEPT-ÎLES						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	890	740	1 320	2 270	1 290	60
Chevery	2 060	430	810	950	590	30
Montréal	22 590	25 410	20 540	34 150	36 090	53 550
Natashquan	2 160	1 610	1 810	1 470	870	20
Québec	19 970	17 530	19 920	30 280	31 350	47 550
Saint-Augustin	1 200	630	1 080	1 000	440	70
Schefferville	2 300	400	750	1 600	2 360	5 300
Wabush	4 180	1 820	4 080	12 130	12 300	18 530

TABLEAU 3 : TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD

Origine et destination des passagers aériens
Services réguliers - voyages intérieurs (entrées et sorties)

	1994	**1991**	**1988**	**1985**	**1982**	**1979**
Autres villes	5 340	5 390	7 910	10 640	23 130	46 330
TOTAL	**60 690**	**53 960**	**58 220**	**94 490**	**108 420**	**171 440**
SCHEFFERVILLE						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	-	-	-	-	-	10
Chevery	-	-	-	-	20	-
Montréal	840	580	550	2 870	3 520	5 440
Québec	990	500	390	1 600	3 050	4 300
Saint-Augustin	-	-	-	-	10	-
Sept-Îles	2 300	400	750	1 600	2 360	5 300
Autres villes	570	150	240	610	1 300	3 790
TOTAL	**4 700**	**1 630**	**1 930**	**6 680**	**10 260**	**18 840**
HAVRE-ST-PIERRE						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	-	-	210	440	-	-
Chevery	-	-	-	-	-	-
Montréal	850	680	790	360	-	-
Natashquan	1 230	970	1 990	2 070	-	-
Québec	1 090	1 010	1070	790	20	-
Saint-Augustin	-	-	230	-	-	-
Autres villes	770	930	1 200	2 030	-	-

TABLEAU 3 : TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD

Origine et destination des passagers aériens
Services réguliers - voyages intérieurs (entrées et sorties)

	1994	1991	1988	1985	1982	1979
TOTAL	**3 940**	**3 590**	**5 490**	**5 690**	**20**	**0**
NATASHQUAN						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	-	-	-	-	120	-
Chevery	-	-	-	-	20	20
Havre-St-Pierre	1 230	970	1 990	2 070	-	-
Montréal	380	700	590	240	-	420
Québec	1 150	1 660	1 170	700	750	700
Saint-Augustin	-	-	-	-	40	-
Sept-Îles	2 160	1 610	1 810	1 470	870	10
Autres villes	480	530	800	950	2 300	170
TOTAL	**5 400**	**5 470**	**6 360**	**5 430**	**4 100**	**1 320**

N.B. : Depuis 1983, les statistiques sont rapportées de façon plus sommaire, ce qui affecte les données des aéroports de la Basse-Côte-Nord.

SOURCE :

Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, cat. no 51-204

TABLEAU 4 : ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LA CÔTE-NORD ET SUR CERTAINS POINTS AU QUÉBEC (1970-1994)

Origine et destination des passagers aériens

Services réguliers - voyages intérieurs (entrées et sorties)

	1994	1991 (1) (2)	1988 (1)	1985	1982	1979	1976	1970
1. TRAFIC DE LA CÔTE-NORD								
DE/VERS :								
Baie-Comeau	26 340	15 870	22 550	49 650	37 310	51 440	48 160	29 195
Blanc-Sablon	7 960	7 490	5 930	6 980	4 770	2 140	2 660	1 855
Chevery	6 510	2 210	4 420	3 980	3 290	940	1 740	460
Saint-Augustin	3 770	2 670	4 020	2 720	1 550	420	730	685
Sept-Îles	60 690	53 960	58 220	94 490	108 420	171 440	179 340	95 845
Schefferville	4 700	1 630	1 930	6 680	10 260	18 840	21 900	13 155
Havre-Saint-Pierre	3 940	3 590	5 490	5 690	20(3)	(3)	(3)	(3)
Natashquan	5 400	5 470	6 360	5 430	4 100	1 320	4 300	3 065
TOTAL	**119 310**	**92 890**	**108 920**	**175 620**	**169 720**	**246 540**	**258 830**	**144 260**
2. TRAFIC AU QUÉBEC								
DE/VERS :								
Québec	278 180	236 770	286 120	380 380	374 290	572 450	447 630	221 840
Montréal	2 011 990	2 138 810	2 622 840	2 516 260	2 299 530	2 716 440	2 343 660	1 619 540
Mont-Joli	23 610	14 160	17 680	34 260	44 320	83 680	78 740	33 140
Val-d'Or	50 090	29 410	70 110	83 530	75 810	99 460	79 440	26 350
Rouyn	55 610	28 740	81 790	83 890	65 960	78 900	60 730	25 760
Gaspé	16 710	8 850	1 620	2 210	15 290	17 610	16 960	N.D.
3. CANADA	10 312 520	11 370 860	13 104 920	11 919 220	12 138 790	14 050 500	10 372 750	6 119 890

SOURCE :

Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, cat. no 51-204

(1) Trafic de Air Alliance rapporté à partir de 1993 seulement
(2) Arrêt des activités d'Intair en 1991
(3) Activités exercées à Mingan

12.7. Résultats des questionnaires d'enquête

Afin de pouvoir compléter le portrait de la situation sur le transport aérien (de personnes et de marchandises) sur la partie du territoire nord-côtier s'étendant de Tadoussac à Natashquan, et de palier à l'absence de certains renseignements via les sources habituelles d'information, deux questionnaires d'enquête ont été préparés et expédiés en mai 1996 aux intervenants suivants de ce secteur d'activité :

- aux gestionnaires d'aéroports ; et
- aux compagnies aériennes offrant des services de nolisement.

Ces questionnaires ont été élaborés de façon à être le plus court possible et limités à des points bien spécifiques, ceci afin de ne pas décourager le répondant avec un questionnaire qui pourrait l'astreindre à de longues recherches, et favoriser par le fait même un taux de réponse plus élevé et l'obtention de renseignements qui soient les plus complets et précis possibles.

12.7.1. Enquête auprès des gestionnaires d'aéroports

Le questionnaire d'enquête préparé à l'intention des gestionnaires d'aéroports portait sur les éléments suivants :

- le nom des transporteurs aériens :
  - offrant des services de nolisement à l'aéroport ;
  - fournissant des services de poste et/ou de messagerie (et la fréquence de ces services) ;
- le nombre de mouvements d'avions pour les années 1990 à 1995 ;
- le nombre d'embarquements/débarquements selon la catégorie de vols (réguliers et nolisés) pour les années 1990 à 1995 ;
- le dernier bilan financier d'exploitation ;
- les forces et les faiblesses (avantages et contraintes) de l'aéroport, et les principaux problèmes appréhendés pour les prochaines années ;
- les perspectives de développement ou d'avenir de l'aéroport ;
- au plan environnemental :

- les incidents survenus ces dernières années ;
- les risques liés aux activités de l'aéroport ;
- les mesures de prévention adoptées ; et
- si une étude d'impact a déjà été réalisée en regard de ces risques.

Le questionnaire a été envoyé aux administrateurs des aéroports de Grandes-Bergeronnes, Forestville, Baie-Comeau, Sept-Îles, Longue-Pointe de Mingan, Havre-Saint-Pierre, Natashquan et Port-Menier.

La collaboration des répondants a été, dans l'ensemble, très bonne. Tous les questionnaires ont été retournés, le taux de réponses aux questions approchant les 80 %. Certaines questions sont toutefois demeurées sans réponse. Ainsi, aucune information n'a pu être obtenue sur l'achalandage relié aux vols nolisés, les aéroports ne tenant aucun registre pour la compilation de telles données. La majorité des aéroports bénéficiant de dessertes régulières n'ont même d'ailleurs pu fournir de telles statistiques pour les vols réguliers.

Le tableau qui suit indique en regard de chaque aéroport interrogé le nom de transporteurs aériens y offrant des services de nolisement. La liste fournie par les répondants peut ne pas être exhaustive cependant.

Services de nolisement	Grandes-Bergeronnes	Forestville	Baie-Comeau	Sept-Îles	Mingan	Havre-Saint-Pierre	Natashquan	Port-Menier
Aero Golfe							x	
Aeropro			x					
Air Montréal			x					
Air Pabok								x
Air Satellite		x	x	x		x	x	x
Air Schefferville				x				
Aviation Québec Labrador			x	x		x	x	x
Confortair			x	x		x	x	x
Deraps Aviation							x	
Forestville Hélicoptère		x						
Gasair			x					
Grondair								x
Hélicoptères Viking				x				
Labrador Airways						x		
Les Ailes de Gaspé								x
Myrand Aviation								x
Régionnair				x		x		
Sept-Îles Aviation				x				
Service aérien du St-Laurent								x
Trans Côte				x		x	x	
Transfair					x			

Quatre des huit aéroports interrogés ont identifié des transporteurs aériens fournissant des services de poste et/ou messagerie privée (et même de cargo dans certains cas). Le tableau suivant donne le nom de ces compagnies aériennes de même que la fréquence rapportée de ces services.

Aéroports	Services aériens de poste et/ou messagerie privée (fréquence)
Baie-Comeau	Air Montréal (2 fois/jour)
Havre-Saint-Pierre	Confortair (5 jours/sem.)
	Inter-Canadien (5 jours/sem.)
	Labrador Airways (2 jours/sem.)
	Régionnair (tous les jours)
Natashquan	Air Satellite (cargo, 2-3 fois/sem.)
	Av. Québec Labrador (cargo, tous les jours)
	Confortair (cargo, 2-3 fois/sem.)
	Inter-Canadien (tous les jours)
	Régionnair (tous les jours)
Port-Menier	Confortair (4 fois/sem.)

Les questions ouvertes portant sur les forces et les faiblesses de l'aéroport, ses perspectives de développement ou d'avenir et les problèmes appréhendés pour les prochaines années, n'ont pas donné lieu à de nombreux commentaires. Quelques points intéressants sont cependant ressortis de ces questions :

- la ville de Forestville a adopté une stratégie de développement pour "son" aéroport ; elle vise le doter, entre autres, d'un service régional (ex. : Baie-Comeau, Rimouski, Mont-Joli, Chicoutimi, Rivière-du-Loup et peut-être Québec) ;

- le prolongement de la route 138 jusqu'à Natashquan devrait favoriser à cet endroit un accroissement de l'achalandage touristique (chasse et pêche) à l'aéroport ;

- l'aéroport de Havre-Saint-Pierre serait en pleine expansion (tablier et aérogare déjà trop petits).

Parmi les autres commentaires émis, on signale :

- la "perte" possible de l'avion DC-6 qui effectue la navette entre Mont-Joli et Port-Menier en période de chasse ; son remplacement par plusieurs petits appareils entraînerait semble-t-il un problème d'achalandage important à l'aéroport de Port-Menier ;

- un accès routier médiocre à l'aéroport de Baie-Comeau ;

- une croissance modeste des activités est à prévoir à long terme à l'aéroport de Sept-Îles ;

- bien qu'il soit assez fréquenté par les petits avions au cours de l'été, l'aéroport

de Grandes-Bergeronnes demeure un équipement secondaire, sans aucun service régulier.

Le Tableau 5 (A et B) présente une synthèse des autres informations obtenues (nombre de mouvements d'avions, embarquements et débarquements, coûts d'exploitation, environnement) lors de cette enquête.

Au plan environnemental, il semble n'être survenu aucun incident aux aéroports nord-côtiers au cours des cinq dernières années, à part un déversement d'huile à Sept-Îles et à Port-Menier. Les risques à l'égard de l'environnement pouvant être liés à certaines activités effectuées aux aéroports semblent se limiter au déversement de produits pétroliers (huile à chauffage et carburant) et à l'utilisation de certains produits chimiques tels le glycol (déglaçage des ailes d'avions) et l'urée (déglaçage des pistes).

TABLEAU 5-A

SOMMAIRE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS (1RE PARTIE)

AÉROPORTS	**Grandes-Bergeronnes**	**Forestville**	**Baie-Comeau**	**Sept-Îles**
Propriété/Gestion	**Mun./Mun.**	**Féd./Mun.**	**Féd./Féd.**	**Féd./Féd.**
Nombre de mouvements				
année 1990	n/d		22 466	38 477
1991	"	environ	22 653	42 451
1992	"	1 200	19 872	44 030
1993	"	par	15 820	36 154
1994	"	année	15 473	38 976
1995	"		14 200	n/d
Embarquements et débarquements				
a) Vols nolisés	n/d	n/d	n/d	n/d
b) Vols réguliers				
année 1990	n/a	n/d	66 500	141 148
1991	"	"	61 700	139 700
1992	"	"	54 700	118 928
1993	"	"	46 300	105 328
1994	"	"	43 982	99 768
1995	"	"	43 568	108 600
Coûts exploitation 1995				
Revenus $	aucun	4 000	520 900	1 114 400
Dépenses $	3 900	47 500	966 300	2 320 000
Surplus (Déficit) $	(3 900)	(43 500)	(445 400)	(1 205 600)
Environnement				
a) incidents (5 ans)	non	non	non	huile
b) facteurs de risques	non	non	carburant	huile, urée, glycol
c) mesures adoptées	non	en voie d'élaboration	plan d'urgence	plan d'urgence
d) étude d'évaluation	non	conformité envir.	non	oui

Signes conventionnels
n/d = non disponible, information non fournie ou aucune réponse
n/a = non applicable
n/s/p = ne sais pas

TABLEAU 5-B

SOMMAIRE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS
DES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS (2e PARTIE)

AÉROPORTS Propriété/Gestion	**Mingan Mun./Mun.**	**Havre-St-Pierre Féd./Mun.**	**Natashquan Féd./Mun.**	**Port-Menier Prov./Prov.**
Nombre de mouvements				
année 1990	n/d	n/d	7 102	3 914
1991	"	6 768	7 465	3 017
1992	"	8 328	7 685	3 070
1993	"	9 059	7 201	2 942
1994	"	9 674	7 800	3 410
1995	"	9 949	7 690	3 002
Embarquements et débarquements				
a) Vols nolisés	n/d	n/d	n/d	n/d
b) Vols réguliers				
année 1990	n/a	n/d	n/d	n/d
1991	"	"	"	"
1992	"	"	"	"
1993	"	"	"	"
1994	"	"	"	"
1995	"	"	"	"
Coûts exploitation 1995				
Revenus $	n/d	101 680	121 632	24 325
Dépenses $	n/d	262 302	269 315	192 451
Surplus (Déficit) $		(160 622)	(147 683)	(168 126)
Environnement				
a) incidents (5 ans)	non	non	non	huile à chauffage
b) facteurs de risques	non	glycol, urée	carburant	carburant
c) mesures adoptées	n/d	distributeurs de carburant	absorbant	respect normes remplissage
d) étude d'évaluation	n/s/p	oui	n/s/p	n/s/p

Signes conventionnels
n/d = non disponible, information non fournie ou aucune réponse
n/a = non applicable
n/s/p = ne sais pas

12.7.2. Enquête auprès des compagnies aériennes de nolisement

Il y a très peu d'information disponible sur les vols nolisés via les sources habituelles de renseignements ou de statistiques. Celles qui existent (publications de Statistiques Canada) se limitent, pour ce qui est du marché des vols intérieurs, aux grands transporteurs nationaux tels Royal Aviation ou Air Transat, ou aux dix principales paires de villes (des liaisons comme Toronto-Vancouver ou Montréal-Vancouver) représentant 85 % du total du trafic des vols nolisés intérieurs. Il n'y a aucune donnée à l'échelle provinciale, encore moins au niveau des régions.

Sur la Côte-Nord, outre les grandes compagnies aériennes telles Air Alliance et Inter-Canadien, on dénombre une vingtaine de petites entreprises de transport aérien basées en région et y exerçant leurs activités.

Le questionnaire d'enquête préparé à leur intention visait l'obtention des renseignements suivants :

- si le nolisement avait été, en 1995, la principale activité de l'entreprise ;
- la composition de la flotte aérienne (types d'appareils et capacité) affectée aux vols nolisés ;
- la répartition (en %) de la clientèle des vols nolisés selon le motif de déplacement ;
- le nombre de vols nolisés effectués en 1995 selon les principales destinations ;
- pour les prochaines années, les perspectives de développement sur la Côte-Nord concernant le secteur des vols nolisés et celui des vols réguliers ;
- les projets de développement de l'entreprise en ce qui concerne les vols nolisés et les vols réguliers ;
- le pourcentage de croissance annuelle prévue, pour les prochaines années sur la Côte-Nord, en ce qui a trait au trafic de fret aérien et aux trafics de passagers pour les vols nolisés et les vols réguliers.

L'enquête a été effectuée au cours des mois de mai et juin 1996. Sur les 21 questionnaires expédiés, douze ont été retournés pour un taux de participation de 57 %.

Des douze transporteurs aériens ayant répondu au questionnaire, six ont classé le nolisement comme ayant été leur seule ou principale activité en 1995 (plus de 70 % de leur chiffre d'affaires), soient Aviation Justair, Brassard Air Service, Deraps Aviation, Héli-Excel, Héli-Manicouagan et Labrador Air Safari.

Cinq transporteurs ont indiqué oeuvrer dans le marché des vols réguliers dont un de façon exclusive (Inter-Canadien), les quatre autres effectuant également du nolisement (35 % ou moins de leur chiffre d'affaires en 1995). Il s'agit des entreprises suivantes : Air Satellite, Confortair, Régionnair et Trans-Côte. Enfin, un dernier répondant signale effectuer exclusivement du transport de cargo vers la Basse-Côte-Nord et le nord du Québec (Transfair).

Ces entreprises exploitent pour fins de nolisement une gamme assez variée de petits aéronefs. Le tableau qui suit fait état de la composition de la flotte aérienne affectée aux vols nolisés (passagers et cargo) par ces entreprises.

Nombre	Type d'appareil	Capacité (nombre de sièges ou poids)
3	Cessna 185	4
1	Cessna 206	4
2	Bell 206B	4
2	Cessna 310	5
1	Cessna 335	5
5	Astar 350BA	5
2	Astar 350D	5
3	Astar 350B2	6
1	Piper Aztec	6
5	DHC-2 Beaver	6/7
1	Beech King Air	7
4	Piper Navajo	7/9/10
4	Cessna 402	9
4	DHC-3 Otter	9/10
1	Twin Otter	18
1	Beech 1900	19
1	Embraer	19
2	DC-3	7 000 lbs

La répartition de la clientèle selon le motif du nolisement varie considérablement

d'une entreprise à l'autre, comme en témoignent les résultats obtenus lors de l'enquête et compilés au Tableau 6. Pour certaines entreprises, 80 % des nolisements sont reliés à des activités de chasse et de pêche, alors que pour d'autres la majorité des vols nolisés sont effectués pour des raisons d'affaires.

Le Tableau 6 indique également le nombre d'appareils affectés au nolisement par les entreprises ayant participé à l'enquête, ainsi que le nombre de vols nolisés ayant été effectués au cours de l'année 1995 (et, dans certains cas, les principales liaisons concernées).

Les questions ouvertes portant sur les perspectives de développement, pour les prochaines années, des secteurs des vols nolisés et réguliers sur la Côte-Nord et les projets des entreprises à l'égard de ces secteurs d'activités, ont fait l'objet de peu de commentaires de la part des répondants. Voici néanmoins les principales observations ou principaux commentaires émis :

- les perspectives de développement sont plutôt stables (statu quo, aucun changement) ou liées directement à l'expansion de certains projets (SM-III sur les rivières Cacheil et aux Pékans) ou secteurs d'activités (exploration ou prospection minière, tourisme) ;

- la chasse aux caribous pendant la période hivernale est en croissance ;

- projets de survols touristiques dans la région de Sept-Îles/de vols nolisés dans le nord du Labrador ;

- plusieurs lacs seraient encore inexploités au nord de Natashquan pour des activités de pêche ou de chasse dans le secteur.

Enfin, quelques entreprises (au moins trois) projettent l'acquisition d'un autre appareil (aéronef) si la demande le justifie.

TABLEAU 6

RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES COMPAGNIES AÉRIENNES
(Services de nolisement)

	NOLISEMENT					
TRANSPORTEURS AÉRIENS	MOTIF (%)			NOMBRE		PRINCIPALES LIAISONS OU DESTINATIONS
	Affaires	Agré-ment	Aut.	Appareils	Vols 1995	
Air Satellite	50	50	-	8	n/d	
Aviation Justair	-	80	20	1	97	Différents lacs depuis Fermont
Brassard Air Service	55	45	-	2	300	Camps et pourvoiries rayon 200 mi. de Sept-Îles
Confortair	90	-	10	2	1 280	Liaison Havre-St-Pierre/Port-Menier (80 %)
Deraps Aviation	50	40	10	3	1 240	Liaison Natashquan/La Romaine (80 %)
Héli-Excel	96	4	-	7	n/d	
Héli-Manicouagan	100	-	-	5	n/d	
Labrador Air Safari	10	80	10	7	1 635	Lacs et rivières rayon 100 mi. Nord Manic I et Manic V
Régionnair	75	25	-	3	n/d	
Trans Côte	75	20	5	3	41	Liaison Basse-Côte-Nord/Sept-Îles (75 %)
Transfair	-	-	100	2	n/d	Cargo Basse-Côte-Nord et nord du Québec

Signe conventionnel

n/d : non disponible ou information très partielle ou non fournie

12.8. Questions environnementales

En ce qui concerne les risques ou les facteurs de risques de nature environnementale reliés aux infrastructures aéroportuaires, il faut identifier les fuites de carburant, les produits dégivrants de la famille des glycols, l'urée et les inconvénients associés au bruit produit par les aéronefs.

Les fuites de carburant des aéronefs suite à des fissures dans les réservoirs des appareils au moment du ravitaillement sont possibles mais rares et ne concernent habituellement que des quantités minimes. Il faudrait s'assurer que tous les aéroports du territoire de la Côte-Nord soient équipés pour faire face à ces problèmes potentiels. Il faut aussi mentionner les fuites de carburant pouvant provenir des réservoirs d'huile à chauffage.

De même, les produits dégivrants de la famille des glycols peuvent être répandus au sol au moment de l'application. Ce problème existe surtout à l'aéroport de Sept-Îles où les avions peuvent être immobilisés au sol durant de longues périodes permettant ainsi les accumulations de neige ou de glace sur les surfaces portantes de l'avion. Aux autres aéroports, les séjours au sol des avions sont habituellement de courte durée et donc le risque d'accumulation de neige et de glace est réduit. À notre connaissance, l'aéroport de Sept-Îles est pourvu des équipements pour la cueillette du glycol répandu au sol.

Les aéroports fédéraux et celui de Port-Menier font usage d'urée durant l'hiver. Ce produit associé à l'eau de ruissellement peut occasionner une pollution locale. Cependant, compte tenu des volumes très réduits utilisés, ce produit ne constitue qu'un risque très faible de la pollution.

La pollution par le bruit est sans aucun doute le facteur environnemental négatif le plus présent aux aéroports, en principe. Cependant, sur le territoire de la Côte-Nord, compte tenu de la localisation des aéroports de Sept-Îles et de Baie-Comeau hors des zones fortement habitées, du trafic aérien relativement limité à ces aéroports, de la faible population sur le reste du territoire à l'étude, le bruit occasionné par les aéronefs ne constitue, somme toute, qu'un inconvénient mineur.

12.1.

12.1.

12.9. Conclusion (tendances et perspectives)

12.9.1. Les infrastructures aéroportuaires

La publication de la Politique nationale des aéroports de Transports Canada et celle de la Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires sont les deux événements qui sont les plus susceptibles d'influer sur l'avenir des aéroports.

En effet, de par la politique fédérale, tous les aéroports de la Côte-Nord qui sont présentement la propriété de Transports Canada (et qui n'appartiennent pas à la catégorie des aéroports éloignés) devront être transférés d'ici l'an 2 000 (2 003 dans le cas de l'aéroport de Natashquan) aux autorités municipales locales. Elles devront gérer ces aéroports pour générer des surplus, sinon elles devront combler les déficits d'exploitation. Cette tâche sera difficile pour les aéroports de Baie-Comeau et de Sept-Îles qui avaient respectivement des déficits d'exploitation de près de 450 000 $ et de plus de 1,2 million de dollars en 1995. Ces deux aéroports présentent quand même un niveau de trafic qui devrait assurer à long terme leur survie; le niveau de service offert devrait diminuer cependant.

La survie des aéroports de Forestville, de Natashquan et de Havre-Saint-Pierre est plus problématique, compte tenu de leur niveau de trafic très faible. Il deviendra difficile pour les autorités municipales concernées de maintenir ces aéroports en exploitation. Il faudra attendre le résultat des négociations avec Transports Canada. Pour l'instant, la survie des aéroports de Blanc-Sablon, Chevery et Schefferville est assurée puisque Transports Canada s'est engagé à défrayer les coûts d'exploitation de ces aéroports et à effectuer les travaux d'immobilisation requis, ces aéroports appartenant à la catégorie des aéroports éloignés.

Comme il fallait s'y attendre conséquemment à l'ouverture de la route 138 (à la fin de 1996) vers le village de Natashquan, l'aéroport du même nom a été reclassifié par Transports Canada (en octobre 1997) pour devenir un aéroport de la catégorie régionale et locale à compter du 1er janvier 1998. Par conséquent, cet aéroport devra être cédé à des intérêts locaux comme le prévoit la Politique nationale des aéroports de juillet 1994. La date limite pour cette cession sera alors le 1er janvier 2003.

L'aéroport de Port-Menier appartient à Transports Québec et dans son document de politique, le Québec s'est engagé à demeurer propriétaire de ses aéroports apparaissant au réseau supérieur d'aéroports, ce qui est le cas pour cet aéroport. Toutefois, la gestion de cette infrastructure pourrait éventuellement être confiée aux autorités municipales locales.
En résumé, le réseau aéroportuaire du Québec et celui de la Côte-Nord est

en transition. D'ici cinq ans, des modifications importantes sont susceptibles de se produire. Plusieurs aéroports changeront de propriétaire, le niveau des services offerts pourrait diminuer, et possiblement quelques aéroports ne seront plus en exploitation.

12.9.2. Les services de transport aérien

Les perspectives de transport aérien sont liées à l'évolution de la structure industrielle et touristique de la région. Les projets de développement industriel sont créateurs d'emplois et génèrent un trafic additionnel pour les compagnies aériennes. Par exemple, il est estimé que le projet d'aménagement d'infrastructures hydroélectriques au lac Robertson sur la Basse-Côte-Nord aurait accru le trafic de 5 000 passagers par année environ.

Au niveau touristique, l'ouverture à la circulation de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan devrait contribuer au développement touristique de cette région en la rendant plus accessible à la population.

Si une augmentation des touristes est susceptible d'entraîner une demande accrue pour les services de nolisement reliés aux activités de chasse et de pêche, l'ouverture de la route 138 pourrait avoir un effet contraire sur les services réguliers. Dans l'éventualité où les usagers actuels du service aérien emprunteraient davantage la route pour se déplacer, les transporteurs devront revoir la nature de leurs services, ce qui pourrait changer la dynamique du transport à l'est de Sept-Îles et se traduire par le recours aux services dispensés par des transporteurs locaux au détriment des transporteurs régionaux.

Afin de pouvoir mieux s’ajuster à la concurrence en région, les grands transporteurs régionaux ont commencé à substituer certaines dessertes effectuées par des appareils de taille moyenne (Dash-8 et ATR-42 d’une capacité de 36 à 44 sièges) en les remplaçant par de plus petits avions (Beechcraft 1900), ce qui leur permettrait d’augmenter la fréquence de leurs services en région, surtout le nombre de vols sans escales, et de réduire leurs tarifs ; ces tarifs sont considérés par nombre d’intervenants régionaux comme un obstacle au développement régional même si la région de la Côte-Nord est une des mieux desservies avec celle de l’Abitibi au chapitre de la fréquence des services aériens.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 13 : LE TRANSPORT COLLECTIF

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques

Collaboration : Voir chacun des sous-chapitres

Présentation, décembre 1997

PRÉSENTATION

Le chapitre traitant du transport collectif constitue la contribution majeure de la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports du Québec (MTQ) à l'élaboration de la problématique du plan de transport de la Côte-Nord.

L'analyse qui est faite reflète les préoccupations du MTQ qui est surtout impliqué dans le transport terrestre des personnes par l'entremise de programmes d'aide et de réglementations.

Chaque section est consacrée à un mode de transport en particulier. La première porte sur le transport scolaire, la seconde traite du transport adapté, la troisième est consacrée au transport en commun, la quatrième au transport interurbain. Quant à la cinquième et dernière section, elle traite du transport par taxi et par limousine.

De façon générale, chaque section est traitée selon une approche comportant au minimum les points communs suivants : les caractéristiques (ou faits saillants), l'encadrement institutionnel, législatif et réglementaire, l'étude de l'offre et de la demande, le financement et les coûts de transport et enfin, les perspectives d'avenir.

Les transports scolaire, adapté et interurbain sont plus étoffés du fait de leur problématique respective plus importante.

Nous ne pourrons passer sous silence le projet d'intégration des services de transport terrestre des personnes. Dans ce contexte, il est à noter la décision gouvernementale de transférer en 1998-1999 l'administration du programme d'aide du transport scolaire du MTQ au MEQ. À cet égard, signalons que les textes du présent chapitre sur les différents modes du transport terrestre datent du mois d'avril 1997 et que conséquemment la décision du transfert de l'administration du programme d'aide du transport scolaire n'a pas été incluse dans ceux-ci. Nonobstant cette décision, il est toujours de la volonté du ministère des Transports de poursuivre, dans un contexte de rareté des ressources financières, la mise en commun des services du transport collectif.

Enfin, pour des raisons d'ordre administratif, le transport des personnes affecté aux transports aérien, maritime et ferroviaire est traité dans les chapitres afférents.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

13.1 LE TRANSPORT SCOLAIRE

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques

Collaboration : Pierre D'Amboise

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

13.1.1 CARACTÉRISTIQUES 5

13.1.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE 5

13.1.2.1 Lois et règlements 5

13.1.2.1.1 Loi sur les transports 5

13.1.2.1.2 Loi sur l'instruction publique 5

13.1.2.1.3 Loi sur l'enseignement privé 6

13.1.2.1.4 Règlement sur le transport des écoliers de 1974 6

13.1.2.1.5 Le Règlement sur le transport scolaire de 1982 7

13.1.2.1.6 L'évolution du cadre financier et des règles budgétaires depuis 1982 8

13.1.2.1.7 Résumé du règlement sur le transport scolaire des élèves (1991) 8

13.1.2.1.8 Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers 9

13.1.2.1.9 Règlement sur le transport par autobus 9

13.1.2.1.10 Code de la sécurité routière du Québec 10

13.1.2.2 Rôle des intervenants gouvernementaux 10

13.1.2.2.1 Ministère des Transports 10

13.1.2.2.2 Ministère de l'Éducation 10

13.1.2.3 Rôle des partenaires 11

13.1.2.3.1 Commissions scolaires 11

13.1.2.3.2 Association des commissions scolaires et des institutions 11

13.1.2.3.3 Transporteurs 12

13.1.2.3.4 Associations de transporteurs 12

13.1.2.3.5 Fédération des comités de parents 12

13.1.2.4 Financement 12

13.1.2.5 Sources de financement 13

13.1.2.5.1 Programme d'aide au transport scolaire 13

13.1.2.6 Problématique 15

13.1.3 DEMANDE DE TRANSPORT DES ÉLÈVES 16
13.1.3.1 Évolution des élèves inscrits dans la région 16
13.1.3.2 Évolution des élèves transportés 20
13.1.3.3 Comparaison de l'évolution du nombre d'élèves inscrits et transportés 23
13.1.3.4 Évolution du rapport entre élèves inscrits et élèves transportés 24
13.1.3.5 Les EHDAA transportés 25
Conclusion 27
13.1.4 L'OFFRE ET LES COÛTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE 28
13.1.4.1 Le parc de véhicules scolaires 28
13.1.4.1.1 La MRC Haute-Côte-Nord 28
13.1.4.1.2 La Commission scolaire de Manicouagan 32
13.1.4.1.3 La MRC des Sept-Rivières 33
13.1.4.1.4 La Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord 36
13.1.4.1.5 La Commission scolaire du Littoral 37
13.1.4.1.6 La Commission scolaire de Fermont 37
13.1.4.2 Les coûts de transport 38
13.1.4.3 Des modalités de financement remises en question 42
13.1.5 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT DES ÉLÈVES : HORIZON 2011 44
13.1.5.1 Évolution prévisible de la population d'âge scolaire pour la Côte-Nord 45
13.1.5.2 Évolution 1991-2011 des déplacements scolaires 50
CONCLUSION 54

ANNEXE

LISTE DES TABLEAUX ET CARTES

TABLEAU 1 ELEVES INSCRITS DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES ET LES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVE - 1986 A 1993 - COTE-NORD 17

TABLEAU 2 ELEVES TRANSPORTES PAR MODE EXCLUSIF DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES ET LES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVE DE LA COTE-NORD - 1986 A 1993 21

TABLEAU 3 EVOLUTION DES EHDAA 1986 ET 1993 CLIENTELES INSCRITES ET TRANSPORTEES EN COTE-NORD 26

TABLEAU 4 COMPOSITION DE LA FLOTTE DE VEHICULES EN COTE-NORD 29

TABLEAU 5 DONNEES SUR LE TRANSPORT SCOLAIRE EN COTE-NORD 30

TABLEAU 6 DEPENSES ADMISSIBLES EN TRANSPORT SCOLAIRE DES COMMISSIONS SCOLAIRES DE LA COTE-NORD 1986-1993 39

TABLEAU 7 REGION DE LA COTE-NORD (09) TRANSPORT SCOLAIRE – FINANCEMENT ANNEE SCOLAIRE 1993-1994 41

TABLEAU 8 COUT MOYEN ANNUEL DU TRANSPORT EXCLUSIF PAR ELEVE TRANSPORTE SUBVENTIONNE PAR LE PROGRAMME D'AIDE, 1986 A 1993 43

TABLEAU 9 EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA COTE-NORD PAR GROUPE D'AGE 1991-2011 46

TABLEAU 10 EVOLUTION ET PART RELATIVE DE LA POPULATION D'AGE SCOLAIRE PAR SECTEUR POUR LA COTE-NORD 1991-2011 48

TABLEAU 11 EVOLUTION DE LA REPARTITION GEOGRAPHIQUE DE LA POPULATION D'AGE SCOLAIRE 4-16 ANS PAR SECTEUR COTE-NORD 1991-2011 49

TABLEAU 12 PREVISIONS DE POPULATION MRC MANICOUAGAN 1991-2011 53

CARTE RÉPARTITION DES COMMISSIONS SCOLAIRES ET DES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT 1993 3

13.1 LE TRANSPORT SCOLAIRE

INTRODUCTION

Pour le territoire de la Côte-Nord et pour l'année scolaire 1993-1994, le nombre d'élèves inscrits dans les onze commissions scolaires et les deux établissements privés[1] est évalué à 17 573 élèves.

Pour se rendre à l'école, divers modes de transport sont utilisés comme la marche, l'autobus scolaire, le transport en commun, l'automobile, etc. En 1993-1994, quelque 10 733 élèves sont transportés en vertu du programme d'aide au transport scolaire, auquel le Ministère a consacré 7 526 264 $.

Aux fins de cette étude, le territoire couvert par le plan de transport de la Côte-Nord a été divisé en six secteurs (voir carte 1) correspondant aux six territoires municipalisés des municipalités régionales de comté (MRC) composant la Côte-Nord, soit :

- la MRC Haute-Côte-Nord correspond aux territoires des commissions scolaires de Tadoussac et de Bersimis ;

- la MRC Manicouagan correspond aux territoires des commissions scolaires Manicouagan et dissidente protestante de Baie-Comeau ;

- la MRC Sept-Rivières correspond aux territoires des commissions scolaires Port-Cartier, Sept-Îles, Greater Seven-Islands (partie) et Eastern Québec (partie) ;

- la MRC Caniapiscau correspond aux territoires des commissions scolaires Fermont et Greater Seven-Islands (partie) ;

- la MRC Minganie correspond aux territoires des commissions scolaires Moyenne-Côte-Nord et du Littoral (partie) ;

- la Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent correspond au territoire de la Commission scolaire du Littoral (partie).

La Commission scolaire Eastern Québec a un territoire plus vaste que le secteur de la MRC de Sept-Rivières. D'ailleurs, la majorité des élèves qui s'y rattachent se retrouvent dispersés entre la Gaspésie, la région de Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau, Mauricie-Bois-Francs et Laval. La Commission scolaire Eastern Québec dessert l'enseignement de niveau secondaire. Les élèves sont tous transportés via d'autres commissions scolaires.
Le transport scolaire est le seul mode de transport de personnes concernant l'ensemble du territoire nord-côtier habité. Ce transport est de type exclusif, c'est-à-dire qu'il est effectué par des véhicules servant exclusivement à la clientèle désignée

[1] Il s'agit des établissements privés de niveaux préscolaire, primaire et secondaire, déclarés d'intérêt public (D.I.P.) ou reconnus pour fins de subventions (R.F.S.). Ces deux catégories d'établissements sont maintenant désignées sous le vocable «agréés pour fins de subventions» (par le ministère de l'Éducation du Québec).

par une institution d'enseignement privée ou par une commission scolaire autorisée. Exceptionnellement, le transport scolaire sur le territoire de la Basse-Côte-Nord peut être exécuté pour les élèves de certains villages via des allocations aux parents ou via du transport périodique subventionné mais cette fois par avion, hélicoptère ou par bateau, tout en respectant le maximum alloué par enfant.

CARTE - RÉPARTITION DES COMMISSIONS SCOLAIRES ET DES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT 1993

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport de la Côte-Nord

Carte 1

RÉPARTITION DES COMMISSIONS SCOLAIRES ET DES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT 1993

Limites administratives:

- Municipalité régionale de comté (MRC)
- Municipalité
- Commission scolaire

Établissements d'enseignement:

- Cégep
- École secondaire publique
- École secondaire privée
- École primaire publique
- École primaire privée

N.B.: Le chiffre indique le nombre d'établissements par municipalité.

Source: Ministère des Transports, Direction du transport des personnes

Service de la cartographie, décembre 1995

13.1.1 CARACTÉRISTIQUES

En 1993-1994, les clientèles inscrites et transportées des commissions scolaires ont quelque peu fluctué par rapport à l'année précédente. En effet, pour les réseaux catholiques et protestants, le nombre d'élèves inscrits est passé de 17 987 en 1992-1993 à 17 573 en 1993-1994, soit une diminution de 2,3 %.

Le nombre d'élèves transportés par le biais du transport exclusif a quant à lui aussi diminué de 11 123 élèves à 10 733, soit une baisse de 3,5 %. Il n'y a pas de clientèle transportée par le biais du transport intégré en Côte-Nord.

Le parc de véhicules est maintenant constitué de 154 véhicules (en incluant ceux de la C.S. du Littoral), la majorité soit 101 véhicules sont de 12 rangées et plus, suivi des berlines avec 30 véhicules. (Tableau 3)

Le principal mode d'attribution des contrats demeure la négociation de gré à gré (148 à contrat et 6 en régie) entre les commissions scolaires et le transporteur en place.

13.1.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

13.1.2.1 Lois et règlements

13.1.2.1.1 Loi sur les transports

L'article 4 de la Loi sur les transports permet au ministère des Transports d'accorder des subventions à des fins de transport.

13.1.2.1.2 Loi sur l'instruction publique

La Loi sur l'instruction publique détermine les juridictions dans le transport scolaire, soit le transport des élèves de niveaux préscolaire, primaire et secondaire, qui inclut les clientèles spéciales comme les élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDAA) ou en classe d'accueil.

Elle contient également les dispositions relatives au transport scolaire, entre autres, celles établissant les pouvoirs du ministère des Transports du Québec (MTQ). Elle accorde aussi aux commissions scolaires les pouvoirs d'organisation des services de transport scolaire (art. 291 à 301) et fixe les principaux paramètres qu'elles doivent respecter. Les commissions scolaires qui organisent un service de transport scolaire doivent former un comité consultatif de transport. L'article 380 prévoit que les subventions gouvernementales que reçoivent les commissions scolaires sont déterminées par les règles budgétaires établies par le ministre des Transports.

Les dispositions législatives relatives au financement du transport scolaire par le MTQ et à sa gestion par les commissions scolaires sont également contenues dans la Loi sur l'instruction publique (LRQ, chapitre 1-13,3).

13.1.2.1.3 Loi sur l'enseignement privé

La Loi sur l'enseignement privé détermine, tout comme la Loi sur l'instruction publique, les juridictions dans le transport scolaire, soit le transport des élèves de niveaux préscolaire, primaire et secondaire incluant les EHDAA ou en classe d'accueil. Elle confère, à quelques exceptions près, les mêmes pouvoirs aux établissements privés agréés pour fins de subvention (LRQ, chapitre E-9.1) qu'elle le fait pour les commissions scolaires.

Ainsi, les établissements d'enseignement privés agréés sont admissibles aux subventions gouvernementales en matière de transport pour écoliers et sont autorisés à exercer des pouvoirs similaires à ceux conférés aux commissions scolaires. Dans le cas de la Côte-Nord, les deux établissements d'enseignement privés ne sont pas autorisés à faire du transport scolaire. Elles doivent passer par des commissions scolaires autorisées.

13.1.2.1.4 Règlement sur le transport des écoliers de 1974

En 1972, le Ministère se voit remettre la responsabilité du transport scolaire (Loi sur les transports) et par le fait acquiert le pouvoir de réglementation dans le domaine.

Certains jalons sont mis en place de manière à permettre la rationalisation du transport scolaire en confiant, entre autres, l'administration et l'organisation aux commissions scolaires régionales. Auparavant, les commissions scolaires locales et régionales pouvaient organiser le transport scolaire. Après 1974-1975, le réseau des commissions scolaires est en pleine restructuration avec l'entrée en vigueur du règlement 11. Les modifications législatives auront permis de diminuer le nombre de commissions scolaires et d'éviter le dédoublement administratif.

Le financement demeure la responsabilité du gouvernement dans l'objectif de poursuite de la politique de démocratisation de l'éducation amorcée dans les années 60. Le transport des élèves était nécessaire à cette démocratisation. Le règlement établissait également un cadre réglementaire plus strict en ce qui concerne la sécurité, répondant à un besoin de règles strictes à ce niveau.

En 1974, le Gouvernement édicte le Règlement sur le transport des écoliers (règlement 11) qui faisait état des modalités de financement du transport scolaire et des normes de construction de véhicules, de sécurité, etc.

Le Règlement sur le transport des écoliers définissait un ensemble de critères et de normes déterminant les conditions d'admissibilité aux subventions. Les déplacements scolaires matin et soir, le transport interécoles pour les élèves inscrits à des cours prévus à l'horaire régulier qui ne sont pas offerts à l'école habituellement fréquentée, ainsi que le transport périodique (de fin de semaine, bimensuel, mensuel, etc.) pour les élèves incapables d'utiliser un service quotidien en raison de la distance étaient financés par le programme d'aide.

La distance entre la résidence et l'école devient le principal critère d'admissibilité. Tout étudiant du primaire et du secondaire habitant à plus de 1,6 kilomètre de l'école devient admissible, alors que les élèves handicapés ou en difficulté deviennent subventionnables pour le transport scolaire indépendamment de la distance entre la résidence et l'école. Toutefois, très peu de EHDAA et d'élèves de niveau préscolaire étaient alors dénombrés.

Deux grands services de transport sont dorénavant, tout comme toujours, reconnus aux fins de subvention : le transport exclusif, soit les véhicules dédiés exclusivement aux élèves, et le transport intégré, soit l'usage de réseaux réguliers de transport en commun. Les dépenses pour les élèves en transport exclusif sont totalement défrayées par le programme d'aide : «Lorsque le transport est assuré par les commissions scolaires, le coût normalisé correspond à un coût unitaire annuel pour chaque véhicule». Le Ministère payait donc sur facture. Les dépenses des élèves en transport intégré sont généralement subventionnées à 70 % du montant du laissez-passer annuel.

Pour certaines agglomérations dont les conurbations, des critères spécifiques furent énoncés. Dès 1975, certaines commissions scolaires régionales enlevaient du coût normalisé les dépenses engagées pour les enfants résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école fréquentée (notion de distance de marche de l'école) et exigeaient pour le transport des élèves du niveau secondaire un coût normalisé égal au coût de ce transport jusqu'à concurrence du tarif ou du prix d'un passage d'un écolier utilisant les services de transport en commun. De plus, dans nombres de conurbations, ce fut la fin pour les écoles privées, de leur admissibilité au programme d'aide et ce afin d'assurer au transport en commun une clientèle captive favorisant le développement du réseau.

13.1.2.1.5 Le Règlement sur le transport scolaire de 1982

En 1982, le règlement 11 disparaît et le programme d'aide prend assise sur un cadre triennal et des règles budgétaires annuelles. Les commissions scolaires devenaient responsables des normes et des critères d'admissibilité des élèves au service de transport scolaire ainsi que de la gestion de leur budget.

La réforme avait notamment comme objectif de contrôler les coûts du transport scolaire et du programme d'aide, qui augmentaient considérablement d'une année à l'autre. Le Ministère a ainsi fixé l'enveloppe budgétaire de base (enveloppe de base) de chaque organisme admissible (commission scolaire et établissement privé) à partir des coûts historiques. Cette enveloppe fermée est indexée annuellement et un mécanisme d'ajustement de l'enveloppe est prévu afin de compenser la croissance des coûts provenant d'une augmentation du nombre d'élèves inscrits, à partir d'un certain seuil.

Cette allocation de base peut être affectée à tout autre poste budgétaire. Cette dernière mesure vise aussi à assurer une meilleure gestion du budget de la part des commissions scolaires, et par le fait même, permet au Ministère de contrôler les coûts du programme d'aide. Des allocations supplémentaires et spécifiques sont également prévues afin de répondre à certains besoins précis non couverts par

l'allocation de base. À l'inverse des allocations de base et des allocations supplémentaires, les allocations spécifiques (EHDAA) ne peuvent être affectées à d'autres postes budgétaires puisque versées sur la base des dépenses réelles.

En se basant sur les coûts historiques pour déterminer l'allocation de base des commissions scolaires, le régime de 1982 se trouvait à intégrer pour les commissions scolaires les réalités financières du règlement 11, notamment celles découlant de la forme d'admissibilité de 1,6 kilomètre et des dispositions particulières s'appliquant à certaines commissions scolaires.

13.1.2.1.6 L'évolution du cadre financier et des règles budgétaires depuis 1982

Les cadres triennaux suivants introduisent peu de modifications au régime de 1982. Les modifications avaient pour but d'ajuster le programme aux nouvelles réalités sociales et urbaines et d'en simplifier l'administration. Le mécanisme d'ajustement de l'allocation de base à la croissance de la clientèle (particulièrement pour les commissions scolaires de banlieues) fut régulièrement ajusté afin de répondre à ces situations.

En 1985, les enveloppes budgétaires de chaque commission scolaire furent réévaluées sur la base des dépenses réelles en transport scolaire encourues en 1983. D'autres modifications introduites en 1988 auront pour but d'assurer une meilleure adéquation entre les ressources financières dévolues à chaque commission scolaire et leurs besoins respectifs en ce domaine. Le programme d'aide prévoyait notamment, jusqu'au nouveau cadre de 1994-1997, une redistribution des surplus enregistrés par des commissions scolaires en vue de bonifier ou introduire des mesures pour d'autres commissions scolaires. Au-delà de ces modifications, les grandes lignes et les grands principes du régime de 1982 n'ont pas subi de modifications majeures. Les priorités accordées au contrôle des coûts du transport scolaire et du programme d'aide demeurent, de même que la décentralisation de l'administration et de l'organisation du service. En fait, les principales modifications visaient souvent à renforcer ces grands principes ou sinon à répondre à de nouveaux besoins de transport pour lesquels les commissions scolaires n'avaient aucune influence. Ces dernières restent les premières interlocutrices du Ministère au chapitre du transport scolaire, qui s'assure dans le cadre du programme d'aide qu'elles puissent répondre aux besoins de transport scolaire des élèves.

13.1.2.1.7 Résumé du règlement sur le transport scolaire des élèves (1991)

Le Règlement sur le transport des élèves comporte trois sections distinctes touchant l'organisation du transport sur le territoire des commissions scolaires.

La première section décrit la composition d'un comité consultatif ainsi que son mode de fonctionnement. Ce comité a pour but de favoriser la consultation des divers intervenants ayant un intérêt en matière de transport scolaire, lorsque la commission scolaire détermine sa politique.

La seconde partie du règlement concerne l'octroi des contrats qui peuvent être de deux types. Dans un premier temps, la commission scolaire doit, lorsque son territoire recoupe celui d'un organisme public de transport, offrir à ce dernier la possibilité d'assurer un service de transport intégré des élèves sur le territoire de l'organisme. La commission scolaire peut accorder par entente de gré à gré des contrats à un titulaire de permis de transport par autobus urbain et interurbain, mais la conclusion d'entente n'est pas obligatoire.

La négociation des contrats de gré à gré peut avoir lieu avec un transporteur qui est déjà lié par contrat avec une commission scolaire. Cependant, le nombre de contrats octroyés par cette voie ne peut excéder celui que détenait auparavant ce même transporteur, sous réserve des exceptions prévues par le règlement. La loi et la réglementation permettent également à la commission scolaire de procéder par soumissions publiques.

La commission scolaire est obligée d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire, sauf autorisation expresse du ministre des Transports.

La dernière section du règlement contient les diverses stipulations que doivent comporter les contrats de transport scolaire. Parmi les principales dispositions de cette section, on note l'interdiction d'utiliser des autobus de plus de 12 ans pour effectuer du transport scolaire. Les transporteurs doivent également fournir un cautionnement d'exécution.

De plus, on exige que les contrats de plus d'un an contiennent une clause d'indexation annuelle correspondant à celle versée par le ministère des Transports aux commissions scolaires pour les deuxième et troisième années du contrat.

13.1.2.1.8 Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers

Le Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers s'adresse surtout aux fabricants de véhicules et aux distributeurs. Il fixe les normes de construction des autobus affectés au transport scolaire, excluant les véhicules de type minibus. Ce règlement est inspiré des exigences fédérales en matière de construction. On y retrouve des standards qui prévalent pour la vente des autobus scolaires sur l'ensemble du territoire canadien. La réglementation québécoise comporte quelques exigences supplémentaires, comme certaines inscriptions et consignes, un système de chauffage plus puissant, l'installation de panneaux d'arrêt escamotables, etc.

13.1.2.1.9 Règlement sur le transport par autobus

Le Règlement sur le transport par autobus contient des dispositions relatives à l'obtention d'un permis pour effectuer un transport rémunéré de personnes par autobus.

Bien qu'aucun permis ne soit requis pour effectuer un service de transport scolaire visé par le règlement sur le transport des élèves, certaines activités de transport, qui

ne sont pas organisées par la commission scolaire, peuvent être réalisées par le transporteur scolaire s'il détient un permis de la CTQ, comme par exemple le transport du midi, les sorties éducatives prévues au contrat[2] ou le transport organisé pour les institutions qui ne sont pas reconnues à des fins de subvention.

13.1.2.1.10 Code de la sécurité routière du Québec

Le Code de la sécurité routière du Québec (LRQ, chapitre C-24.2) contient certaines dispositions particulières concernant les obligations des conducteurs d'autobus et de minibus.

Le conducteur doit entre autres s'assurer que les passagers sont assis avant de mettre son véhicule en mouvement, et qu'ils le demeurent pendant le trajet. Le Code prévoit aussi la procédure pour faire monter ou descendre les personnes et les mesures que doit prendre le conducteur d'un véhicule routier à l'approche d'un autobus ou d'un minibus dont les feux intermittents sont en marche.

13.1.2.2 Rôle des intervenants gouvernementaux

13.1.2.2.1 Ministère des Transports

Sur le plan technique, les obligations du MTQ en matière de transport des écoliers se résument de la façon suivante :

- voir à l'élaboration et à l'application des règles budgétaires annuelles du programme d'aide au transport scolaire, notamment la certification des allocations budgétaires ;

- mettre à jour les modalités administratives et les programmes de vérification portant sur les autorisations et les normes requises pour assurer l'administration du programme d'aide au transport scolaire ;

- réaliser les vérifications nécessaires à l'acceptation des coûts dans le cadre du programme d'aide et procéder aux recommandations requises ;

- préparer le versement des subventions en conformité avec les règles budgétaires ;

- assurer la planification financière annuelle des besoins budgétaires du cadre triennal du programme d'aide au transport scolaire.

13.1.2.2.2 Ministère de l'Éducation

[2] Ces sorties peuvent voir lieu à l'intérieur ou à l'extérieur des heures régulières.

Le rôle du ministère de l'Éducation (MEQ) en matière de transport scolaire se résume à fournir des avis lors des séances de consultation que le MTQ tient préalablement à l'adoption du cadre financier triennal et des règles budgétaires annuelles. Ces séances de consultation servent à harmoniser les politiques des deux ministères afin de mieux desservir leur clientèle.

13.1.2.3 Rôle des partenaires

13.1.2.3.1 Commissions scolaires

En ce qui concerne l'organisation des services, les commissions scolaires ont à déterminer la politique de transport qu'elles entendent mettre en place sur leur territoire.

Par le biais de leur comité consultatif de transport des élèves, elles ont entre autres l'entière responsabilité de définir les critères d'admissibilité, la durée des parcours, les normes de discipline et la mise en place des parcours assurant à la clientèle l'accès aux institutions d'enseignement.

Les commissions scolaires ont également la responsabilité de contracter avec les transporteurs qui effectuent les services. Elles doivent, pour ce faire, suivre les procédures prévues par le Règlement sur le transport des élèves. Les commissions scolaires ont à négocier les ententes contractuelles et à établir la durée de celles-ci.

À ces diverses tâches reliées à l'organisation même des services s'ajoute la gestion financière de l'activité. Les commissions scolaires reçoivent du ministère des Transports une enveloppe budgétaire établie selon les modalités prévues aux règles budgétaires du ministère des Transports. Cette enveloppe couvre essentiellement deux déplacements par jour (soit une entrée et une sortie) pour les élèves des niveaux primaire et secondaire entre le domicile et l'école.

De plus, l'enveloppe budgétaire étant de type fermée, les commissions scolaires doivent effectuer des choix budgétaires en fonction des disponibilités. De ce fait, les commissions scolaires sont responsables des déficits mais, en contrepartie, elles peuvent affecter à d'autres postes budgétaires les surplus éventuels.

13.1.2.3.2 Association des commissions scolaires et des institutions

La grande majorité des commissions scolaires sont membres de la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ) ou de l'Association des commissions scolaires protestantes du Québec (ACSPQ). La FCSQ joue un rôle particulièrement actif en matière de transport. C'est sous son égide qu'a été élaboré le guide de gestion du transport scolaire, qui constitue l'outil de référence le plus largement utilisé par les commissions scolaires. La base du contrat de transport le plus souvent employé émane également des propositions de cet organisme.

La FCSQ joue également un rôle important dans les échanges avec les autorités gouvernementales sur l'élaboration du cadre financier triennal et des règles budgétaires qui sont établies annuellement.

D'autres associations du monde scolaire sont aussi appelées à intervenir ou à faire des représentations au nom de leurs membres concernant le transport des élèves. Notons à ce titre l'Association des institutions d'enseignement secondaire (AIES) et l'Association des établissements scolaires privés (ADESP).

13.1.2.3.3 Transporteurs

Les principaux gestionnaires des services de transport sont les commissions scolaires. Cependant, l'exploitation même des services est dévolue dans une large mesure à l'entreprise privée. Les commissions scolaires exploitent en régie à peine 2 % du parc d'autobus.

Bien que la majorité des entreprises de transport écolier soient des PME de type familial, on assiste depuis quelques années à une concentration des entreprises et à l'émergence d'entreprises de plus grande envergure exploitant ce mode de transport. On dénombre au Québec environ 1 000 exploitants qui détiennent un parc d'environ 9 800 véhicules. Près de 75 % des entrepreneurs ont un parc de moins de 10 véhicules.

Notons que dans les milieux urbains une partie du transport scolaire est confiée aux organismes publics de transport en commun et aux transporteurs urbains qui effectuent des services réguliers de transport en commun (appelé transport intégré).

13.1.2.3.4 Associations de transporteurs

La plupart des entreprises adhèrent à l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ) ou à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ). L'ATEQ regroupe la majorité des transporteurs écoliers et ce secteur constitue son champ d'intervention. Les deux associations jouent un rôle important dans les relations et échanges avec les divers organismes gouvernementaux comme la SAAQ ou le MTQ afin de promouvoir les intérêts de l'industrie.

Au fil des ans, les deux associations, et principalement l'ATEQ, sont devenues d'importants fournisseurs de biens et services pour leurs membres. Parmi ces divers services, on peut citer la fourniture de cautionnement d'exécution, d'assurances, de conseils juridiques, etc.

13.1.2.3.5 Fédération des comités de parents

Le ministère des Transports rencontre annuellement la Fédération des comités de parents de la province de Québec (FCPPQ) afin de discuter des différents aspects, tant réglementaires que financiers, en matière de transport scolaire. Ces rencontres ont entre autres permis au MTQ d'établir avec la FCPPQ des échanges privilégiés à l'égard de la sécurité en transport scolaire.

13.1.2.4 Financement

Le coût global du transport scolaire est passé de 428,3 M$ en 1992-1993 à 442,1 M$ en 1993-1994, ce qui représente une hausse annuelle de 3,22 %. La participation financière du MTQ, principal bailleur de fonds, a atteint 417,9 M$, soit une progression de 3,98 %. La contribution gouvernementale représente 98,4 % des sommes reçues par les commissions scolaires et les institutions autorisées pour l'organisation des services de transport scolaire.

Le coût de transport pour l'entrée et la sortie quotidienne des élèves constitue l'essentiel des sommes accordées aux commissions scolaires. Ce transport est financé par l'allocation de base qui, en 1993-1994, représente 98,8 % des allocations totales versées par le MTQ pour le transport des écoliers. L'importance de l'allocation de base est attribuable à la nature même de l'allocation. En effet, le Ministère subventionne le transport afin que les élèves puissent se rendre à l'école et s'en retourner à la maison. Le reste des allocations versées par le Ministère permet d'ajuster la situation de la commission scolaire à des phénomènes non prévisibles, soit l'ajustement pour variation de clientèle et les classes d'accueil de certains commissions scolaires.

Afin d'être en mesure de comparer les différentes commissions scolaires quant à leur niveau de dépenses, le ministère des Transports calcule le solde normalisé. Cette notion fait référence à la différence entre les revenus et les dépenses de transport pour lesquelles le Ministère verse une allocation. Depuis 1988-1989, le MTQ a introduit une certaine péréquation entre les commissions scolaires en appliquant une formule de récupération d'une partie des surplus normalisés. Les sommes ainsi dégagées servent à financer une partie des besoins des commissions scolaires aux prises avec des éléments hors de leur contrôle, telle la hausse de clientèle. Pour l'année 1993-1994, les sommes récupérées ont été de 5,6 M$. Notons qu'à partir de 1994-1995, la notion de récupération des surplus normalisés a été abandonnée.

13.1.2.5 Sources de financement

13.1.2.5.1 Programme d'aide au transport scolaire

À l'origine, l'objectif du programme d'aide au transport scolaire consistait uniquement à répondre aux besoins spécifiques du système d'éducation. Depuis la réforme de 1982, on vise également le contrôle des budgets et des dépenses consacrés au transport scolaire, la décentralisation vers les autorités locales, l'utilisation plus rationnelle des véhicules et l'assouplissement de l'encadrement réglementaire du transport scolaire.

- Subvention au transport scolaire

Le ministre des Transports subventionne le transport des élèves des commissions scolaires autorisées par le biais d'une enveloppe budgétaire constituée de trois éléments.

L'allocation de base vise à couvrir les coûts du transport quotidien des élèves, c'est-à-dire le transport des élèves une fois à l'aller et au retour pour l'entrée et la sortie de

l'école, les coûts du transport interécoles et ceux du transport périodique, soit le transport des élèves qui, pour des raisons de distance, ne voyagent pas matin et soir. Précisons que l'allocation de base représente 99 % de l'aide gouvernementale accordée au transport scolaire. Cette allocation peut être ajustée suite à une augmentation du nombre d'élèves fréquentant les classes d'accueil et suite à une augmentation de clientèle.

Les allocations supplémentaires visent à défrayer le coût du transport des élèves inscrits aux programmes de maternelle-maison ou maternelle-animation et le coût du transport quotidien ou périodique des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

Enfin, l'allocation spécifique vise l'acquisition d'équipements et d'accessoires aux fins du transport des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

- Cadre financier triennal

Le MTQ a le mandat d'élaborer le cadre financier qui fait partie des grands paramètres qui régissent l'activité de transport des écoliers pour une période de trois ans. Ce système a pour avantage de conférer aux commissions scolaires, aux institutions privées et aux transporteurs un horizon suffisant pour planifier en fonction de l'évolution de la demande tout en favorisant la négociation d'ententes de plus d'une année, ce qui est de nature à accroître la stabilité financière des entreprises de transport.

Pour le Ministère, ce programme triennal permet en outre un contrôle efficace des coûts, un service de qualité sur l'ensemble du territoire, tout en maintenant un degré important d'autonomie pour les organismes autorisés. L'encadrement administratif et réglementaire est minimal. Les dispositions concernant les normes de construction et d'utilisation des véhicules sont cependant maintenues.

Parmi les changements majeurs que la réforme de 1982 a introduits, il y a certes l'établissement de l'enveloppe budgétaire fermée, qui fixe les crédits devant être affectés au transport des écoliers par le ministère des Transports. Ces enveloppes budgétaires furent établies sur la base des coûts historiques de chaque commission scolaire réajustés sur la base des dépenses réelles.

- Règles budgétaires

Les règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves constituent le document qui détermine le mode de financement du transport scolaire. Ce document publié annuellement par le ministère des Transports fixe les divers paramètres sur lesquels sont établies les enveloppes budgétaires versées par le gouvernement du Québec à chaque commission scolaire ou institution privée admissible aux subventions. Les règles budgétaires sont sous la responsabilité du ministre des Transports, mais font l'objet d'une consultation auprès du ministre de l'Éducation de façon à favoriser une meilleure coordination des actions gouvernementales. Ces règles s'inscrivent dans le cadre financier fixé par décret

pour une période de trois ans et doivent également recevoir l'approbation annuelle du Conseil du trésor.

Les règles budgétaires établissent les types d'activité de transport admissibles aux subventions gouvernementales et la nature de celles-ci, les institutions reconnues, les clientèles, le montant des subventions, la transférabilité, etc. Elles contiennent également les formules et méthodes servant à établir les diverses allocations aux commissions scolaires, le mode de subvention aux établissements privés et le calendrier des paiements.

Aux diverses règles d'application générale s'ajoutent plusieurs dispositions particulières touchant notamment les véhicules utilisés en régie, les arrêts de service, les ententes entre commissions scolaires ou avec des institutions privées, les différents ajustements de l'enveloppe et les documents à produire en cours d'année.

13.1.2.6 Problématique

Au cours de l'année 1993, le ministère des Transports a procédé à l'évaluation du programme d'aide au transport scolaire et de son mode de financement[3]. Il s'agissait de la première évaluation complète du système depuis la réforme de 1982. L'évaluation devait aider à proposer les correctifs à apporter pour adapter le programme aux besoins des années 90. Le suivi de 29 commissions scolaires, dont 12 présentaient des déficits normalisés depuis plusieurs années et étaient considérées comme les cas les plus graves, a permis au MTQ de se positionner sur l'actuel régime financier.
Les conclusions de l'étude d'évaluation furent que le programme d'aide répondait toujours aux objectifs de base et que le mode de financement était viable pour la grande majorité des commissions scolaires.

Une dizaine d'organismes auraient eu besoin d'une aide additionnelle pour retrouver une bonne santé financière, mais il fut décidé que cette aide pourrait leur être apportée grâce à des modifications de certains chapitres des règles budgétaires, sans qu'il soit nécessaire de remettre en cause tout le système. Un nombre de sept recommandations ont été formulées de façon à corriger certains irritants signalés dans l'étude.

Par ailleurs, nous constatons qu'au Québec un nombre de 338 minibus adaptés aux personnes handicapées étaient au service des commissions scolaires en 1993 pour s'occuper de l'entrée et de la sortie des élèves de l'école. Ces véhicules sont inutilisés aux heures creuses de la journée ainsi que les fins de semaine. Parallèlement au réseau scolaire, les services de transport adapté subventionnés par l'État ont utilisé un nombre de 266 minibus pour effectuer plus de 3 millions de déplacements de personnes handicapées en 1993. Il va sans dire que ces deux réseaux pourraient profiter d'une rationalisation si l'intégration des modes de transport sous une même autorité organisatrice était réalisée.

[3] Évaluation du programme d'aide au transport scolaire et son mode de financement. Service des politiques en transport des personnes, Division de l'évaluation, gouvernement du Québec, 399pp. 1993.

13.1.3 DEMANDE DE TRANSPORT DES ÉLÈVES

Les données statistiques fournies par les commissions scolaires et les établissements privés[4] permettent de cerner l'importance et l'évolution de la demande de transport scolaire depuis le milieu des années 80.

13.1.3.1 Évolution des élèves inscrits dans la région (Tableau 1)

Entre 1986-1987 et 1993-1994, la région de la Côte-Nord a connu une diminution de 17,4 % des inscriptions d'élèves dans les commissions scolaires et les établissements privés situés sur son territoire, cela signifie une baisse de 3 696 élèves.

Cette diminution provient principalement des élèves du niveau préscolaire, dont les effectifs ont chuté de 36,6 % (803 élèves) et de la clientèle de niveau primaire dont la baisse a été de 24,6 % (soit 2 656 élèves). Les inscriptions d'élèves au secondaire ont reculé de 2,9 % soit 237 élèves.

[4] En Côte-Nord, les établissements privés agréés pour fins de subventions ne sont pas subventionnés directement puisqu'ils ne sont pas autorisés à organiser les services de transport sauf par le biais d'entente avec les commissions scolaires qui elles, sont subventionnées à des fins de transport.

TABLEAU 1
ÉLÈVES INSCRITS DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES ET LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ - 1986 À 1993 - CÔTE-NORD

M.R.C. (c.s.)	NIVEAU SCOLAIRE												TOTAL			
	PRÉSCOLAIRE				PRIMAIRE				SECONDAIRE							
	ÉLÈVES INSCRITS			86-93 %	ÉLÈVES INSCRITS			86-93 %	ÉLÈVES INSCRITS			86-93 %	ÉLÈVES INSCRITS			86-93 %
	1986	1989	1993		1986	1989	1993		1986	1989	1993		1986	1989	1993	
M.R.C. Haute-Côte-Nord																
- C.S. Tadoussac	111	92	70	- 37,0	643	624	540	- 16,0	520	523	514	- 1,2	1 274	1 239	1 124	- 11,8
- C.S. de Bersimis	216	195	147	- 32,0	830	757	597	- 28,0	559	632	626	12,0	1 605	1 584	1 370	- 14,6
Sous-total	**327**	**287**	**217**	**- 33,6**	**1 473**	**1 381**	**1 137**	**- 23,0**	**1 079**	**1 155**	**1 140**	**5,7**	**2 879**	**2 823**	**2 494**	**- 13,4**
M.R.C. Manicouagan																
- C.S. de Manicouagan	602	495	409	- 32,0	3 624	3 313	2 830	- 22,0	2 351	2 254	2 375	1,0	6 577	6 062	5 614	- 14,6
- École sec. Jean-Paul II	S.O.	S.O.	S.O.		S.O.	S.O.	S.O.		180	266	248	37,8	180	266	248	37,8
- C.S. diss. protest. de Baie-Comeau	8	6	8	0	52	72	76	46,0	37	56	48	29,7	97	134	* 132	36,1
Sous-total	**610**	**501**	**417**	**- 32,0**	**3 676**	**3 385**	**2 906**	**- 21,0**	**2 568**	**2 576**	**2 671**	**4,0**	**6 854**	**6 462**	**5 994**	- 12,5
M.R.C. Sept-Rivières																
-C.S. Port-Cartier	165	146	99	- 40,0	968	908	672	- 30,6	657	672	726	10,5	1 790	1 726	1 497	- 16,4
-C.S. Sept-Iles	492	287	273	- 44,5	2 593	2 121	1 853	- 28,5	2 181	2 054	1 980	- 9,2	5 266	4 462	4 106	- 22,0
-Institut d'Ens. de Sept-Îles	S.O.	S.O.	S.O.		S.O.	S.O.	S.O.		309	180	190	- 38,5	309	180	190	- 38,5
-C.S. Greater Seven Islands	44	58	54	22,7	210	315	293	- 39,5	150	145	146	- 2,7	404	518	493	22,0
Sous-total	**701**	**491**	**426**	**- 39,2**	**3 771**	**3 344**	**2 818**	**- 25,3**	**3 297**	**3 051**	**3 042**	**- 7,7**	**7 769**	**6 886**	**6 286**	**- 20,1**
M.R.C. Minganie																
-C.S. du Littoral			9				19				1					
-C.S. Moyenne-Côte-Nord	277	172	134	- 48,4	714	633	528	- 23,4	510	495	500	- 1,8	1 501	1 300	1 191	20,7
Sous-total	**277**	**172**	**143**	**- 48,4**	**714**	**633**	**547**	**- 23,4**	**510**	**495**	**501**	**- 1,8**	**1 501**	**1 300**	**1 191**	**- 20,7**
MUN. Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent																
-C.S. du Littoral	**213**	**212**	**145**	**- 32,0**	**668**	**617**	**460**	**- 31,1**	**522**	**398**	**303**	**- 42,0**	**1 403**	**1 227**	**908**	**- 35,3**
M.R.C. Caniapiscau																
-C.S. Greater Seven Islands																
-C.S. Fermont	69	46	46	- 33,0	495	391	12 261	- 45,0	299	309	381	27,4	863	746	700	- 18,9
Sous-total	**69**	**46**	**46**	**- 33,0**	**495**	**391**	**273**	**- 45,0**	**299**	**309**	**381**	**27,4**	**863**	**746**	**700**	**- 18,9**
TOTAL	**2 197**	**1 709**	**1 394**	**- 36.6**	**10 797**	**9 751**	**8 141**	**- 24,6**	**8 275**	**7 984**	**8 038**	**- 2,9**	**21 269**	**19 444**	**17 573**	**- 17,4**

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1989, 1993.

* 1992-199

L'évolution de la demande s'est faite différemment selon que l'on regarde chacune des MRC selon le niveau scolaire (Tableau 1). Les établissements d'enseignement de la Basse-Côte-Nord (Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent et autres) par exemple ont vu leurs effectifs décroître de 35,3 % ; situation due à une forte baisse des élèves à tous les niveaux. Alors que ce secteur scolarisait 6,6 % des élèves de la région en 1986, il ne scolarise plus que 4 % des effectifs scolaires de 1993.

De façon globale, toutes les MRC ont connu une baisse de leurs effectifs inscrits entre 1986 et 1993. Les baisses sont très fortes au préscolaire et au primaire. Par contre, les effectifs inscrits augmentent au niveau secondaire dans le cas de la MRC Haute-Côte-Nord (5,7 %), de la MRC Manicouagan (4,0 %) et celle de Caniapiscau (27,4 %).

Le territoire de la Côte-Nord comptait en 1993, deux établissements d'enseignement privés (agréés pour fins de subventions par le MEQ). Depuis 1986, les effectifs scolaires ont augmenté de 37,8 % pour l'école secondaire Jean-Paul II de Baie-Comeau (MRC Manicouagan) mais ont baissé de 38,5 % dans le cas de l'Institut d'enseignement de Sept-Îles (MRC Sept-Rivières) où l'on dispense également l'enseignement secondaire. Au total, une baisse de 10,4 % a été enregistrée entre 1986-1987 et 1993-1994 chez les élèves inscrits dans ces deux établissements. La clientèle qu'accueille les deux établissements représente en 1986, 6 % de l'ensemble des élèves inscrits au niveau secondaire de la Côte-Nord et 5,4 % en 1993.

Au fil des ans, le ministère de l'Éducation a institué des programmes particuliers dans le but de répondre aux besoins scolaires de clientèles en difficulté d'adaptation et d'apprentissage et les élèves en classe d'accueil, soit les enfants des nouveaux arrivants. Le programme d'aide prévoit des subventions pour le transport scolaire de ces clientèles, alors que ce sont les commissions scolaires qui déterminent l'admissibilité des élèves. Généralement, leurs besoins sont comblés par le service de transport exclusif.

Entre 1986 et 1993, la clientèle des EHDAA est toutefois en baisse de 14 % sur le territoire nord-côtier (Réf. 13.1.3.5). Le territoire de la MRC Manicouagan totalisait 67 % (948 élèves) de toute la clientèle EHDAA en 1986 alors qu'il ne totalise plus que 41,2 % en 1993 (561 élèves). Les EHDAA ont beaucoup augmenté dans la MRC Sept-Rivières (C.S. de Port-Cartier et C.S. de Sept-Îles). Ils totalisent 7,6 % de la clientèle EHDAA en 1986 (108 élèves) comparativement à 22,4 % des EHDAA en 1993 (305 élèves). Dans la MRC Minganie, les EHDAA sont passés de 3,2 % de la clientèle en 1986 (45 élèves) à 140 élèves en 1993 ou 10,3 %. La population EHDAA s'est maintenue à peu près stable dans la MRC Haute-Côte-Nord. Par ailleurs, il ne semble pas y avoir d'élèves inscrits en classe d'accueil en Côte-Nord.

Les allocations tant supplémentaires que spécifiques prévues pour ces clientèles dans les cadres triennaux successifs ont comblé les besoins financiers de leur desserte. Même si les besoins de transport de la clientèle EHDAA sont une réalité dans tous les secteurs de la région, il se manifestent plus particulièrement en 1993

dans les MRC Minganie, Caniapiscau et Manicouagan où les EHDAA représentent 11,6 %, 11,5 % et 8,1 % de la population d'âge scolaire de ces territoires.[1]

13.1.3.2 Évolution des élèves transportés (Tableau 2)

L'analyse des données contenues dans les répertoires statistiques du programme d'aide en 1986 et 1993 et celles fournies par les commissions scolaires et les établissements privés, permet de suivre l'évolution des effectifs d'élèves subventionnés pour leur transport scolaire.

Il faut rappeler que depuis 1982, chaque commission scolaire et établissement privé admissible au programme détermine quels élèves auront droit au transport scolaire et fixe les critères d'admissibilité.

En 1993, la clientèle de la région Côte-Nord déclarée admissible au transport scolaire[2] représentait 10 733 élèves. Parmi la clientèle inscrite dans les organismes et les établissements subventionnés[3], 71 % de la clientèle du préscolaire était admissible selon les normes des organismes et établissements, comparativement à 48,2 % au primaire et 72,4 % au secondaire. Au total, 61 % de la clientèle scolaire inscrite dans les établissements scolaires de la Côte-Nord était transportée en 1993 (Tableau 2) et ce, sauf exception (soit la Basse-Côte-Nord), par transport exclusif (autobus jaune).

Le nombre d'élèves transportés par les commissions scolaires est demeuré stable entre 1986 et 1993 (10 686 versus 10 733 élèves). Comparativement à la faible augmentation enregistrée de 0,4 % au niveau des élèves transportés, le nombre d'élèves inscrits a chuté de 17,4 % pour la même période.

En regardant de plus près, entre 1986 et 1993, il y a eu baisse importante des élèves transportés au niveau préscolaire de 25 %. Cette baisse est toutefois de 11 % inférieure à celle qui a affecté le nombre d'élèves inscrits (- 36,6 %). Il y a eu également une baisse quoique peu importante des élèves transportés au niveau primaire (- 2 %) beaucoup moins importante que celle des élèves inscrits au même niveau (- 24,6 %). Le contraste survient au niveau secondaire où on enregistre une augmentation du nombre d'élèves transportés de 8,54 % et une baisse de 2,9 % du nombre d'élèves inscrits. Avec cette dynamique, les élèves transportés sont devenus en 1993, plus nombreux de 18,5 % au secondaire qu'au primaire et préscolaire réunis. En 1986, ces clientèles étaient à toute fin pratique de même importance.

---

1 C'est le MEQ qui établit les types de déficiences définissant les EHDAA. Le MTQ établit de son côté les types qui peuvent être éligibles au transport scolaire. Cependant, ce ne sont pas tous les effectifs dénombrés qui requièrent le service de transport spécialisé (par véhicule adapté ou berline) ; la plupart sont même transportés par le service régulier.

2 Dans ce document, l'expression «clientèle transportée» a la même signification que «clientèle déclarée admissible au transport scolaire».

3 Soit les organismes et établissements inscrits au Répertoire statistique «Transport scolaire».

TABLEAU 2
ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR MODE EXCLUSIF DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES ET LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ DE LA CÔTE-NORD - 1986 À 1993

M.R.C. (c.s.)	NIVEAU SCOLAIRE												TOTAL			
	PRÉSCOLAIRE				PRIMAIRE				SECONDAIRE							
	Élèves transportés			Δ 86-93 %	Élèves transportés			Δ 86-93 %	Élèves transportés			Δ 86-93 %	Élèves transportés			Δ 86-93 %
	1986	1989	1993		1986	1989	1993		1986	1989	1993		1986	1989	1993	
M.R.C. Haute-Côte-Nord																
-C.S. Tadoussac	109	87	70		272	290	279		367	367	405		748	744	754	
-C.S. de Bersimis	161	138	110		587	585	458		401	500	478		1 149	1 223	1 046	
Sous-total	**270**	**225**	**180**	**- 33,3**	**859**	**875**	**737**	**- 14,2**	**768**	**867**	**883**	**15,0**	**1 897**	**1 967**	**1 800**	**- 5,1**
M.R.C. Manicouagan																
-C.S. de Manicouagan [1]	501	501	364		1 489	1 815	1 674		[2] 1 865	1 704	2 182		3 855	4 020	4 220	
-École sec. Jean-Paul II							(72)				(44)				(116)	
-C.S. diss. protest. de Baie-Comeau	S.O.	S.O.	S.O.		S.O.	S.O.	S.O.		179	258	226		179	258	226	
Sous-total	**501**	**501**	**364**	**- 27,3**	**1 489**	**1 815**	**1 674**	**-12,42**	**2 044**	**1 962**	**2 408**	**- 17,8**	**4 034**	**4 278**	**4 446**	**- 10,2**
M.R.C. Sept-Rivières																
-C.S. Port-Cartier	148	124	87		385	400	379		325	282	272		858	806	738	
-C.S. Sept-Iles [3]	136	65	139		599	489	534		1 701	1 577	1 776		2 436	2 131	2 449	
-Institut d'Ens. de Sept-Îles	S.O.	S.O.	S.O.		S.O.	S.O.	S.O.		166	159	107		166	159	107	
-C.S. Greater Seven Islands	34	46	34		128	245	145		[4] 127	88	73		289	379	252	
Sous-total	**318**	**235**	**260**	**- 18,2**	**1 112**	**1 134**	**1 058**	**- 4,86**	**2 319**	**2 106**	**2 228**	**3,92**	**3 749**	**3 475**	**3 546**	**- 5,4**
M.R.C. Minganie																
-C.S. Moyenne-Côte-Nord	**100**	**128**	**100**	**0**	**262**	**293**	**276**	**5,3**	**80**	**86**	**73**	**- 8,25**	**442**	**507**	**449**	**1,6**
MUN. Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent																
-C.S. du Littoral	**54**	**33**	**40**	**- 25,9**	**81**	**85**	**77**	**- 4,94**	**43**	**52**	**68**	**58,1**	**178**	**170**	**185**	**3,9**
M.R.C. Caniapiscau																
-C.S. Fermont	**77**	**43**	**46**	**- 40,26**	**201**	**135**	**101**	**- 49,8**	**108**	**122**	**160**	**48,15**	**386**	**300**	**307**	**- 20,5**
TOTAL	**1 320**	**1 165**	**990**	**- 25**	**4 004**	**4 337**	**3 923**	**- 2**	**5 362**	**5 195**	**5 820**	**- 8,54**	**10 686**	**10 697**	**10 733**	**0,43**

Note 1 : La C.S. de Manicouagan organise le transport pour la C.S. dissidente protestante Baie-Comeau et pour l'École s econdaire Jean-Paul II.
Note 2 : Comprend 164 élèves réguliers dans la catégorie autres élèves.
Note 3 : La C.S. de Sept-Îles organise le transport pour la C.S. protestante Greater Seven Islands (en partie, c'est-à-dire en dehors des limites de Sept-Iles) et, la C.S. Eastern Québec et l'Institut d'enseignement de Sept-Iles. Elle transportait également des élèves du MDN. Au total les élèves transportés par la C.S. de Sept-Îles pour d'autres représentent 273 élèves en 1986.
Note 4: Ce sont les élèves de la C.S. Eastern Québec.
Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1989, 1993.

Pris par secteur, l'évolution des effectifs transportés est celle-ci :

- La MRC Haute-Côte-Nord a enregistré une légère baisse de sa clientèle transportée de 1986 à 1993 de - 5,1 %. Les baisses majeures au niveau du préscolaire (- 33,3 %) et de - 14,2 % au primaire sont compensées par des augmentations de 15 % au niveau secondaire ;

- la clientèle transportée dans la MRC Manicouagan a augmenté de 10,2 % bien que le niveau préscolaire a subi une diminution de - 27,3 %. Cette baisse a été compensée par une hausse de 12,4 % au primaire et de 17,8 % au secondaire ;

- la clientèle transportée dans la MRC Sept-Rivières a baissé globalement de - 5,4 %. Des baisses majeures ont été enregistrées au niveau préscolaire (- 18,2 %). Les baisses des niveaux primaire et secondaire sont comparables à la baisse globale ;

- la clientèle transportée dans la MRC Minganie est pour ainsi dire demeurée stable quoiqu'une baisse de sept élèves transportés a été enregistrée chez les élèves de niveau secondaire ;

- la clientèle transportée dans la MRC Caniapiscau a connu une baisse de 20,5 % entre 1986 et 1993. Cette baisse est due aux pertes occasionnées aux niveaux préscolaire (- 40,3 %) et primaire (- 49,8 %). Le niveau secondaire a pour sa part connu une hausse de 48,15 % du nombre d'élèves transportés ;

- enfin, pour le territoire de la Basse-Côte-Nord, une légère augmentation du nombre d'élèves transportés s'est produite. Elle est due à une forte augmentation des élèves transportés au niveau secondaire (58,10 %). Cette hausse est fortement limitée par les baisses enregistrées aux niveaux préscolaire (- 25,9 %) et primaire (- 5 %).

Globalement, la situation des MRC Haute-Côte-Nord, Sept-Rivières, Minganie et la Basse-Côte-Nord est sensiblement comparable avec de légères augmentations ou diminutions au total, des baisses fortes au préscolaire et des augmentations faibles ou fortes selon qu'il s'agit des élèves du primaire ou du secondaire.

La situation des MRC Manicouagan et Caniapiscau est différente. La MRC Manicouagan enregistre des hausses d'effectifs transportés importantes au primaire et au secondaire mais des baisses importantes au préscolaire. La MRC Caniapiscau accuse des baisses importantes au total malgré une forte augmentation au secondaire.

13.1.3.3 Comparaison de l'évolution du nombre d'élèves inscrits et transportés

Si on compare la situation des élèves transportés de chaque secteur avec celle des élèves inscrits, nous obtenons le portrait suivant de 1986 à 1993 :

- la MRC Caniapiscau est celle où la situation se ressemble le plus dans les deux cas. Il y a baisse comparable (± 20 %) tant chez les élèves inscrits que transportés. Dans le détail, le nombre d'élèves transportés baisse davantage que le nombre d'élèves inscrits au niveau préscolaire ; il y a baisse de façon comparable au primaire et une augmentation plus forte chez les élèves transportés pour ce qui est des élèves de niveau secondaire ;

- la MRC Haute-Côte-Nord connaît des baisses tant chez les élèves inscrits que transportés quoique la baisse du nombre d'élèves transportés soit moins importante (- 5 %) que celle des élèves inscrits (- 13,4 %). Les baisses sont comparables chez les élèves du préscolaire (environ - 33 %), alors qu'au niveau secondaire, il y a baisse du nombre d'élèves transportés (- 14,2 %), il y a également diminution de - 23 % chez les élèves inscrits. Au niveau secondaire, l'augmentation est triple du côté du nombre des élèves transportés (15 %) ;

- la MRC Manicouagan connaît une augmentation de 10,2 % de la clientèle transportée mais une baisse des élèves inscrits de - 12,5 %. Encore ici, le niveau préscolaire connaît une situation analogue tant chez les élèves inscrits que chez les élèves transportés où des baisses avoisinant le 30 % sont ressenties de 1986 à 1993. Cependant, alors que le niveau primaire accuse des pertes supérieures à - 20 % chez les élèves inscrits, il connaît des hausses de plus de 12 % du nombre d'élèves transportés. Au niveau secondaire, le nombre d'élèves transportés est plus du quadruple de l'augmentation du nombre d'élèves inscrits ;

- la MRC Sept-Rivières connaît à tous les niveaux des baisses d'effectifs tant inscrits que transportés. Toutefois, la baisse des effectifs transportés est beaucoup moindre que celle des effectifs inscrits, si bien qu'au total, la perte d'effectifs transportés atteint - 5,4 % alors que celle des effectifs inscrits atteint - 20,0 % ;

- la MRC Minganie donne un portrait assez stable pour ce qui est des effectifs transportés depuis 1986 avec des gains minimes au primaire et des pertes relativement basses au secondaire. Cependant elle enregistre des pertes à tous les niveaux pour ce qui est des effectifs inscrits, en particulier au préscolaire (- 48,4 %) et - 23,4 % au primaire ;

- enfin, la Basse-Côte-Nord enregistre des pertes importantes du côté des effectifs tant inscrits que transportés aux niveaux préscolaire et primaire. Par contre, des gains se retrouvent dans les deux cas au niveau secondaire ; le gain en effectifs transportés est toutefois près du double de celui des effectifs inscrits. Au total, les élèves transportés connaissent des gains bien que minimes alors que les élèves inscrits subissent des pertes de 35 %.

13.1.3.4 Évolution du rapport entre élèves inscrits et élèves transportés

Au niveau du rapport entre élèves transportés et élèves inscrits par secteur, de 1986 à 1993, la situation est celle-ci :

- la MRC Haute-Côte-Nord connaît une augmentation du rapport entre le nombre d'élèves transportés et le nombre d'élèves inscrits. En 1986, 66 % des élèves sont transportés comparativement à 72,2 % en 1993. Le ratio le plus élevé est au niveau préscolaire qui avoisine de part et d'autre le 83 % de 1986 à 1993. Au niveau primaire, le ratio passe de 58,3 % à 64,8 % et au secondaire, de 71,2 % à 77,5 % ;

- la MRC Manicouagan connaît une augmentation importante du ratio élèves transportés/élèves inscrits au niveau des effectifs globaux qui passe de 58,9 % à 74,2 % de 1986 à 1993. Au préscolaire, le ratio est élevé et passe de 82,1 % à 87,3 %. Au primaire, il est faible et passe de 40,5 % à 57,6 %. Enfin, au secondaire il passe de 80 % à 90 %, ce qui est élevé ;

- la MRC Sept-Rivières connaît une augmentation du ratio élèves transportés/ élèves inscrits au niveau des effectifs globaux qui passe de 48,3 % à 57,0 %. Au préscolaire, le ratio passe de 45,3 % à 61 %. Au primaire, il demeure faible et passe de 29,5 % à 37,5 % alors qu'au secondaire, il passe de 70 % à 73,3 % ;

- la MRC Minganie possède un ratio global élèves transportés/élèves inscrits de 29,5 % en 1986 et de 37,7 % en 1993. Au niveau préscolaire, 36,1 % des effectifs inscrits sont transportés en 1986 alors que 70 % le sont en 1993. Au primaire le ratio passe de 37,0 % à 50,5 % et au secondaire il demeure stable autour de 15 % ;

- la Basse-Côte-Nord conserve un ratio ascendant global passant de 12,7 % à 20,4 %. Au préscolaire, il passe de 25,4 % à 27,6 %. Au primaire il passe de 12,1 % à 16,7 % et au secondaire, il grimpe de 8,2 % à 22,4 % ;

- pour la MRC Caniapiscau, le ratio global élèves transportés/élèves inscrits passe de 44,7 % à 44 % de 1986 à 1993. Au niveau préscolaire il atteint le maximum (élèves transportés pour la C.S. Greater Seven- Islands). Au niveau primaire, il tombe de 41 % à 37 % et au secondaire, il grimpe de 36,1 % à 42 %.

13.1.3.5 Les EHDAA transportés

Le portrait des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage connaît une ascension importante en population transportée, comme le suggère le tableau 3.

La clientèle EHDAA est définie par le ministère de l'Éducation. Le ministère des Transports alloue une subvention pour le transport scolaire de cette clientèle selon les règles budgétaires en vigueur. Ces règles ont évolué avec le temps de sorte que des critères discréminants ont été introduits à cause des abus permis et engendrés. La clientèle EHDAA n'occasionne pas nécessairement du transport adapté et si c'est le cas, ce type de transport se rencontre davantage dans les grands centres qu'en région, faute d'institutions pouvant accueillir les clientèles.

L'évolution du nombre d'élèves reconnus EHDAA s'est stabilisée pour la Côte-Nord de 1986 à 1993. Cependant la clientèle transportée reconnue EHDAA a elle beaucoup augmenté. Elle représentait 18,4 % de la clientèle inscrite EHDAA en 1986 et 66,8 % en 1993, un bond de plus de 350 % (650 élèves).

Un portrait plus réaliste de la clientèle EHDAA transportée est donné par le nombre de véhicules adaptés et de berlines dans la région (Réf. 13.1.4.1). En 1986, 7 véhicules adaptés étaient utilisés tout comme en 1993. Sur les 7 véhicules de 1986, 3 véhicules adaptés desservaient la MRC Haute-Côte-Nord et 2 véhicules pour la MRC Sept-Rivières. En 1993, sur les 7 véhicules, 5 véhicules desservant la MRC Manicouagan et 2 autres la MRC Sept-Rivières. Quant aux berlines qui sont soit des mini-fourgonnettes adaptées à du transport scolaire d'élèves handicapés ou des automobiles à quatre portes pour les clientèles éloignées et éparses, elles étaient 28 en 1986 contre 30 en 1993. Les commissions scolaires de Manicouagan de la Moyenne-Côte-Nord en possédaient 10 chacune en 1986. En 1993, la Commission scolaire de Manicouagan n'en possédait plus que 6 (mais augmentait sa flotte de véhicules adaptés) alors que celle de Sept-Îles faisait passer la sienne de 4 en 1986 à 10 en 1993. Quant à la Commission scolaire de la Moyenne-Côte-Nord, sa flotte de berlines tombait à 7 en 1993. L’augmentation globale des véhicules de ce type pourrait donc s’expliquer par l’augmentation de la clientèle EHDAA reconnue.

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DES EHDAA 1986 ET 1993
CLIENTÈLES INSCRITES ET TRANSPORTÉES EN CÔTE-NORD

	Tadoussac	Bersimis	Manicouagan	Port-Cartier	Sept-Iles	Greater Seven Islands	Littoral	Moyenne Côte-Nord	Fermont	Total
Transportés 1986	110	21	10	10	96	0	0	9	1	257
Inscrits	174	19	948	9	99	0	0	25	123	1 397
Transportés 1993	116	6	430	12	212[1]	41	0	56	35	908
Inscrits	175	9	561	74	231[2]	65	0	140	105	1 360

[1] Ce ne sont pas tous les effectifs transportés qui requièrent le service de transport spécialisé (véhicules adaptés ou berlines.)
[2] L'augmentation ou la diminution résulte d'une interprétation différente des types de déficiences par le MEQ.

Conclusion

À l'échelle de la région, la configuration typiquement allongée des villages alignés sur la route 138 fait en sorte que les besoins en transport scolaire sont peu modifiés sur un cours laps de temps par une baisse ou une augmentation de la clientèle transportée. La composition de la flotte principalement axée sur les véhicules de 12 rangées corrobore cette donnée. Il serait en effet étonnant pour une commission scolaire que le ou les transporteurs modifient leur flotte rapidement, surtout si elle est peu nombreuse. Cela est encore plus vrai si la commission scolaire fait affaire avec plusieurs transporteurs.

Dans les zones plus fortement urbanisées, un certain étalement urbain vient favoriser une croissance des besoins en transport scolaire en banlieue. C'est le cas pour la grande zone de Baie-Comeau et Sept-Îles qui connaissent des fermetures d'écoles dans les vieux quartiers et qui transportent dorénavant les élèves de villages voisins à la suite des fermetures récentes d'écoles.

Les critères de distance de marche appliqués au-delà desquels les élèves sont ou ne sont pas transportés avantagent généralement moins les élèves du préscolaire et du primaire que ceux du secondaire qui se retrouvent le plus souvent à des distances éloignées de l'établissement fréquenté. En Côte-Nord, cette tendance ne tient pas à plusieurs égards parce que le critère de distance de marche est souvent réduit. Au préscolaire, le critère de distance de marche est de 0,5 kilomètre à la C.S. Port-Cartier, 0,8 kilomètre aux C.S. Manicouagan et Moyenne-Côte-Nord. Au primaire, il atteint 1 kilomètre à Greater Seven Islands et Manicouagan (premier cycle) ; 1,2 kilomètre à la C.S. de la Moyenne-Côte-Nord, à la C.S. de Sept-Îles (premier cycle) et à la C.S. de Port-Cartier. Cette règle avantage à maints égards les clientèles de ces niveaux qui sont transportées. À Fermont, pour des raisons de sécurité (surtout à cause des conditions nordiques qui y prévalent) les élèves du préscolaire et du primaire, premier cycle, sont transportés toute l'année, ceux du primaire, deuxième cycle et ceux du secondaire sont transportés de novembre à Pâques. À Fermont, les distances entre l'établissement scolaire et le domicile n'excèdent pas 2,5 kilomètres.

Par ailleurs, avec l'existence d'un service de transport en commun à Baie-Comeau, il est étonnant de constater que tous les élèves transportés de niveau secondaire le sont par transport exclusif. Le service de transport en commun pourrait prendre sans doute à certains endroits la relève du transport scolaire.

Les élèves inscrits et transportés des établissements privés ont accusé une baisse entre 1986 et 1993 au point où l'avenir des établissements est compromis. Pendant ce temps, les élèves sont transférés dans le réseau public autant au niveau des inscrits que des transportés, ils ne jouent donc pas dans la diminution de services.

13.1.4 L'OFFRE ET LES COÛTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE

13.1.4.1 Le parc de véhicules scolaires (Tableau 4)

13.1.4.1.1 La MRC Haute-Côte-Nord

- La Commission scolaire de Tadoussac

La Commission scolaire de Tadoussac existe depuis 1979. Le nombre d'élèves inscrits a connu une baisse de 1986 à 1993 de 150 élèves (- 11,8 %) passant de 1 274 à 1 124 élèves.

Au cours de cette période, le nombre d'élèves transportés a augmenté de 6 élèves, soit 0,8 % (748 à 754 élèves). La proportion d'élèves transportés est passée de 58,7 % en 1986 à 67 % en 1993. Le nombre d'élèves transportés tend à se stabiliser alors que le nombre d'élèves inscrits diminue.

La commission scolaire utilisait 15 véhicules en 1986 et 18 en 1993 pour transporter 6 élèves de plus.

Ratio de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  - 16 % (49,9 à 41,9)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
  - 10,8 % (65 à 58)
- élèves transportés par place disponible :
  + 5,2 % (0,97 à 1,02)

Cette commission scolaire a modifié sa flotte de véhicules en ajoutant un véhicule de 4-5 rangées, un de 6-7 rangées et 4 berlines. Elle a retranché un autobus de 12 rangées et abandonné les véhicules adaptés. Pour une légère modification à la hausse du nombre d'élèves transportés, la flotte a subi une modification à la hausse également par le ratio d'élèves transportés par place disponible. Cependant, le kilométrage quotidien moyen par véhicule a baissé ainsi que le nombre d'élèves transportés par véhicule. Malgré un parc de véhicules (concentré dans les véhicules de 12 rangées) relativement important, il n'est toutefois pas possible d'affirmer que ce dernier soit trop élevé compte tenu de ce qui précède.

TABLEAU 4
COMPOSITION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES EN CÔTE-NORD

COMMISSIONS SCOLAIRES	4-5 RANGÉES			6-7 RANGÉES			10-11 RANGÉES			12 RANGÉES ET PLUS			VÉHICULES ADAPTÉS			BERLINES			TOTAL		
	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94
C.S. Tadoussac	1	1	2	0	1	1	0	0	0	11	10	10	2	1	0	1	1	5	15	14	18
C.S. De Bersimis	0	0	1	1	1	1	1	1	1	12	11	11	1	1	0	1	1	0	16	15	14
C.S. Manicouagan	1	2	0	0	0	0	0	0	0	41	41	41	2	5	5	10	9	6	54	57	52
C.S. Sept-Îles	2	2	2	0	0	0	0	0	0	22	21	22	1	1	1	4	2	10	29	26	35
C.S. Greater Seven Ilslands	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	1	2	2	3
C.S. Port-Cartier	2	2	1	0	0	0	1	1	0	7	6	8	1	2	1	1	1	0	12	12	10
C.S. Moyenne-Côte-Nord	1	1	0	0	0	0	0	0	2	5	5	4	0	0	0	10	7	7	16	13	13
C.S. Fermont	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	3	0	0	0	1	1	1	6	4	4
TOTAL	**7**	**8**	**6**	**1**	**2**	**2**	**2**	**2**	**3**	**105**	**99**	**101**	**7**	**10**	**7**	**28**	**22**	**30**	**150**	**143**	**149**

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1989, 1993.

C.S. du Littoral

Le transport scolaire en Basse-Côte-Nord prend plusieurs formes étant donné la configuration du territoire et l'état de développement du réseau routier. En 1993-1994, la C.S. du Littoral déclarait une flotte de 5 véhicules, soit 2 de 4-5 rangées et 3 de 10-11 rangées pour le transport scolaire (donné à un transporteur) des élèves des municipalités et hameaux de Lourdes-de-Blanc-Sablon, Rivière-Saint-Paul, Old Fort Bay, Blanc-Sablon, Middle Bay, Bonne-Espérance et Brador. Le transport des élèves de Port-Menier était quant à lui donné à un transporteur qui exécutait le service avec un véhicule de 4-5 rangées. Ailleurs, le transport des élèves est subventionné via une allocation aux parents; c'est le cas de Chevery, Harrington-Harbour, MuttonBay et à Saint-Augustin. Le transport scolaire périodique subventionné se fait également pour les parents dont les enfants étudient à l'extérieur. Ce transport peut être mensuel ou trimestriel. Enfin, à la Romaine, Kegaska et Tête-à-la-Baleine, la petite taille des municipalités (hameaux) et la proximité des écoles fait en sorte que le moyen de transport pour se rendre à l'école est la marche.

TABLEAU 5
DONNÉES SUR LE TRANSPORT SCOLAIRE EN CÔTE-NORD

TERRITOIRE (C.S.)	ÉLÈVES INSCRITS			ÉLÈVES TRANSPORTÉS EN EXCLUSIF			NOMBRE DE VÉHICULES			KILOMÉTRAGE QUOTIDIEN MOYEN PAR VÉHICULE			NBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR PLACE DISPONIBLE			NBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE		
	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94
MRC Haute-Côte Nord																		
-CS Tadoussac	1 274	1 239	1 124	748	744	754	15	14	18	65	82	58	0,97	1,04	1,02	49,90	53,10	41,90
-CS Bersimis	1 605	1 584	1 370	1 149	1 223	1 046	16	15	14	78	80	88	1,31	1,52	1,32	70,90	81,50	74,70
MRC Manicouagan																		
-CS Manicouagan[1]	6 854	6 462	5 994	4 034	4 278	4 446	54	57	52	60	68	97	2,68	1,53	1,62	71,39	75,10	85,50
MRC Sept-Rivières																		
-CS Port-Cartier[2]	1 790	1 726	1 497	858	806	738	12	12	10	69	72	109	1,50	1,49	1,34	71,50	67,20	73,80
-CS Sept-Îles[3]	5 575	4 642	4 296	2 602	2 290	2 556	29	26	35	71	82	77	1,75	1,65	1,68	88,30	88,10	73,00
-CS Greater Seven Islands[4]	404	518	493	289	379	252	2	2	3	76	78	70	2,35	3,08	1,91	144,50	189,50	84,00
MRC Minganie																		
-CS du Littoral			29															
-CS Moyenne-Côte-Nord	1 501	1 300	1 162	442	507	449	16	13	13	37	40	56	1,01	1,31	1,09	26,10	39,00	34,50
MUN. Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent																		
C.S. du Littoral	1 403	1 227	908	178	[6] 170	185	n.d.	0	5									
MRC Caniapiscau																		
-C.S. Fermont[5]	863	746	700	386	300	307	6	4	4	0	25	38	1,22	1,56	1,59	64,30	75,00	76,80
TOTAL	**21 269**	**19 444**	**17 573**	**10 687**	**10 697**	**10 733**	**150**	**143**	**154**	**456**	**527**	**593**	**1,60**	**1,65**	**1,45**	**81,16**	**83,60**	**68,03**

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1989, 1993.

1 Inclut École secondaire Jean-Paul II, C.S. dissidente protestante de Baie-Comeau, autant les élèves inscrits que transportés.

2 Inclut les élèves qu'elle transporte pour la C.S. Greater Seven Islands (22 en 86-87 et environ 17 en 93-94) à Port-Cartier.

3 Inclut les élèves inscrits et ceux qu'elle transporte de l'Institut d'enseignement de Sept-Îles et les élèves qu'elle transporte pour la C.S. Greater Seven Islands, soit ceux qui demeurent en dehors des limites de Sept-Îles.

4 Inclut les élèves qu'elle transporte pour elle-même et pour la C.S. Easter Québec, soit les élèves qui demeurent dans les limites de Sept-Îles.

5 Inclut les élèves inscrits et transportés pour la C.S. Greater Seven Islands.

6 Exclut la clientèle transportée bénéficiant de transport périodique, soit 180 élèves.

- La Commission scolaire Bersimis

La Commission scolaire Bersimis est devenue commission scolaire intégrée en 1979.

Le nombre d'élèves inscrits a connu une baisse de 235 élèves (- 14,6 %) depuis 1986 passant de 1 605 élèves à 1 370. Le nombre d'élèves transportés a quant à lui diminué de - 9,0 %, soit 103 élèves passant de 1 149 à 1 046 élèves. La proportion d'élèves transportés est passée de 71,6 % à 76,3 % (1 149 élèves à 1 046) entre 1986 et 1993. Le nombre d'élèves transportés a baissé plus vite que le nombre d'élèves inscrits.

La commission scolaire utilisait 16 véhicules en 1986 et 14 en 1993 pour transport 103 élèves de moins.

Ratio de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  + 5,35 % (70,9 à 74,7)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
  + 12,8 % (78 à 88)
- élèves transportés par place disponible :
  + 0,76 % (1,31 à 1,32)

Cette commission scolaire a diminué le nombre de véhicules de 2 pour 103 élèves de moins. Elle a augmenté toutefois son kilométrage quotidien moyen par véhicule et le nombre moyen d'élèves transportés par véhicule. Ceci pourrait expliquer le fait de conserver son parc de véhicule presqu'inchangé, soit l'allongement des parcours alors qu'il y a baisse du nombre d'élèves transportés.

Le parc de véhicules scolaires se concentre dans les véhicules de 12 rangées, soit 11 en 1993.

- Portrait MRC Haute-Côte-Nord : Résumé

Globalement, le portrait de l'évolution du transport scolaire dans le secteur de la MRC Haute-Côte-Nord est celui-ci de 1986 à 1993 :

- la clientèle inscrite diminue de 13,4 % ou 385 élèves , 2 879 élèves en 1986 à 2 494 élèves en 1993 ;

- le nombre d'élèves transportés diminue de 5,1 % ou 97 élèves passant de 1 897 à 1 800 élèves. En 1986-1987, 65,9 % des élèves inscrits sont transportés comparativement à 72,2 % en 1993 ;

- une légère augmentation du nombre de véhicules scolaires a été enregistrée, soit 32 en 1993 versus 31 en 1986 malgré une diminution de 97 élèves transportés. Les véhicules de 12 rangées et plus sont 21 en 1993 alors qu'ils étaient 23 en 1986.

Ratio de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicules :
  - 8,1 % (61,2 à 56,25)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
  - 0,8 % (71,7 à 71,125)
- élèves transportés par place disponible :
  + 2,2 % (1,15 à 1,176)

Le nombre d'élèves transportés diminue de plus de trois fois moins que le nombre d'élèves inscrits depuis 1986. Ces élèves sont transportés avec à peu près le même nombre de véhicules et à peu près la même composition (sauf une baisse de 2 véhicules de 12 rangées et plus, une augmentation de 3 berlines (2 à 5) et 2 véhicules de 4-5 rangées (1 à 3)).

Le kilométrage quotidien par véhicule diminue à peine alors que les élèves transportés par véhicules diminuent d'au-delà de 8 %. Le nombre d'élèves par place disponible demeure pratiquement le même à près de 1,6.

La situation du transport des élèves dans la MRC Haute-Côte-Nord est moyennement performante compte tenu de ce qui précède.

13.1.4.1.2 La Commission scolaire de Manicouagan

La Commission scolaire de Manicouagan est devenue commission scolaire intégrée en 1979. Le territoire couvert par la Commission scolaire de Manicouagan correspond au territoire municipalisé de la MRC Manicouagan. La Commission scolaire de Manicouagan est autorisée à exécuter le transport pour l'école secondaire Jean-Paul II (établissement privé créé en 1986) et la Commission scolaire dissidente protestante de Baie-Comeau situées toutes les deux sur le territoire de la même MRC.

Globalement le portrait de l'évolution du transport scolaire dans le secteur de la MRC Manicouagan de 1986 à 1993 est celui-ci :

- la clientèle inscrite diminue de 12,5 % ou 860 élèves, soit 6 854 élèves en 1986 à 5 994 élèves en 1993 ;

- le nombre d'élèves transportés a, quant à lui, augmenté à 412 élèves ou 10,2 % passant de 4 034 à 4 446. En 1986-1987, 58,9 % des élèves sont transportés comparativement à 74,2 % en 1993-1994 ;

- quelque 116 élèves provenant d'une institution privée sont transportés via une entente avec la commission scolaire en 1993 ;

- la commission scolaire utilisait 54 véhicules pour effectuer son transport scolaire, elle en utilise 52 en 1993 ;

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  + 19,8 % (71,4 à 85,5)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
  + 61,7 % (60 à 97)
- élèves transportés par place disponible :
  - 39,6 % (2,68 à 1,62)

La commission scolaire transporte 412 élèves de plus en 1993 qu'en 1986 avec pourtant une baisse de 860 élèves pour la même période. La principale explication est la fermeture d'écoles primaires dans les anciennes places centrales et l'étalement urbain dans les villages de la ceinture de Baie-Comeau dont les élèves sont transportés vers les établissements de Baie-Comeau.

Des enfants qui autrefois marchaient doivent dorénavant prendre l'autobus scolaire. L'étalement urbain a provoqué l'augmentation du nombre d'élèves transportés et l'allongement des parcours, des véhicules ont été mutés sur d'autres parcours.

Des autobus qui autrefois pouvaient faire jusqu'à trois trajets matin et soir en étant pleins avec des enfants du primaire (jusqu'à 72 par trajet, soit 3 par banquette) ou avec des élèves du secondaire (jusqu'à 48 par trajet, soit 2 par banquette) en font maintenant moins tout en acceptant les élèves des différents niveaux. Qui plus est, les parcours se sont allongés.

13.1.4.1.3 La MRC des Sept-Rivières

- La Commission scolaire de Port-Cartier

La Commission scolaire de Port-Cartier est devenue commission scolaire intégrée en 1986. La C.S. de Port-Cartier est autorisée à exécuter le transport pour la C.S. Greater Seven Islands en partie.

La situation de la Commission scolaire de Port-Cartier est celle-ci de 1986 à 1993 :

- l'organisme a vu décroître sa clientèle de - 16,4 % (1 790 à 1 497 élèves) ;

- le nombre d'élèves transportés à quant à lui baissé de - 14 % (120 élèves) passant de 858 à 738 ;

- la proportion des élèves transportés passe de 48 % en 1986 à 49,3 % en 1993 ;

- le nombre de véhicules diminue de 2 passant de 12 à 10, dont 8 véhicules de 12 rangées et plus ;

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  + 3,2 % (71,5 à 73,8)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
  + 58 % (69 à 109)
- élèves transportés par place disponible :
  - 10,7 % (1,50 à 1,34)

La Commission scolaire de Port-Cartier a modifié son parc de véhicules en fonction de la baisse d'élèves transportés. Elle transporte plus d'élèves par véhicule mais exécute tout de même beaucoup plus de kilomètres par véhicule. Il y a étalement fort probable de la clientèle transportée, ce qui oblige la commission scolaire à conserver à peu près la même flotte. La clientèle transportée diminue mais dans les proportions moindres que celle inscrite.

- La Commission scolaire de Sept-Îles

La Commission scolaire de Sept-Îles est devenue commission scolaire intégrée en 1986.

La Commission scolaire de Sept-Îles est autorisée à exécuter le transport pour l'Institut d'enseignement de Sept-Îles (établissement privé situé à Sept-Îles) et en partie pour la Commission scolaire Greater Seven Islands pour les élèves de cette commision scolaire demeurant hors des limites de Sept-Îles.

La situation de la Commission scolaire de Sept-Îles est celle-ci de 1986 à 1993 :

- baisse de la population d'élèves inscrits de - 22,9 % (5 575 à 4 296), soit une perte de 1 279 élèves inscrits ;

- le nombre d'élèves transportés a quant à lui baissé de - 1,7 % (de 2 602 à 2 556 élèves), soit une perte de 46 élèves ;

- le nombre de véhicules a augmenté de 29 à 35, soit 20,7 %.

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  - 17,3 % (88,3 à 73,0)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
  + 8,5 % (71 à 77)
- élèves transportés par place disponible :
  - 4 % (1,75 à 1,68)

La C.S. de Sept-Îles a modifié sensiblement à la hausse la flotte de véhicules depuis 1986, malgré une légère baisse du nombre d'élèves transportés. Elle transporte moins d'élèves par véhicule et exécute des trajets plus longs. Le même véhicule qui autrefois pouvait exécuter plusieurs petits parcours avec beaucoup d'élèves exécute maintenant moins de parcours sur plus de distance avec moins d'élèves. Les

phénomènes d'étalement urbain, de fermeture d'écoles à Clarck City et Sept-Îles (ancien centre) peuvent être parmi les facteurs explicatifs.

- La Commission scolaire Greater Seven Islands

La Commission scolaire Greater Seven Islands est devenue commission scolaire intégrée en 1992.

La Commission scolaire Greater Seven Islands est autorisée à exécuter le transport pour elle-même sur le territoire de la ville de Sept-Îles et pour la C.S. Eastern Québec à Sept-Îles. La situation de la C.S. Greater Seven Islands est celle-ci de 1986 à 1993 :

- augmentation du nombre d'élèves inscrits de + 22 %, soit 89 élèves (404 à 493 élèves) ;

- le nombre d'élèves transportés par la commission scolaire diminue pour la même période de 37 élèves (- 12,8 %) passant de 289 à 252 élèves ;

- le nombre de véhicules scolaires passe de 2 à 3 (12 rangées).

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  - 41,9 % (144,5 à 84,0)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
  - 7,9 % (76 à 70)
- élèves transportés par place disponible :
  - 16,2 % (2,28 à 1,91)

Le nombre d'élèves inscrits augmente alors que le nombre d'élèves transportés diminue. Le nombre de véhicules augmente pourtant de 1 unité. Cela est probablement dû au fait que la commission scolaire qui est propriétaire de ses véhicules a acheté un nouveau véhicule et conserve un véhicule désuet qui sera bientôt mis au rancart.

Le kilométrage quotidien par véhicule diminue. Il y a également une baisse d'élèves transportés par véhicule et par place disponible. Ceci pourrait s'expliquer par la baisse du nombre d'élèves transportés et par l'addition momentanée d'un véhicule.

- Portrait MRC Sept-Rivières : Résumé

Globalement le portrait de l'évolution du transport scolaire dans le secteur de la MRC de Sept-Rivières est celui-ci de 1986 à 1993 :

- la clientèle inscrite diminue de - 20,1 % (1 483 élèves) passant de 7 769 à 6 286 élèves ;

- le nombre d'élèves transportés diminue de - 5,4 % (203 élèves) passant de 3 749 à 3 546 élèves. En 1986-1987, 48,3 % des élèves inscrits sont transportés comparativement à 56,4 % en 1993-1994 ;

- quelque 107 élèves provenant d'une institution privée sont transportés via une entente avec la Commission scolaire de Sept-Îles ;

- le nombre de véhicules scolaires passe de 43 à 48 (+ 11,6 %).

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  - 14,5 % (86,4 à 73,9)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
  + 17,7 % (70,7 à 83,2)
- élèves transportés par place disponible :
  - 6,3 % (1,72 à 1,61) approximatif, en considérant que la composition de la flotte est demeurée presque inchangée depuis 1986

Le nombre d'élèves transportés diminue moins rapidement que la clientèle inscrite. Ces élèves sont transportés avec 5 véhicules de plus (dont 3 en régie par la Commission scolaire Greater Seven Islands).

Le kilométrage quotidien par véhicule augmente mais il y a une baisse d'élèves transportés par véhicule et par place disponible, comme si les parcours s'allongeaient sans pour autant qu'il y ait plus d'élèves transportés par véhicule. Le surplus d'élèves transportés le serait avec quelques véhicules de plus ou par allongement des trajets.

13.1.4.1.4 La Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord

La Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord a été constituée en commission scolaire intégrée en 1986. Elle s'occupe du transport scolaire du territoire de la MRC Minganie avec en moins le transport exécuté sur l'Île d'Anticosti (un établissement scolaire) qui relève de la C.S. du Littoral.

Globalement le portrait de la Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord est celui-ci de 1986 à 1993 :

- la clientèle inscrite s'est affaissée de 20,7 %, soit 310 élèves (1 501 à 1 191 élèves) ;

- le nombre d'élèves transportés augmente pour la même période de 7 élèves (1,6 %) passant de 442 à 449 élèves. En 1986, 29,4 % des élèves inscrits sont transportés comparativement à 37,7 % en 1993 ;

- le nombre de véhicules scolaires passe de 16 à 23.

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  + 32,2 % (26,1 à 34,5)
- kilomètres quotidiens par véhicule :

+ 51,4 % (37 à 56)
- élèves transportés par place disponible :
+ 7,9 % (1,01 à 1,09)

La Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord a rationalisé sa flotte en la diminuant de 3 véhicules tout en transportant 7 élèves de plus qu'en 1986. Elle a augmenté le nombre d'élèves par véhicule et le nombre d'élèves par place disponible en plus d'effectuer des parcours plus longs.

13.1.4.1.5 La Commission scolaire du Littoral

La Commission scolaire du Littoral a été constituée en commission scolaire intégrée en 1967. Son territoire correspond au territoire municipalisé de la Basse-Côte-Nord et de l'Île d'Anticosti.

Globalement, le portrait de la Commission scolaire du Littoral de 1986 à 1993 est celui-ci :

- la clientèle inscrite a baissé de 35,3 % (497 élèves) passant de 1 403 à 908 élèves ;

- la clientèle transportée a quant à elle augmenté de 3,9 % ou 7 élèves passant de 178 à 185 élèves. En 1986, 12,7 % des élèves inscrits étaient transportés. Ils sont 20,4 % en 1993.

- le nombre de véhicules se résume à 5 en 1993 qui desservent l'extrême-est municipalisé et l'Île d'Anticosti. Des allocations aux parents compensent ailleurs en grande partie les besoins d'organisation en transport scolaire.

Il n'y a pas de ratios disponibles étant donné l'absence de données en ce sens pour ce territoire.

13.1.4.1.6 La Commission scolaire de Fermont

La Commission scolaire de Fermont s'occupe du transport scolaire sur le territoire municipalisé de la MRC de Caniapiscau.

Elle est autorisée à faire le transport scolaire des élèves de la Commission scolaire Greater Seven-Islands fréquentant les établissements de Fermont et débourse un certain montant auprès des responsables de la communauté autochtone de Schefferville afin que celle-ci s'occupe du transport de la population d'âge scolaire blanche qui y réside.

Globalement le portrait de la Commission scolaire de Fermont est de 1986 à 1993, celui-ci :

- la clientèle inscrite y a baissé de 163 élèves, soit 18,9 % (863 à 700 élèves) ;

- la clientèle transportée a diminué de 79 élèves (20,5 %), soit de 386 à 307 élèves. En 1986, 44,7 % des élèves inscrits y étaient transportés contre 43,9 % en 1993 ;

- le nombre de véhicules est passé de 6 à 4. La flotte est majoritairement composée de véhicules à 12 rangées, soit 3 ;

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
  + 19,4 % (64,3 à 76,8)
- kilomètres quotidiens par véhicule : donnée inexistante.
  À Fermont les élèves sont transportés en fonction des conditions climatiques d'abord, la ville étant peu étendue mais soumise à des températures rigoureuses d'hiver, les enfants du préscolaire et du premier cycle du primaire sont transportés toute l'année. Les élèves du primaire, second cycle et ceux du secondaire sont transportés de novembre à Pâques. En 1989-1990, une valeur moyenne a été comptabilisée à 25 km/véh./jour et en 1993 à 38 km/véh./jour ;
- élèves transportés par place disponible
  + 30,3 % (1,22 à 1,59)

La Commission scolaire de Fermont a connu avec la fermeture de Gagnon en 1985-1986 l'arrivée à Fermont de ménages avec des jeunes d'âge du secondaire (les plus jeunes ménages avec jeunes d'âge du primaire et du préscolaire ont tout simplement quitté faute de possibilités d'emploi à Fermont).

Par ailleurs, de 1990 à 1992, la région a vécu la crise du fer dont 150 mises à pied, ce qui a occasionné des baisses de population d'âge scolaire durant cette période et après.

Ainsi, de 1986 à 1993, le nombre d'élèves transportés diminuait quoique moins rapidement que la clientèle inscrite. Ces élèves étaient dorénavant transportés avec 2 véhicules de moins. Le kilométrage moyen par jour par véhicule passait de 1989 à 1993 de 25 à 38, soit une augmentation de 52 %.

Le nombre d'élèves transportés augmentait tout comme le nombre d'élèves transportés par place disponible, ce qui indique un effort de rationalisation.

13.1.4.2 Les coûts de transport

Les dépenses admissibles en transport scolaire des commissions scolaires de la Côte-Nord s'élevaient en 1993-1994 à 7 208 826,00 $ (Voir tableau 6). Il faut mentionner qu'ils s'agit de dépenses au seul transport exclusif qui compte pour 100 % des dépenses de transport scolaire en Côte-Nord (sauf en Basse-Côte-Nord).

TABLEAU 6
DÉPENSES ADMISSIBLES EN TRANSPORT SCOLAIRE DES COMMISSIONS SCOLAIRES DE LA CÔTE-NORD 1986-1993

($)

	Tadoussac	Bersimis	Manicouagan	Port-Cartier	Sept-Îles	Greater Seven Islands	Moyenne Côte-Nord	Du Littoral	Fermont	Total
Dépenses admissibles 1986										
Transport quotidien										
- Maternelle maison	0	7 570	0	0	1 829	0	16 139		0	25 538
- Matin, soir + maternelle	479 025	637 208	2 022 801	465 020	1 177 565	65 376	283 865		180 109	5 310 969
Transport interécoles	0	3 099	19 173	5 507	8 744	800	0		0	37 323
Transport périodique	2 271	2 830	30 851	15 165	33 840	0	105 323		35 121	225 401
Autres dép. de transport	0	1 871	540	0	4 853	0	0		0	7 264
Total dépenses admissibles	481 296	652 578	2 073 365	485 692	1 226 831	66 176	405 327	338 727	215 230	5 945 222
Dépenses admissibles 1993										
Transport quotidien										
- Maternelle maison	0	0	0	0	2 121	0	14 998		0	17 119
- Matin, soir + maternelle	620 255	798 485	2 652 258	542 097	1 486 795	78 721	356 517		104 952	6 640 080
Transport interécoles	0	4 131	4 480	7 282	4 234	772	0		0	20 899
Transport périodique	5 984	6 330	10 982	4 124	5 162	0	54 973		9 062	96 617
Autres dép. admissibles	0	0	5 449	0	0	0	17 424		12 440	35 313
Total dépenses admissibles	626 239	808 946	2 673 169	553 503	1 498 312	79 493	443 912	398 798	126 454	7 208 826

Source : Minsitère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes.

Entre 1986 et 1993, les dépenses admissibles au programme d'aide pour les commissions scolaires et les établissements privés ont augmenté de 21,3 % alors que l'enveloppe budgétaire du programme (part du MTQ) augmentait de 22,1 % (1,36 M$) pour atteindre 7 526 264 $ (Tableau 7).

En 1986, le programme couvrait 97,3 % des dépenses déclarées ; en 1993, il en couvrait 93,1 %. Il faut préciser que les commissions scolaires peuvent offrir à leurs clientèles, des services pour lesquels le MTQ n'assure pas de financement. À titre d'exemples, la présence d'accompagnateurs dans les autobus scolaires et le transport du midi, etc. Ces choix contribuent à accroître les dépenses en transport de ces commissions scolaires.

La baisse du pourcentage de contribution du MTQ en 1993 s'explique surtout par les récentes dépenses nettes de TPS et de TVQ assumées par les commissions scolaires.

L'augmentation des dépenses en transport exclusif reflète principalement deux phénomènes : la croissance normale des coûts attribuables à l'inflation et la hausse imputable à l'augmentation des besoins de transport qui découlent eux-mêmes de fermetures d'écoles et de relocalisation d'une partie de la clientèle transportée vers les périphéries.

Dans le secteur de la MRC Haute-Côte-Nord, malgré une baisse de 13,4 % de la population inscrite et de 5,1 % de la population transportée, les dépenses admissibles ont progressé de 1 133 874 $ à 1 435 185 $, soit 26,6 %, presque le taux d'inflation entre 1986 et 1993.

Dans le secteur de la MRC Manicouagan, il y a eu une baisse de - 12,5 % de la clientèle inscrite et une augmentation de 10,2 % de la clientèle transportée. Les dépenses admissibles ont progressé de 2 073 365 $ à 2 673 169 $, soit une augmentation de 28,9 % cela avec une flotte de 2 véhicules à la baisse, un nombre d'élèves transportés par place disponible inférieur de 1,06 élève par place disponible et un nombre d'élèves transportés par véhicule supérieur à celui de 1986 (85,5 vs 71,39). L'allongement des parcours (moyenne de 37 km quotidiens de plus par véhicule) expliquerait également l'augmentation des coûts.

Le secteur de la MRC de Sept-Rivières a connu une diminution d'élèves inscrits de - 20,1 % et d'élèves transportés de 5,4 %. Pendant ce temps, les dépenses admissibles ont augmenté de 1 778 699 $ à 2 131 308 $, soit 19,8 % et cela avec une flotte de 6 véhicules de plus (addition de 6 berlines), un nombre d'élèves transportés par véhicule inférieur de - 19,6 %, mais une légère hausse du kilométrage quotidien par véhicule.

Dans le secteur de la MRC Minganie, qui a connu une diminution du nombre d'élèves inscrits de 20,7 % et une légère augmentation du nombre d'élèves transportés de 1,6 %, les dépenses admissibles ont encore là grimpé passant de 405 327 $ à 443 912 $, soit une augmentation de 9,5 % et cela malgré un retranchement de 3 véhicules. Le kilométrage moyen par véhicule a augmenté de même que les ratios du nombre d'élèves transportés par place disponible et du nombre d'élèves transportés par véhicules.

TABLEAU 7
RÉGION DE LA CÔTE-NORD (09)
TRANSPORT SCOLAIRE – FINANCEMENT
ANNÉE SCOLAIRE 1993-1994

Organismes autorisés	Dépenses totales[1] $	Part MTQ (Revenus) $	% des dépenses	Part autres C.S.[2] $	% des dépenses	Autres revenus[3] $	% des dépenses	Revenu total $	% des dépenses
Commissions scolaires									
- Tadoussac	736 633,00	711 743,00	96,62	0,00	0,00	24 802,92	3,36	736 545,92	99,99
- Bersimis	880 428,59	828 946,00	94,15	0,00	0,00	2 369,00	0,27	831 315,00	94,42
- Manicouagan	3 040 348,08	2 682 286,00	88,22	0,00	0,00	176 658,28	5,81	2 858 944,28	94,03
- Port-Cartier	621 501,02	601 865,00	96,84	0,00	0,00	19 815,00	3,19	621 680,00	100,03
- Sept-Îles	1 675 608,00	1 522 833,00	90,88	2 554,13	0,15	51 123,00	3,05	1 576 510,13	94,09
- Moyenne-Côte-Nord	480 475,00	476 886,00	99,25	0,00	0,00	4 763,60	0,99	481 649,00	100,24
- Littoral	398 798,10	398 798,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	398 798,00	100,00
- Fermont	167 115,50	203 414,00	121,72	0,00	0,00	3 924,00	2,35	207 338,00	124,07
- Greater Seven-Islands	80 231,00	99 493,00	124,00	0,00	0,00	1 488,80	1,85	100 981,80	125,86
	8 081 138,29	7 526 264,00	93,13	2 544,13	0,03	284 944,60	3,52	7 813 762,13	96,70

Source : Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes.

(1) Il n'y a pas de dépenses de transport intégré en Côte-Nord.
(2) Revenus provenant de commissions scolaires desservies par l'organisme autorisé.
(3) Il peut s'agir de fonds provenant d'institutions privés (RFS, DIP, permis) ou de cegeps desservis par l'organisme autorisé, de revenus perçus par l'application de mesures de polyvalence (adultes) ou de diverses subventions d'autres organismes publics.

NOTE : Le calcul du solde réel de la C.S. provient de la différence entre le total des revenus et le total des dépenses de la C.S. Les dépenses totales en transport incluent en plus des dépenses admissibles, les dépenses en transport du midi, les dépenses nettes de taxes etc. Le solde normalisé est quant à lui calculé par la différence entre les subventions du MTQ et les dépenses encourues par la C.S. pour les opérations dites «subventionnables».

En se servant du solde normalisé qui donne une idée plus juste des coûts de transport «subventionnables», peu de C.S. de la Côte-Nord ont déclaré des déficits en 1986 comme 1993.

Dans le secteur de la MRC Caniapiscau, la baisse d'élèves inscrits a atteint -18,9 % et celle des élèves transportés - 20,5 %. On enregistre aussi une diminution des dépenses admissibles de - 41,2 % (215 230 $ à 126 454 $). Le nombre de véhicules a baissé de 2, le kilométrage quotidien par véhicule a augmenté et de même le nombre d'élèves par place disponible et transportés par véhicule.

Enfin, en ce qui concerne la Basse-Côte-Nord, la Commission scolaire du Littoral a elle connu une diminution de - 35,3 % des élèves inscrits et de - 20,5 % des élèves transportés. Les dépenses admissibles ont chuté de 398 798 $ à 338 727 $, soit - 17,7 %. Il n'y a pas de ratios de performance pour ce secteur.

Le portrait de chaque secteur est disparate, il est difficile de faire ressortir des constantes sinon des tendances. Il apparaît cependant que les coûts ont tendance à grimper avec l'augmentation du nombre d'élèves transportés, quoique cela ne soit pas toujours le cas. Ainsi, dans les MRC Sept-Rivières et Haute-Côte-Nord, le nombre d'élèves transportés a diminué et les coûts ont augmenté. Le tableau 8 donne une idée de l'évolution du coût moyen du transport exclusif par élève transporté sur la Côte-Nord par commission scolaire de 1986 à 1993.

13.1.4.3 Des modalités de financement remises en question

Depuis la mise sur pied du Règlement sur le transport scolaire en 1974, le financement du transport scolaire a fait l'objet de plusieurs révisions. Ces réformes successives ont permis de contrôler la croissance des dépenses du transport scolaire. Également, la réforme de 1982 a accordé la pleine autonomie aux commissions scolaires dans la gestion des budgets alloués et l'organisation proprement dite du transport des élèves ; c'est ainsi que les commissions scolaires peuvent prendre entente avec le transporteur public ou privé de leur choix, décider des élèves qui auront droit à une aide, etc.

Par ailleurs, les commissions scolaires doivent répondre à une demande de plus en plus importante et diversifiée en transport scolaire. Afin d'aider les commissions à faire face à cette situation, le Ministère a mis en place au fil des ans, des mécanismes d'ajustement de l'enveloppe budgétaire, qui permettent aux commissions scolaires de combler les besoins financiers résultant de l'augmentation de la clientèle, des hausses de tarifs de transport en commun décrétés par les sociétés de transport, etc. Notamment, le Ministère a procédé à plusieurs modifications du mécanisme d'ajustement de l'allocation à la croissance de la clientèle afin d'aider les commissions scolaires à s'adapter à cette nouvelle clientèle. Le Ministère a donc modifié le financement du transport scolaire afin de l'adapter aux nouveaux besoins exprimés en cette matière.

TABLEAU 8
COÛT MOYEN ANNUEL DU TRANSPORT EXCLUSIF PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ SUBVENTIONNÉ PAR LE PROGRAMME D'AIDE, 1986 À 1993

SECTEUR	COÛT MOYEN $		VARIATION 1986-1993 %
	1986	1993	
C.S. TADOUSSAC	640	831	+ 29,8
C.S. BERSIMIS	561	757	+ 34,9
MRC HAUTE-CÔTE-NORD	601	794	+ 32,1
C.S. MANICOUAGAN (MRC Manicouagan)	530	598	+ 12,8
C.S. PORT-CARTIER	548	745	+ 35,9
C.S. SEPT-ÎLES	456	584	+ 28,1
C.S. GREATER SEVEN ISLANDS[1]	228	312	+ 36,8
MRC SEPT-RIVIÈRES	441	560	+ 27,0
C.S. MOYENNE-CÔTE-NORD (MRC Minganie)	787	855	+ 8,6
C.S. FERMONT (MRC Caniapiscau)	466	342	- 26,6
C.S. DU LITTORAL[2] (MRC Basse-Côte-Nord)	946	2 156	+ 127,9
MOYENNE RÉGIONALE	574	798	+ 39,0

SOURCE : Répertoire statistiques en transport scolaire 1986 et 1993.

1 Avec seulement 2 autobus, ne modifie que sensiblement le coût moyen régional par élève. C'est pour cela que nous n'avons pas inclus ces données au reste.

2 Surtout du transport périodique exécuté par d'autres moyens que l'autobus.

L'évolution du transport scolaire doit être envisagée dans une large perspective. Ainsi, la création de programmes particuliers dispensés dans des établissements spécifiques, la demande des parents pour une éducation mieux adaptée aux besoins qu'entraîne la création d'écoles spécialisées et l'évolution du secteur privé, les politiques de développement et d'aménagement urbain des municipalités, la gestion des heures de classe par les commissions scolaires ainsi que leur choix de localisation des nouveaux établissements d'enseignement, ont eu, à des degrés divers, un impact sur les besoins en transport scolaire des élèves et sur les solutions adoptées par les commissions scolaires ou les parents pour transporter les élèves.

Une problématique qui se complexifie

Dans la région de la Côte-Nord, les élèves se déplacent de plus en plus en véhicules scolaires et en automobiles. Cette évolution se vérifie généralement dans tous les secteurs et pour tous les niveaux scolaires. Elle réfère à une réalité sociale en pleine mutation : expansion des services de garde en milieu scolaire, intégration croissante de clientèles particulières telles les EHDAA au système scolaire, nouveaux besoins en éducation, vieillissement des populations des quartiers anciens. Les impacts de cette évolution sur la circulation régionale et sectorielle ainsi que sur les réseaux de transport en commun restent à préciser.

Cette évolution a également eu un impact majeur sur la croissance des coûts du transport scolaire, le nombre d'élèves admissibles au transport scolaire augmentant au profit de la desserte en transport exclusif, dont le coût moyen pour les commissions scolaires et les établissements subventionnés est plus élevé que celui du transport intégré.

De plus, des orientations présentement considérées par le MEQ auraient des impacts importants sur l'organisation et le financement du transport scolaire. Ainsi, la création d'écoles de quartiers plus petites et plus proches des populations qu'elles desservent pourrait réduire les besoins en transport scolaire pour les élèves des niveaux préscolaire et primaire. Par contre, la demande pour de nouvelles écoles devrait être faible d'ici 2011 compte tenu de la diminution prévue de la population d'âge scolaire. Le redécoupage des territoires des commissions scolaires résultant de la mise en place des commissions scolaires linguistiques plutôt que confessionnelles, comme c'est le cas présentement, aura certainement un impact sur l'organisation du transport scolaire.

13.1.5 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT DES ÉLÈVES : HORIZON 2011

La Côte-Nord n'échappe pas à certaines tendances généralisées retrouvées tant dans la forme d'occupation du sol que dans les perspectives de croissance des populations.

Le scénario des dernières années nous indique un ralentissement de la pression exercée sur l'utilisation des équipements rattachés au domaine scolaire.

La baisse des effectifs scolaires et la fermeture d'écoles ne sont pas étrangères à la Côte-Nord. La demande pour de nouvelles écoles est à peu près nulle sauf dans

certains nouveaux quartiers d'expansion de Baie-Comeau et de Sept-Îles. Le développement d'institutions d'enseignement privés a quelque peu modifié le portrait en ce qu'il a puisé des élèves du réseau public d'où l'augmentation de ses effectifs jusqu'en 1989 puis stabilisation voire diminution depuis. Globalement le nombre d'élèves inscrits est à la baisse de 17,4 %.

Au niveau du transport scolaire, la situation des dernières années ne nous amène pas à ce même constat. Le nombre d'élèves transportés est presqu'en augmentation au niveau de la région. Pris par secteur, trois secteurs connaissent des baisses. Dans les MRC Haute-Côte-Nord et Sept-Rivières, ces baisses sont inférieures et de beaucoup au volume d'élèves inscrits. Alors que dans la MRC Caniapiscau, la diminution dépasse celle du nombre d'élèves inscrits. Trois secteurs connaissent au contraire une augmentation du nombre d'élèves transportés dont la MRC Manicouagan. L'étalement urbain n'est pas étranger à ce phénomène.

Qu'arrive-t-il à l'aube des années 2010 ? L'analyse d'un paramètre pourrait nous aider à jeter des hypothèses quant à un scénario d'avenir. Il s'agit des prévisions de populations d'âge scolaire.

13.1.5.1 Évolution prévisible de la population d'âge scolaire pour la Côte-Nord

Les données de base des prévisions de population d'âge scolaire pour la Côte-Nord proviennent de «Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016, Modèle ES.3.» qui sont les données révisées du BSQ et celles de Statistique Canada. Elles sont présentées au tableau 9.

Compte tenu des regroupements démographiques retenus par le BSQ, nous avons dû procéder à des estimations de la population des 4 ans (niveau pré-scolaire) et des 15-16 ans (niveau secondaire terminal) à partir des populations réelles de 0-4 ans et des 15-19 ans de 1991 auxquelles nous avons appliqué un ratio de un cinquième dans le cas des 0-4 ans et un ratio de deux cinquième dans le cas des 15-19 ans. Cette méthode confrontée à diverses autres s'avère être la meilleure.

Selon ces données[1], les effectifs de populations d'âge scolaire 4-16 ans préscolaire-primaire-secondaire (sans celle des autochtones) devraient globalement connaître d'ici l'an 2001 des baisses estimées de 7 648 personnes soit une baisse de - 39,2 % en 20 ans (19 494 élèves en 1991 contre 11 846 élèves en 2011) alors que la population totale de la Côte-Nord devrait elle aussi connaître des baisses de - 9,1 % ou 8 802 personnes (tableau 9).

[1] Les populations de ces groupes d'âge représentent un nombre important d'élèves fréquentant les garderies et même le Cégep, de même que de toutes personnes qui pour des raisons diverses, ne peuvent fréquenter l'école. En conséquence, les effectifs diffèrent sensiblement des effectifs dénombrés dans le Répertoire Statistique du transport scolaire du Ministère.

TABLEAU 9
ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE LA CÔTE-NORD PAR GROUPE D'ÂGE
1991-2011

GROUPE D'ÂGE	MRC HAUTE CÔTE-NORD		MRC MANICOUAGAN		MRC SEPT-RIVIÈRES		MRC CANIAPISCAU		MRC MINGANIE		CÔTE-NORD-DU-GOLFE		POPULATION TOTALE : RÉGION	
	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011
0-3	704	410	1 862	1 205	1 656	1 115	224	168	304	178	304	184	5 024	3 260
4-16	2 704	1 497	6 917	4 332	6 726	4 063	911	638	1 251	687	985	629	19 494	11 846
17-24	1 472	988	3 856	3 008	4 153	2 804	487	417	665	432	686	354	11 319	8 003
25-34	2 405	1 388	6 745	4 536	6 320	4 483	825	641	1 120	653	915	455	18 330	12 156
35-44	2 085	1 393	5 935	4 328	6 180	4 679	860	641	1 065	722	710	560	16 835	12 323
45-54	1 525	1 913	4 190	5 635	4 500	5 709	590	859	575	1 168	465	726	11 845	16 010
55-64	1 250	1 752	2 845	4 487	2 880	4 863	120	593	515	993	340	552	7 950	13 240
65 +	1 180	1 693	1 960	3 805	1 930	4 436	15	94	570	706	410	488	6 065	11 222
Pop. stat. total	13 325	11 034	34 280	31 336	34 345	32 152	4 032	4 051	6 065	5 539	4 815	3 948	96 862	88 060
Pop. autoch.	245	519	1 855	2 077	1 550	2 588	813	793	950	1 261	975	1 314	6 388	8 552
Pop. tot. région	13 350	11 553	36 135	33 413	35 895	34 740	4 845	4 844	7 015	6 800	5 790	5 262	103 250	96 612

SOURCE : Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016. modèle ES.3, Ministère des Transports, Statistique et économie en transport, juillet 1996.

Ainsi, les baisses d'effectifs enregistrées de 1985 à 1993 (-17,4 %) devraient se poursuivre de 1991 à 2011.

Cette diminution s'accélère dans le temps. Elle est accentuée de 2001 à 2011. Ces évolutions divergentes sont liées au vieillissement de la population. Elles amènent une modification de la structure d'âge de la région.

La part relative de la population d'âge scolaire diminuera constamment au cours des 20 prochaines années (tableau 10).

L'évolution prévisible de la population d'âge scolaire entre 1991 et 2011 illustre des baisses dans tous les secteurs sauf dans Caniapiscau (0,5 % ou 19 personnes). Les secteurs de la Haute-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord seront les plus affectés avec des pertes de 17,2 % et de 18 % de leurs effectifs.

Étant donné des diminutions moins fortes de population dans la population globale (- 9,1 %), la part relative de la population d'âge scolaire accuse des baisses qui vont au-delà de 400 fois celles de la population globale (- 39,2 %) de 1991 à 2011.

Pris par secteur, la population d'âge scolaire connaît de 1991 à 2011 des baisses de 2 à 6 fois supérieures aux baisses enregistrées pour la population globale de chacun des secteurs.

Tous les groupes d'âge scolaires de tous les secteurs sont affectés à la baisse dans des proportions moyennes allant de - 30 % à - 47 %. Le groupe d'âge des 15-16 ans semble quelque peu moins affecté car le taux retrouvé est de peu inférieur à celui des autres groupes d'âge, ce qui pourrait signifier que la baisse globale des effectifs qui s'accélère jusqu'à 2011 est en bonne partie attribuable à la baisse des effectifs dans les groupes de 4 ans, 5-9 ans et 10-14 ans.

Par rapport à la population totale du territoire, la part relative de la population scolaire totale des 4-16 ans qui représentait en 1991, 20,1 % de l'ensemble de la population du territoire, ne représente plus que 13,5 % en 2011. Prise par secteur, la part relative des effectifs d'âge scolaire 4-16 ans de tous les secteurs accusent des baisses sur 20 ans par rapport à leur population totale respective. Alors que la plupart des secteurs affichent des effectifs scolaires totaux équivalant à ± 20 % des effectifs totaux de population par secteur, le pourcentage tombe entre 13 et 16 % en 2011. La diminution de l'importance relative des groupes d'âge affecte tous les groupes d'âge de façon comparable.

Globalement, les effectifs d'âge scolaire pris par groupe d'âge connaissent entre 1991 et 2011 des proportions à peu près constantes. Ainsi, le groupe des 0-4 ans représente sur cette période entre 6,4 et 6,9 % des effectifs d'âge scolaire totaux ; le groupe d'âge des 5-9, entre 36,0 et 36,5 %, les 10-14, entre 39,6 et 41,8 % et celui des 15-16 entre 15,5 et 17,9 % des effectifs d'âge scolaire totaux.

On peut noter enfin, que compte tenu de la baisse équivalente des populations d'âge scolaire dans tous les secteurs, les parts relatives de chacun d'eux demeurent à peu près constantes dans le temps. (Tableau 11)

TABLEAU 10
ÉVOLUTION ET PART RELATIVE DE LA POPULATION D'ÂGE SCOLAIRE PAR SECTEUR POUR LA CÔTE-NORD 1991-2011

SECTEUR	GROUPE D'ÂGE						
	0-4	5-9	10-14	15-16	Total 4-16	Total région	Poids 4-16 (%)
Haute-Côte-Nord							
1991	176	995	1 125	408	2 704	13 325	20,3
2011	103	541	592	261	1 497	11 034	13,6
▲ 2011/1991 (%)	- 41,5	- 45,6	- 47,4	- 36,0	- 44,6	- 17,2	
Manicouagan							
1991	458	2 565	2 860	1 034	6 917	34 280	20,2
2011	301	1 608	1 668	775	4 332	31 336	13,8
▲ 2011/1991 (%)	- 34,3	- 37,3	- 41,7	- 27,0	- 37,4	- 8,6	
Sept-Rivières							
1991	414	2 320	2 890	1 102	6 726	34 345	19,6
2011	279	1 474	1 588	722	4 063	32 152	12,6
▲ 2011/1991 (%)	- 32,6	- 36,5	- 45,1	- 34,5	- 39,6	- 6,4	
Caniapiscau							
1991	56	300	425	130	911	4 032	22,6
2011	41	223	266	108	638	4 051	15,8
▲ 2011/1991 (%)	- 26,8	- 25,7	- 37,4	17,0	- 30,0	0,5	
Basse-Côte-Nord							
1991	80	395	365	190	1 030	4 815	21,4
2011	46	232	255	104	637	3 948	16,1
▲ 2011/1991 (%)	- 42,5	- 41,3	- 30,1	- 45,2	- 38,2	- 18,0	
Minganie							
1991	72	475	485	174	1 206	6 065	19,9
2011	44	251	272	112	679	5 339	12,7
▲ 2011/1991 (%)	- 38,9	- 47,2	- 44,0	- 35,6	- 43,7	- 12,0	
Total Groupe d'âge							
1991	1 256	7 050	8 150	3 038	19 494	96 862	20,1
2011	814	4 329	4 641	2 062	11 846	88 060	13,5
▲ 2011/1991 (%)	- 35,2	- 38,6	- 43,1	- 32,1	- 39,2	- 9,1	

Source : Estimations à partir des Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble, 1991-2016, Modèle Es.3, Ministère des Transports, Statistiques et économie en transport, juillet 1996.

TABLEAU 11
ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA POPULATION D'ÂGE SCOLAIRE 4-16 ANS PAR SECTEUR
CÔTE-NORD
1991-2011

SECTEUR	1991	Poids %	1996	Poids %	2001	Poids %	2011	Poids %
Haute-Côte-Nord	2 704	13,8	2 329	13,8	1980	13,4	1 497	12,6
Manicouagan	6 917	35,5	6 142	36,3	5 396	36,5	4 332	36,6
Sept-Rivières	6 726	34,5	5 686	33,6	4 960	33,5	4 063	34,3
Caniapiscau	911	4,7	801	4,7	732	4,9	638	5,4
Basse-Côte-Nord	1 030	5,3	912	5,4	826	5,6	637	5,4
Minganie	1 206	6,2	1 052	6,2	899	6,1	679	5,7
Région	19 494	100,0	16 922	100,0	14 793	100,0	11 846	100,0

Source : Estimations à partir des Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble, 1991-2016, Modèle Es.3, Ministère des Transports, Statistiques et économie en transport, juillet 1996.

C'est dans les secteurs Manicouagan et Sept-Rivières que se concentrent et se concentreront la plus grande partie de la population d'âge scolaire avec respectivement 36 % et 34 % des effectifs totaux de la Côte-Nord. La Haute-Côte-Nord maintiendra quant à elle, un taux d'environ 13 % sur cette période.

En conclusion, si les tendances se maintiennent, les populations d'âge scolaire de la Côte-Nord et les effectifs inscrits sur son territoire seront en baisse aux horizons 2011.

La baisse prévisible des effectifs d'âge scolaire anticipée d'ici l'an 2011 amènera une baisse du nombre d'effectifs inscrits de tous les groupes d'âge et dans tous les secteurs et elle aura un impact sur l'évolution des effectifs transportés.

La diminution des effectifs totaux d'âge scolaire est généralisée à tous les groupes d'âge quoique de façon moindre au niveau des effectifs inscrits en fin de secondaire. Mais nous sommes loin d'une stabilisation des effectifs inscrits à ce niveau.

La situation de la Côte-Nord laisse présager une détérioration accentuée de la région au niveau des effectifs scolaires d'ici à 2011 et cela aura un impact important sur les déplacements scolaires.

13.1.5.2 Évolution 1991-2011 des déplacements scolaires

La seule source de données utilisable à la réalisation des prévisions de déplacements est la prévision de population. Celle-ci a fait l'objet d'une remise à jour par le Service de la statistique et économie en transport du MTQ, en juillet 1996.

Dans le cas du plan de transport de Québec, les prévisions de déplacements des personnes ont fait l'objet d'une étude en utilisant les données des enquêtes origine-destination de la Société de transport de la communauté urbaine de Québec et la mise à jour des perspectives démographiques. Les prévisions ont été utilisées pour réaliser les affectations de la demande automobile et de transport en commun en période de pointe le matin. Certaines variables explicatives les plus significatives ont été considérées pour estimer le nombre de déplacements selon les différentes origines et destinations. Ce sont : l'évolution de la population, l'activité des femmes, la motorisation des femmes actives et des déplacements en fonction des pôles d'emploi. Il appert qu'outre l'évolution de la population, les autres variables n'ajoutent rien au nombre de déplacements par transport scolaire.

Ces conclusions nous seront utiles pour cette section du plan de transport de la Côte-Nord puisqu'il n'y a pas eu d'études sectorielles du genre pour la région.

En effet, la croissance de la population est une variable essentielle pour prévoir l'évolution du nombre de déplacements. Comme le choix modal évolue avec l'âge, l'augmentation ou la diminution du groupe des actifs a un impact important sur l'accroissement du nombre de déplacements surtout motorisés en heure de pointe.
Les jeunes de moins de 15 ans par exemple seront souvent transportés par autobus scolaires ou marcheront tout simplement pour aller à l'école. Mais plus tard, entre 15 et 24 ans, il se peut que d'autres modes soient utilisés comme l'automobile, le transport en commun. Les jeunes d'âge scolaire sont d'ailleurs les plus mobiles en

période de pointe le matin. Toute hypothèse de prévision du nombre de déplacements va donc dépendre principalement des prévisions de population dans le contexte du transport scolaire.

Pour ce qui est des autres motifs de déplacement comme le travail, il faudrait pour la Côte-Nord évaluer certaines sous-variables qui s'y rattachent comme la localisation des entreprises, l'activité et la motorisation des femmes actives et le camionnage (la Côte-Nord étant une région-ressource et aussi une région éloignée). L'ensemble de toutes ces variables joue à différents degrés sur l'utilisation du réseau routier selon les heures de la journée mais elles peuvent lorsque ajoutées au transport scolaire, modifier le contexte d'utilisation matin et soir de ce mode de transport lorsque celui-ci utilise le réseau principal, les traversées d'agglomération, etc.

Il semble que la distribution des déplacements dont le motif et la destination sont l'étude (et même le magasinage et les services) soit très correlée à l'évolution de la localisation résidentielle par rapport aux établissements scolaires qui, jusqu'au secondaire, demeurent dans un périmètre respectant les limites des secteurs résidentiels. Ainsi, les groupes de personnes qui se déplacent pour ces motifs actuellement devraient, à l'horizon 2011, considérant le peu d'expansion urbaine, être remplacés par d'autres groupes qui vont continuer à effectuer des déplacements selon les mêmes origines et les mêmes destinations suivant leur lieu de domicile, leur sexe, leur âge et leur statut peu importe s'il y a augmentation ou non de la population.[1]

Il est fort probable qu'à l'horizon 2011, le nombre de déplacements pour motif étude décroisse comparativement à l'année de référence 1991 considérant que la population totale connaîtra une baisse de 9,1 %. Cette décroissance s'explique principalement par l'impact des facteurs démographiques : le vieillissement de la population et la décroissance de la population âgée de moins de 45 ans (tableau 9) et quoique à des degrés divers, tous les secteurs et sous-secteurs devraient être affectés. Le taux d'accroissement des déplacements pour motif étude devrait demeurer égal ou inférieur à celui de la population compte tenu des baisses anticipées de population d'âge scolaire d'ici 2011. Il faut s'attendre à une diminution du nombre d'élèves transportés dans le même rapport que celle du nombre d'élèves inscrits sauf probablement dans le secteur de Baie-Comeau.

En effet, si on tient compte de la planification des équipements scolaires ces dernières années (relocalisations de nouvelles constructions) et de la dynamique de population de ces dernières années et des années futures, il est possible que le scénario que connaîtra Baie-Comeau pour les déplacements ayant pour motif l'école soit différent de celui du reste de la Côte-Nord y compris Sept-Îles.

Les données de population prévoient d'ici 2011 une baisse de population de 8,3 % (34 180 à 31 336) pour la MRC Manicouagan. Cependant, en regardant les effectifs de population par municipalité (tableau 12), nous remarquons que deux

[1] En prenant pour acquis que tous les déplacements ont une destination et qu'au niveau scolaire, l'accès prime sur la proximité, en Côte-Nord comme ailleurs, les parents vont continuer à envoyer leurs enfants dans les mêmes écoles où ils sont maintenant. La dimension de l'école suit donc l'augmentation de population du quartier. La Côte-Nord a de particulier que les élèves qui vont conserver les mêmes écoles vont continuer à être transportés pour s'y rendre.

municipalités connaîtront une augmentation de population entre 1991 et 2011, soit Pointe-Lebel et Pointe-aux-Outardes. L'augmentation de population de deux municipalités explique en partie la baisse enregistrée à Baie-Comeau. En effet, ces deux municipalités profitent actuellement de l'exode de ménages de Baie-Comeau vers de nouveaux espaces constructibles. La population de ces municipalités est donc en croissance de même que celle de la population d'âge scolaire. Selon les données de projection, cette situation devrait se poursuivre en 2011, ce qui pourrait laisser présager au moins une stabilisation du nombre d'élèves transportés avec les institutions existantes sinon une décroissance inférieure à celle du nombre d'élèves inscrits. Après examen des chiffres de population d'âge scolaire pour ces ensembles, nous constatons au contraire des baisses des effectifs de 32,1 % et de 25 % respectivement de 1991 à 2011 pour ces municipalités.

Curieusement malgré des situations négatives au niveau de certaines autres MRC, certaines municipalités pourraient à l'intérieur de celles-ci connaître le même portrait. Après observations des prévisions de population de la Côte-Nord, les données indiquent également des augmentations de population pour les municipalités de Gallix et de Port-Cartier (MRC Sept-Rivières), pour les municipalités de Fermont et Schefferville (MRC Caniapiscau) et celles d'Aguanish et de Havre-Saint-Pierre (MRC Minganie). Les municipalités de Tadoussac et de Forestville enregistreraient une légère baisse de leur population.

En examinant par contre les populations d'âge scolaire (4-16 ans) de ces municipalités, les mêmes constats ressortent. Aucune municipalité sauf Tadoussac n'enregistrait de bilan positif. Toutes les autres municipalités connaîtront au contraire des baisses de population d'âge scolaire se situant entre - 23 % (Schefferville), - 25 % (Aguanish) et plus de - 30 % (les autres).

Ce portrait sombre de l'avenir de l'évolution des populations d'âge scolaire de la Côte-Nord laisse présager à moyen terme la fermeture d'écoles, le transfert de populations d'âge scolaire (de niveau primaire surtout) vers d'autres institutions.

La population d'élèves transportés qui sera affectée à la baisse ne devrait toutefois pas l'être dans les mêmes proportions puisque la rationalisation nécessaire des équipements scolaires (établissements et véhicules) occasionnera beaucoup de déplacements d'élèves éparpillés sur un vaste territoire.

En 1991, 21 269 élèves étaient inscrits dans les établissements scolaires de la Côte-Nord (de la pré-maternelle à la fin du secondaire). En 1993, ils étaient 17,4 % de moins soit 17 573. Pourtant on enregistrait sur cette période une légère augmentation de 0,43 % du nombre d'élèves transportés par véhicules scolaires (10 686-vs-10 733). En anticipant une baisse de 39,2 % de la population d'âge

TABLEAU 12
PRÉVISIONS DE POPULATION
MRC MANICOUAGAN
1991-2011

MUNICIPALITÉS	1991	2001	2011
Baie-Trinité	645	495	429
Godbout	390	314	276
Franquelin	370	325	299
Baie-Comeau	25 965	25 180	24 129
Pointe-Lebel	1 815	1 946	1 992
Pointe-aux-Outardes	1 110	1 227	1 282
Chute-aux-Outardes	2 165	1 950	1 768
Ragueneau	1 720	1 345	1 161
Sous-total MRC	*34 180*	*32 782*	*31 336*
Betsiamites (RI)	1 850		2 077
TOTAL MRC	**36 030**	**32 782**	**33 413**

Source : Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble, 1991-2016, Modèle Es.3, Ministère des Transports, Statistiques et économie en transport, juillet 1996.

scolaire d'ici 2011, il est fort à parier que celle des élèves transportés devrait approcher le 25 %. À l'aube de l'an 2011, le système de transport scolaire devrait transporter pas plus que 8 000 élèves. Ce chiffre demeure tout de même important et impliquera une modification de la flotte (plus de minibus ou au contraire plus de véhicules de 12 rangées). La forme d'occupation du territoire retrouvée en Côte-Nord et le vieillissement de la population favorisent une croissance des besoins en transport scolaire souvent plus grande que la croissance démographique. Le mode d'habitation de type village rectiligne à densité diffuse ressemble étrangement aux noyaux plus urbains de Baie-Comeau et de Sept-Îles dont l'expansion n'est pas nécessairement accompagnée d'une augmentation de population. Dans ces noyaux, on observe la perte de vitesse d'anciens secteurs et un certain étalement urbain qui gagne même d'autres municipalités autrement touchées par la diminution de population. Il se pourrait que les enfants des anciens quartiers situés autrefois à une distance convenable de l'école soient maintenant obligés d'utiliser le transport scolaire pour s'y rendre. Quant aux nouveaux quartiers, le vieillissement général de la population aura tôt fait d'annihiler l'espoir d'une croissance de la population d'âge scolaire qui pour un temps peut se rendre à pied à l'école (primaire).

Dans tout ce scénario, il y a l'évolution des pôles d'emploi. La Côte-Nord étant une région ressource, connaît généralement des grands chantiers (comme la construction du barrage de la Sainte-Marguerite qui devrait durer 10 ans). Étant de surcroît une des dernières régions sinon la dernière où il n'y a pas encore de rupture des stocks de matière ligneuse, de nouveaux contrats d'approvisionnement seront octroyés à plusieurs endroits ce qui laisse présager de nouveaux emplois. Globalement, l'emploi devrait se maintenir sinon croître, ce qui explique la position avantageuse de certaines municipalités pour lesquelles une croissance démographique est anticipée.

Toutefois, la création d'emplois devrait au mieux maintenir la structure d'emploi actuelle de la région en compensant les pertes encourues ailleurs dans des secteurs soumis aux aléas du marché.

CONCLUSION

Le transport scolaire est le seul mode de transport de personnes concernant l’ensemble du territoire nord-côtier habité. Ce transport est de type exclusif sauf sur le territoire de la Basse Côte-Nord où il peut être exécuté par l’entremise d’allocations aux parents ou du transport périodique subventionné.

Depuis 1972 et la Loi sur les transports, le transport scolaire est régionalisé et c’est le ministère des Transports qui s’en voit responsable. L’activité est donc centralisée comme en fait foi la réglementation. En 1981, le Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec propose un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation vers les autorités locales. Des mesures de polyvalence sont introduites afin d’utiliser de façon plus rationnelle les véhicules. En 1981, la Loi sur les transports est modifiée. Elle permet une réforme complète du régime compte tenu des paramètres du Livre blanc. En 1988, le régime fait l’objet d’une révision au terme de laquelle on conclut à la viabilité du système mis en place en 1982. En 1993, une nouvelle étude sur l’évolution du programme d’aide au transport scolaire et de son mode de

financement conclut que ce dernier répondait toujours aux objectifs de base et que le mode de financement était viable pour la grande majorité des commissions scolaires moyennant simplement pour certaines en difficulté, des modifications aux chapitres des règles budgétaires.

À l'échelle de la région, la Côte-Nord connaît une baisse importante du nombre d'élèves inscrits dans les commissions scolaires et les établissements privés de son territoire soit 3 696 élèves entre 1986 et 1993. Le nombre d'élèves transportés demeure stable quant à lui soit autour de 10 700 élèves.

La configuration typiquement allongée des villages alignés surtout sur la route 138 modifie peu les besoins en transport même suivant une baisse ou une augmentation des effectifs. La composition de la flotte de véhicules principalement axé sur les véhicules de 12 rangées appuie cette affirmation.

Dans les zones plus fortement urbanisées, un certain étalement urbain vient favoriser une croissance des besoins en transport scolaire en banlieue comme c'est le cas à Baie-Comeau et Sept-Îles. Il est cependant étonnant de constater qu'à Baie-Comeau, le service de transport en commun ne récupère pas au moins une partie des élèves transportés de niveau secondaire puisque ce service est généralement moins coûteux.

Après examen des ratios de performance des commissions scolaires, on constate un effort de rationalisation par la plupart de celles-ci entre 1986-1993 de façon à s'ajuster aux nouvelles réalités. Il apparaît cependant que les coûts ont généralement tendance à grimper avec l'augmentation du nombre d'élèves transportés quoique cela ne soit pas toujours le cas.

La Côte-Nord partage certaines tendances généralisées au Québec quant à la forme d'occupation du sol que dans les perspectives de croissance de la population. Sauf certains quartiers en expansion, il y a ralentissement de la pression exercée sur l'utilisation des équipements rattachés au domaine scolaire, en particulier les établissements.

Dans le transport scolaire, il y a stabilisation, voire augmentation, des effectifs transportés. Dans les cas où il y a baisse, celle-ci suit une cadence beaucoup moins forte que celle des inscriptions.

L'évolution prévisible de la population d'âge scolaire entre 1991 et 2011 illustre des baisses d'effectifs autour de 7 648 personnes soit un pourcentage de 39,2 %. Comparativement, pour la même période, la baisse totale de population serait estimée à 8 802 personnes ou 9,1 %. Cette baisse d'effectifs d'âge scolaire amènera une baisse du nombre d'effectifs inscrits de tous les âges et dans tous les secteurs même là où des augmentations de population totale sont anticipées et elle aura un impact sur l'évolution des effectifs transportés.

On peut s'attendre à une baisse de la population transportée au même horizon estimée à 25 %, correspondant à plus de 2 500 élèves, si bien qu'environ 8 000 élèves seraient transportés comparativement à 10 733 en 1993. Le même constat vaut également dans les zones où la population totale devrait augmenter.

De façon à palier à l'augmentation des coûts anticipés au niveau du transport scolaire et devant les possibilités de rationaliser la gestion des équipements est apparu le projet de décentralisation. La proposition gouvernementale de transfert des responsabilités gouvernementales vers le milieu local a été présentée par le MAM en juillet 1995 et vise une plus grande responsabilisation du milieu.

Le ministère des Transports a actuellement entrepris une démarche globale dans ce sens en vue d'examiner les possibilités de rationaliser la gestion des équipements tout en visant la qualité de service et la réduction des coûts. Dans le projet d'intégration des services de transport terrestre des personnes, la prise en charge reviendrait à une structure régionale d'accueil. À cet effet, une tournée de consultation doit débuter au printemps 1997.

Un nombre important de lois et règlements encadre les activités de transport scolaire et nous retrouvons là une multiplicité d'organisations responsables. De ce fait, il est difficile d'utiliser des véhicules à une clientèle autre que scolaire alors qu'une plus grande polyvalence serait possible.

Par exemple, en Côte-Nord, 8 minibus adaptés aux personnes handicapées étaient au service des commissions scolaires en 1994-1995 pour s'occuper de l'entrée et de la sortie des élèves de l'école, également 19 berlines. Ces véhicules sont inutilisés aux heures creuses de la journée ainsi que les fins de semaine. Parallèlement, le transport adapté utilise quatre véhicules adaptés dont le service est subventionné par le MTQ et le réseau de la santé subventionné par le MSSS utilise quatre minibus adaptés. Ces trois réseaux pourraient profiter d'une rationalisation si l'intégration des modes de transport sous une même autorité organisatrice était réalisée, ce qui pourrait aller jusqu'à profiter à certains territoires non desservis par exemple au niveau du transport adapté et pourrait palier à l'augmentation de la clientèle à mobilité réduite, faire face au virage ambulatoire, au vieillissement de la population, à la diminution des clientèles scolaires.

Parallèlement à ce processus, il y a le contrôle de l'étalement urbain qui apparaît dans bien des cas comme la principale cause de l'augmentation des coûts et des services. Puisque la distribution des déplacements ayant l'étude pour motif est très reliée à l'évolution de la localisation résidentielle par rapport aux établissements scolaires et puisque les élèves se déplacent de plus en plus en véhicules scolaires et en automobiles, l'augmentation des services et des coûts qui s'ensuit est directement reliée à l'étalement urbain dans les secteurs jeunes de banlieues et au mode d'habitation linéaire caractéristique de la Côte-Nord qui, alliée au vieillissement de la population, favorise une croissance des besoins en transport scolaire souvent plus grande que la croissance démographique. Pour contrer ces tendances lourdes, des efforts devraient être consentis par l'entremise de la révision des schémas d'aménagement des MRC constituantes afin de contrôler cet étalement urbain en Côte-Nord.

ANNEXE

LA SCOLARISATION CHEZ LES AUTOCHTONES DE LA CÔTE-NORD

La population autochtone de la Côte-Nord composée presque exclusivement de Montagnais est depuis plusieurs années sédentarisée et bénéficie de la plupart des services retrouvés dans toute communauté de la région. L'éducation en fait partie. Au Canada, les affaires indiennes relèvent du gouvernement fédéral. Les fonds nécessaires à l'enseignement et au transport proviennent du même gouvernement et sont gérés par des organismes autochtones relevant des conseils de bande.

Ce bref survol n'abordera pas l'offre, les aspects du financement et des coûts du transport scolaire faute de données en ce sens. Il s'attardera davantage à dresser l'évolution de la clientèle scolaire entre 1991 et 1995 et à proposer des projections de population d'âge scolaire jusqu'en 2011.

1. Évolution de la clientèle scolaire autochtone inscrite entre 1991 et 1995

L'expression clientèle d'âge scolaire ne s'applique pas de la même façon dans les communautés autochtones que dans les communautés non-autochtones. Le système scolaire autochtone permet à un autochtone de s'y réinsérer à tout âge comme élève régulier alors que le système scolaire non-autochtone les séparent du système régulier (service d'éducation aux adultes). Ainsi, chez les autochtones, le niveau secondaire comprendra généralement beaucoup d'élèves de plus de 16 ans.

Par ailleurs, soit pour des raisons de localisation ou de petite taille de population de certaines réserves ou d'échange de services, certains élèves peuvent fréquenter les écoles provinciales et privées et utiliser le service de transport scolaire exclusif, contre remboursement par le gouvernement fédéral.

La Côte-Nord comprend huit réserves indiennes et un établissement indien. La réserve Naskapi de Kawawachikamach fait partie du territoire conventionné de la Baie-James et est un territoire municipalisé érigé en vertu de la Loi sur les villages cris et les villages Naskapi.

En 1991, les données disponibles n'ayant pas été décortiquées par réserve, nous ne pouvons que comparer les résultats globaux avec ceux de 1995 qui sont plus détaillés. Ainsi en 1991, le système scolaire autochtone[1] (niveaux maternelle, primaire et secondaire) enregistrait 2 027 élèves autochtones fréquentant les écoles de bandes, les écoles privées ou provinciales (hors-réserves). En se servant des données de population du recensement 1991, la population 4-16 ans qui représente normalement le laps de temps nécessaire pour réussir sans accrochage la maternelle, le primaire et le secondaire atteignait en 1991, 1 868 personnes. C'est donc 159 élèves de plus de 16 ans qui étaient enregistrés dans les établissements scolaires (très majoritairement de niveau secondaire).

En 1995, la population autochtone inscrite atteignait 2 344 élèves dont 278 de plus de 16 ans. C'est une augmentation de 15,6 % au niveau global et de 75 % des plus de 16 ans.

[1] Le système scolaire autochtone utilise les mêmes niveaux scolaires que le système scolaire non-autochtone

En 1991, 31,7 % de la population autochtone de la Côte-Nord était inscrite dans les établissements d'enseignement des 3 niveaux ; en 1995, c'est 37 % de la population 1991. Comparativement, en 1991, 20 % de la population 4-16 ans non-autochtone de la Côte-Nord est inscrite dans les établissements scolaires (tableaux 1 et 2).

La population scolaire inscrite subit des hausses dans tous les groupes d'âge (tableau 2). Les hausses atteignent 34 % chez les 4 ans, 7,1 % chez les 5-9 ans, 19,1 % chez les 10-14 ans. Les 15-16 ans accusent cependant une baisse de 9 %.

Par niveau scolaire, il y a des hausses d'effectifs de 1991 à 1995 à tous les niveaux, 11,8 % à la maternelle, 14,1 % au primaire et 19,2 % au secondaire (tableau 2).

TABLEAU 1
EFFECTIFS SCOLAIRES AUTOCHTONES EN 1991-1992

ÉTABLISSEMENTS	ÂGE					NIVEAU SCOLAIRE			
	4	5-9	10-14	15-16 et +	Total	MAT.	PRIM.	SEC.	TOTAL
Privé	--	--	31	18	49	--	--	49	49
Provincial	1	72	47	34	154	12	85	57	154
Bande	126	740	565	393	1 824	294	881	649	1 824
Total	127	812	643	445	2 027	306	966	755	2 027

Source : Service planification et affections, Ministère des Affaires indiennes, avril 1996.

TABLEAU 2
EFFECTIFS SCOLAIRES AUTOCHTONES EN 1995-1996

COMMUNAUTÉS	ÂGE						NIVEAU SCOLAIRE			
	4	5-9	10-14	15-16	+ de 16	TOTAL	MAT.	PRIM.	SEC.	TOTAL
Les Escoumins	--	12	18	8	8	46	1	18	27	46
Betsiamites	46	221	227	88	87	669	85	282	302	669
Uashat/Maliotenam	53	286	232	77	68	716	103	364	249	716
Mamit Innuat*	--	--	5	6	8	19	--	--	19	19
Natashquan	23	104	71	17	15	230	46	124	60	230
Mingan	10	60	47	10	6	133	25	72	36	133
La Romaine	22	99	90	27	39	277	51	120	106	277
Pakuashipi	8	38	27	5	11	89	14	51	24	89
Schefferville	8	50	49	22	36	165	15	73	77	165
TOTAL	170	870	766	260	278	2 344	340	1 104	900	2 344

* Mamit Innuat est un organisme qui gère les fonds pour les élèves des bandes de Pakuashipi, Natashquan, La Romaine et Mingan.
Source : Service planification et affectations, Ministère des Affaires indiennes, avril 1996.

Toutes les réserves dispensent de l'enseignement soit directement, soit par l'entremise du système scolaire non autochtone. De même, le transport scolaire (sauf à certains endroits en Basse-Côte-Nord) est disponible dans toutes les réserves.

Proportionnellement, le groupe d'âge des 5-9 ans est le plus important des groupes, suivi du groupe des 10-14 ans. Ces deux groupes ont des augmentations d'effectifs dans le temps.

Le primaire enregistre par ailleurs le plus grand nombre d'effectifs autant en 1991 qu'en 1995 suivi des effectifs du niveau secondaire.

2. Prévisions des effectifs scolaires 1991-2011 (tableau 3)

À l'horizon 2011, la population autochtone des 4-16 ans de la Côte-Nord devrait augmenter de 38 % passant de 1 868 à 2 579. C'est une augmentation importante qui indique à l'inverse des populations blanches, le fait d'une natalité importante. Nous pouvons présumer une augmentation des effectifs scolaires de même importance. La situation des plus de 16 ans encore scolarisés dépendra du contexte politique et économique des réserves et des relations avec les non-autochtones pour l'emploi. Il se pourrait qu'il y ait une baisse d'élèves de cette catégorie étant donné que le système scolaire est de mieux en mieux implanté.

Les réserves des MRC Haute-Côte-Nord et Sept-Rivières sont celles où les augmentations d'effectifs anticipés sont les plus importantes, soit respectivement 161 % et 86,2 %.

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DE LA POPULATION AUTOCHTONE PAR GROUPE D'ÂGE EN CÔTE-NORD 1991-2011

GROUPE D'ÂGE	MRC HAUTE-CÔTE-NORD		MRC MANICOUAGAN		MRC SEPT-RIVIÈRES		MRC CANIAPISCAU		MRC MINGANIE		CÔTE-NORD-DU- G. ST-LAURENT		POP. AUTOCHTONE TOTALE		
	91	2011	91	2001	91	2011	91	2011	91	2011	91	2011	91	2011	Ù %
0-3	16	53	168	177	176	287	88	63	128	125	116	124	692	829	39,8
4-16	64	167	541	570	463	862	231	219	292	385	277	376	1 868	2 579	38
17-24	35	50	306	319	236	422	104	115	155	204	177	207	1 013	1 317	30
25-34	25	58	320	300	245	306	170	116	170	167	165	174	1 095	1 121	2,4
35-44	55	69	220	250	175	327	55	98	75	146	90	156	670	1 046	56
45-54	30	64	120	235	85	182	65	106	55	141	70	143	425	871	105
55-64	15	36	80	140	75	82	45	38	50	70	45	92	310	458	47,7
65 et +	5	22	100	86	95	120	55	38	25	23	35	42	315	331	5,1
TOTAL	245	519	1 855	2 077	1 550	2 558	813	793	950	1 261	975	1 314	6 388	8 552	33,9

SOURCE : Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016. Ministère des Transports, Statistique et économie en transport, juillet 1996.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

13.2 LE TRANSPORT ADAPTÉ

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Collaboration : Johanne Huot
Jacques Dugal

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1
13.2.1 CARACTÉRISTIQUES 2
13.2.1.1 Transport adapté au ministère des Transports 2
13.2.1.2 Transport adapté au ministère de la Santé et des Services sociaux 3
13.2.1.3 Transport ambulancier 4
13.2.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE 4
13.2.2.1 Loi sur les transports 4
13.2.2.2 Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées 5
13.2.2.3 Arrêté en conseil n^{o} 2071-79, 11 juillet 1979 : subventions au transport des personnes handicapées 5
13.2.2.4 Lois constitutives des organismes publics de transport 5
13.2.2.5 Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec 6
13.2.2.6 Règlement sur le transport par autobus (exclusion) 6
13.2.2.7 Loi sur le transport par taxi 7
13.2.2.8 Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées 7
13.2.3 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX 7
13.2.3.1 Ministère des Transports 7
13.2.3.2 Ministère de la Santé et des Services sociaux 9
13.2.3.2.1 Orientations 10
13.2.3.2.2 Politiques de déplacement au MSSS 11
13.2.3.3 Ministère de la Sécurité du revenu 13
13.2.4 RÔLE DES PARTENAIRES 14
13.2.4.1 Office des personnes handicapées du Québec 14
13.2.4.2 Regroupement des usagers du transport adapté 14
13.2.4.3 Association des transporteurs urbains du Québec 15
13.2.4.4 Association des directeurs de transport adapté au Québec 15
13.2.4.5 Association québécoise des intervenants du taxi 15
13.2.5 FINANCEMENT 15
13.2.5.1 Transport adapté au ministère des Transports 15
13.2.5.2 Transport ambulancier 16

13.2.6 SOURCES DE FINANCEMENT 16
13.2.6.1 Programme d'aide au transport adapté 16
13.2.6.2 Problématique 17
13.2.6.3 Problématique particulière : responsabilités du MTQ et du MSSS en matière de transport 17
13.2.6.4 Problématique particulière : Transport ambulancier 19
13.2.7 L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES EN CÔTE-NORD 19
13.2.7.1 L'organisation du service 19
13.2.7.2 L'offre de services 20
13.2.8 LA DEMANDE DE TRANSPORT ADAPTÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES ... 22
13.2.9 L'ÉVOLUTION DES COÛTS DE TRANSPORT ADAPTÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES 24
13.2.10 LE TRANSPORT INSTITUTIONNEL 27
13.2.11 LE MINISTÈRE DE LA MAIN-D'OEUVRE, DE LA SÉCURITÉ DU REVENU ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE 33
13.2.12 LE TRANSPORT DES PERSONNES FRÉQUENTANT LES CENTRES DE TRAVAIL ADAPTÉ (CTA) 33
CONCLUSION : TENDANCES, DEMANDE ET OFFRE FUTURES EN TRANSPORT 36

13.2 LE TRANSPORT ADAPTÉ

INTRODUCTION

Le transport adapté, dans le sens large, est un mode de transport parallèle au transport en commun régulier, adapté aux personnes incapables d'utiliser le transport public. Il peut s'agir du transport adapté aux personnes handicapées, du transport aux personnes à mobilité réduite, du transport aux personnes âgées, du transport aux malades, etc.

Les personnes handicapées peuvent utiliser ou avoir accès à divers modes de transport selon leur âge, leur lieu de résidence ainsi que leurs incapacités. Outre la marche et même le vélo, les modes qui leur sont accessibles se divisent en trois grandes catégories.

La première regroupe les modes spécialisés de nature publique, dont les principaux sont le transport adapté des personnes handicapées ainsi que le transport scolaire réservé aux élèves des niveaux préscolaire, primaire et secondaire que soutiennent les programmes d'aide du ministère des Transports du Québec, de même que le transport institutionnel administré par les établissements du réseau de la santé et des services sociaux.

La deuxième catégorie est associée aux modes spécialisés non subventionnés dans la mesure où des véhicules adaptés privés sont utilisés, tant pour du transport individuel que collectif. Des centres privés d'hébergement, associations, transporteurs privés de même que des individus possèdent, en effet, des véhicules adaptés aux conditions de déplacement des personnes handicapées.

Et enfin, la troisième catégorie englobe tous les modes non spécialisés soit, l'automobile, la taxi et le transport en commun régulier.

Plusieurs intervenants gouvernementaux possèdent des programmes pour soutenir le transport adapté au Québec. Le ministère des Transports du Québec est responsable du programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées.

Il existe différents autres programmes administrés par l'Office de personnes handicapées du Québec (OPHQ), le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) qui par l'intermédiaire de son réseau d'établissements, soutient une forme de transport pour une catégorie de ses bénéficiaires, le ministère de la Sécurité du revenu (MSR) qui rembourse les frais de transport à certains de ses prestataires, ou la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et qui concernent le transport de ces personnes. Les principaux programmes sont :

- les programmes d'adaptation des véhicules personnels de l'OPHQ, de la CSST et de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ;

- les différents programmes du MSSS qui découlent de la politique de transport des malades : transport et hébergement, transport entre établissements du réseau et transport par ambulance;

- le MSR verse des prestations spéciales aux assistés sociaux pour certains déplacements dont le motif est de nature médicale ou relié à la recherche d'emploi. (réf. 13.2.3.3)

L'analyse qui suit porte sur les modes spécialisés de nature publique soit le transport des personnes handicapées visé par le programme d'aide du ministère des Transports, le transport institutionnel administré par les établissements du réseau de la santé et des services sociaux de même que le transport des personnes fréquentant les centres de travail adapté. En ce qui a trait au transport scolaire des enfants handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, il a été traité dans la section portant sur ce mode de transport présentée précédemment.

Le transport des personnes handicapées que soutient le programme d'aide du ministère des Transports correspond à un service personnalisé de transport collectif, opérant sur réservation et de type porte à porte. Il est destiné aux personnes handicapées incapables d'utiliser un service régulier de transport en commun soit pour l'ensemble de leurs déplacements ou pour certains déplacements seulement.

13.2.1 CARACTÉRISTIQUES

13.2.1.1 Transport adapté au ministère des Transports

Depuis l'instauration en 1979 du programme d'aide au transport adapté, la demande pour ce mode de transport n'a cessé de croître. En 1980, 9 organismes desservaient 66 municipalités, 4300 personnes étaient admises, générant quelques 99 000 déplacements. En 1994, le programme d'aide a contribué à la création de 96 services, quelque 800 municipalités ont adhéré au programme, comptant pour plus de 87 % de la population québécoise, et 38 000 personnes ont été admises à un service de transport adapté, générant plus de 3,11 millions de déplacements. L'aide octroyée par le ministère des Transports est passée en quinze ans de 1,18 à 34,5 millions de dollars.

La plupart des organismes de transport adapté fonctionnent 52 semaines par année. Tous offrent leurs services du lundi au vendredi au moins, 53 d'entre eux l'offrent aussi le samedi et 31 parmi ces derniers sont aussi ouverts le dimanche, ce qui donne une moyenne de 79 heures de service par semaine.

Le tarif de base demandé à l'usager pour un déplacement local est de 0,50 $ à 2,55 $, pour un tarif moyen de 1,36 $ (en faisant exception d'un organisme où le service est gratuit). La contribution des usagers et autres revenus a atteint en 1994, 3,72 M$.

Les 266 véhicules en service dans les organismes de transport adapté sont de type minibus modifié pour recevoir à la fois des personnes en fauteuil roulant et des personnes capables de marcher (ambulatoires). Ils ont parcouru en 1993 plus de 12,1 millions de kilomètres, soit une moyenne de 45 527 kilomètres par véhicule. De plus, 67 organismes utilisent des véhicules taxi pour effectuer le transport des personnes handicapées : en 1993, 40 % des déplacements ont été effectués par ce mode.

13.2.1.2 Transport adapté au ministère de la Santé et des Services sociaux

Peu d'informations sont disponibles sur l'activité transport des établissements du réseau de la santé et des services sociaux. Toutefois, à partir des états financiers de l'année 1990-1991 de quatre catégories d'établissement, soit les centres d'accueil de réadaptation (CAR) en déficience intellectuelle, les CAR en déficience physique, les centres d'accueil d'hébergement et les centres hospitaliers, lesquels regroupent les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite davantage susceptibles d'avoir besoin d'un transport adapté, certaines données non officielles ont pu être puisées.

En 1990-1991, concernant le transport des malades, une somme de 4,96 millions de dollars a été dépensée pour le transport de 131 795 bénéficiaires, soit un coût moyen de 37,68 $. Quant au transport institutionnel des bénéficiaires, 139 établissements ont également dépensé 4,9 millions de dollars, alors que la politique de déplacement des personnes handicapées a coûté 2,5 millions de dollars. Le total des dépenses pour ces trois types de transport s'élevait donc à 12,36 millions de dollars. En Côte-Nord, l'enquête s'avère sans fondement à cause du trop petit nombre de centres touchés.

À l'automne de 1995, on amorçait une opération de cueillette d'informations sur le transport des bénéficiaires des établissements du réseau du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). Cette opération fut menée conjointement par le MTQ, le MSSS et les régies régionales de la santé et des services sociaux.

Un questionnaire a été envoyé à chaque établissement du réseau afin d'obtenir des renseignements sur le parc de véhicules, sur l'utilisation des ressources extérieures aux établissements, sur les déplacements et leur nature, et enfin, sur les dépenses consacrées au transport des bénéficiaires.

Plus de 1 600 établissements et installations du réseau ont été répertoriées dans les régions, MRC et municipalités du Québec. Les régies régionales ont fait parvenir le questionnaire uniquement aux établissements centraux, lesquels ont rempli un seul formulaire pour l'ensemble de leurs installations.

Sur les 787 établissements centraux, 532 ont retourné le questionnaire dûment rempli, ce qui signifie un taux de réponse de 67,6 %. Les régions de Mauricie-Bois-Francs et de Chaudière-Appalaches ont enregistré les taux les plus bas, soit respectivement de 20 et 52 %. Les régions de la Côte-Nord et de l'Abitibi-Témiscamingue ont enregistré les taux les plus élevés, soit respectivement de 83 et 85 %.
Selon les dernières données reçues, on dénombre 417 établissements responsables du transport de leurs bénéficiaires. Un nombre de 204 établissements centraux sont propriétaires d'un parc de 394 véhicules, soit 211 minibus adaptés, 102 minibus non adaptés, 66 berlines ou automobiles et 15 autobus. De plus, les établissements responsables du transport font aussi appel aux ressources extérieures pour l'utilisation de minibus et autobus adaptés ou non adaptés, d'automobiles, de taxis, d'ambulances et de ressources bénévoles. Notons que dans une certaine mesure, certaines institutions utilisent les services du transport adapté public subventionné par le MTQ.

Après compilation des données, il ressort que les établissements du réseau ont dépensé en 1994-1995 un montant de 45,88 millions de dollars pour 1,6 million de déplacements effectués par les véhicules des établissements et ceux des ressources extérieures, incluant les transports par ambulance. Si on extrapole ces données à l'ensemble des établissements du Québec, on peut déduire que la dépense totale pourrait atteindre 67,87 millions de dollars pour 2,3 millions de déplacements en 1994-1995. Notons que cette dépense est supérieure à la dépense totale du transport adapté public en 1994, soit 46,16 millions de dollars.

13.2.1.3 Transport ambulancier

Le transport ambulancier au Québec, c'est plus de 240 zones ou régions de services, c'est également plus de 3 000 techniciens ambulanciers et 536 ambulances. En 1989-1990, le coût réel des services ambulanciers atteint 142,3 millions de dollars. Plus de 61 % des déplacements étaient faits pour le compte des établissement de la santé, 21,8 % par des particuliers, et 8,29 % pour le compte du ministère de la Sécurité du revenu et un peu plus de 7 % plus le compte de la SAAQ.

13.2.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

13.2.2.1 Loi sur les transports

L'article 4 de la Loi sur les transports permet au ministère des Transports d'accorder des subventions à des fins de transport.

13.2.2.2 Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées

C'est en 1978 que fut adoptée la première loi ayant pour but de mettre sur pied des services de transport pour les personnes handicapées. La loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées prévoyait l'obligation pour tout OPT de faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées sur leur territoire. Le ministre des Transports devenait alors responsable du respect et de l'exécution de ce plan de développement.

13.2.2.3 Arrêté en conseil n^{o} 2071-79, 11 juillet 1979 : subventions au transport des personnes handicapées

Contrairement à la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, qui oblige les OPT à offrir un service de transport spécial, la loi sur les cités et villes ainsi que le Code municipal du Québec donnent la possibilité aux autres municipalités d'organiser un tel service sur une base volontaire.

Par l'arrêté en conseil n^{o} 2071-79, du 11 juillet 1979, le ministère des Transports s'engage à subventionner le transport adapté selon certaines conditions : le service doit être offert au moins 5 jours par semaine, le tarif exigé doit être équivalent à celui du service régulier de transport en commun, le budget doit être approuvé a priori à chaque année par le ministère des Transports, et enfin les dépenses approuvées sont remboursées à 75 % par le ministère des Transports.

13.2.2.4 Lois constitutives des organismes publics de transport

Après l'adoption en 1978 de la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, les lois constitutives des OPT furent amendées pour tenir compte de leurs nouvelles obligations en matière de transport des personnes handicapées. Les pouvoirs et les obligations accordés aux OPT stipulent qu'ils peuvent fournir à l'intérieur de leur territoire un service spécial de transport pour les personnes handicapées incapables d'utiliser leur réseau de transport en commun. Notons qu'ils peuvent organiser, exploiter, développer et posséder un service de transport adapté. De plus, ils peuvent assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de leur territoire.

Il est aussi possible pour ces organisations de négocier avec toute municipalité qui ne fait pas partie de son territoire ou avec une régie intermunicipale, un contrat pour assurer, sur le territoire de cette municipalité ou de cette régie, un service spécial de transport pour les personnes handicapées et pour assurer, le cas échéant, une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire.

13.2.2.5 Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec

En matière de transport des personnes handicapées, les municipalités et les regroupements de municipalités sont régis par la Loi sur les cités et villes ou le Code municipal du Québec. En vertu de ces lois, les municipalités peuvent, sur une base volontaire, organiser sur leur territoire un tel service et en planifier le développement, mais elles ne peuvent cependant l'exploiter elles-mêmes. Elles doivent en effet en confier l'exploitation à toute personne suite à la conclusion d'un contrat entre les deux parties.

Le conseil municipal de ces municipalités peut aussi, pas résolution, accorder une subvention à tout organisme sans but lucratif (OSBL) pour qu'il assure l'organisation et l'exploitation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées sur son territoire et, le cas échéant, assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire. Cette subvention ne peut être accordée qu'à la suite de la conclusion d'une entente entre la ou les municipalités et cet organisme quant au service à être exploité.

Par ailleurs, la ou les municipalités peuvent conclure une entente avec soit une MRC, soit une régie intermunicipale de transport (RIT), soit un CIT dans la région de Montréal pour l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées. Tout comme les municipalités, les MRC, RIT, et CIT ne peuvent exploiter eux-mêmes un service de transport adapté, qu'ils doivent plutôt confier à un OSBL ou à un transporteur privé.

13.2.2.6 Règlement sur le transport par autobus (exclusion)

Ce règlement donne à la CTQ le pouvoir d'émettre des permis de transport pour effectuer un transport rémunéré de personnes par autobus ou minibus. Cependant, aucun permis n'est requis pour le transport des personnes handicapées lorsque celui-ci est organisé dans le cadre d'une entente ou d'un contrat intervenu avec une municipalité, un regroupement de municipalités ou un OPT pour assurer un service spécial de transport pour personnes handicapées.

L'utilisation de minibus est demeurée la plus répandue depuis la mise sur pied des services de transport adapté, principalement à cause de leur polyvalence pour le transport des personnes en fauteuil roulant et des personnes ambulatoires pouvant être regroupées sur les mêmes trajets. Signalons toutefois que l'utilisation d'automobiles pour le transport rémunéré de personnes est demeurée l'exclusivité des OPT et des détenteurs de permis de taxi. En conséquence, certains organismes de transport adapté n'ont eu d'autre choix que d'utiliser les minibus.

13.2.2.7 Loi sur le transport par taxi

La Loi sur le transport par taxi fut sanctionnée en décembre 1983. L'article 9 de cette loi permet aux organismes municipaux de transport en commun, aux municipalités et aux regroupements de municipalités de faire offrir en leur nom le transport collectif par les titulaires de permis de taxi. Les services des entreprises de taxi sont principalement utilisés comme mode de transport complémentaire aux minibus et sont, de façon générale, moins coûteux aux heures de moindre affluence et pour la desserte des zones éloignées.

En vue d'améliorer les services offerts par les titulaires de permis de taxi, le Ministère a procédé à l'expérimentation de nouveaux types d'automobiles adaptées aux besoins des clientèles en fauteuil roulant (voir « Projet de démonstration de taxi adapté » au point 13.2.3.1).

13.2.2.8 Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées

C'est en vertu du Code de la sécurité routière du Québec (L.R.Q., chapitre C-24.2) que le gouvernement peut établir des normes et conditions de construction, d'utilisation, d'entretien et de sécurité relatives aux véhicules routiers affectés au transport des personnes handicapées (article 621).

À cet effet, le règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées a été adopté par le Conseil des ministres le 21 juillet 1993 (décret n^{o} 1058-93).

Ce règlement touche les normes minimales de sécurité de tout autobus et minibus construit après le 1er janvier 1994 et destiné au transport des personnes handicapées, exception faite des véhicules utilisés à des fins personnelles par une personne handicapée. Il décrit, d'une part, les normes minimales relatives à la construction ou à l'aménagement des véhicules et, d'autre part, les obligations du conducteur et du propriétaire.

Notons que ce règlement est complémentaire au règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers, lequel prévoit une vérification mécanique bisannuelle sous la responsabilité de la SAAQ.

13.2.3 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

13.2.3.1 Ministère des Transports

Le ministère des Transports du Québec administre depuis plus de quinze ans le programme d'aide au transport adapté. Celui-ci a pour objectif d'offrir aux personnes handicapées un service de transport spécialisé leur permettant une plus grande

mobilité et un degré d'autonomie accru. Il vise à favoriser l'intégration sociale, professionnelle et économique de la personne handicapée.

L'aide financière du ministère des Transports porte sur l'implantation, la consolidation et le développement de services de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées.

Depuis l'année 1983, l'admissibilité d'une personne à un service de transport adapté s'appuie sur la décision d'un comité d'admission, lequel travaille à partir d'une politique d'admissibilité au transport adapté aux personnes handicapées. Cette politique a été évaluée et ensuite révisée au cours de l'année 1993 par le ministère des Transports, de concert avec le ministère de la Santé et des Services sociaux et l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), de sorte qu'une nouvelle politique d'admissibilité est entrée en vigueur le 1er janvier 1994.

Selon cette politique, une personne est reconnue admissible au transport adapté si elle répond aux deux critères suivants :

- être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience significative et persistante et être limitée dans l'accomplissement des activités normales;

- avoir sur le plan de la mobilité des limitations justifiant l'utilisation d'un service de transport adapté en fonction d'incapacités clairement définies.

Cette politique favorise l'accroissement de l'autonomie et l'intégration sociale des personnes handicapées. Le type d'admission et d'accompagnement accordé reflète davantage les besoins réels des individus en tenant compte des limitations, tout en orientant les personnes qui ont le potentiel vers une formation leur permettant d'apprendre à utiliser le transport en commun régulier ou de se familiariser avec celui-ci.

Avec la nouvelle politique, toute personne handicapée, quel que soit son lieu de résidence et indépendamment du fait qu'il y ait ou non un service de transport adapté sur le territoire où elle habite, pourra présenter une demande d'admission et obtenir que celle-ci soit traitée. La carte d'admission est reconnue partout au Québec où existe un service de transport adapté.

En ce qui a trait au transport dit institutionnel et aux chevauchements possibles avec le transport effectué par le MSSS, les types de déplacements pouvant être fournis par les services de transport adapté subventionnés par le MTQ sont les suivants :

- le service aux personnes résidant dans les établissements du réseau et nécessitant du transport adapté pour se rendre au travail ou aux études;

- le service aux personnes résidant dans les établissements du réseau et nécessitant du transport adapté pour quitter individuellement l'établissement à des fins de loisirs non institutionnels;

- le service aux personnes nécessitant du transport adapté sur une base occasionnelle, et qui dans le cadre de déplacements non répétitifs partent du domicile pour se rendre dans un établissement du réseau.

Le ministère des Transports envisage de réviser son programme d'aide au transport des personnes handicapées. La principale caractéristique de ce nouveau programme serait le plan triennal de financement. Celui-ci viserait à augmenter l'autonomie des organismes et à leur permettre de gérer et d'organiser les services à moyen terme. Le cadre de financement serait caractérisé par la détermination d'une enveloppe de base fermée laquelle serait assujettie annuellement à des règles budgétaires souples.

Seules les personnes handicapées qui répondent aux critères définis dans la politique d'admissibilité au transport adapté sont admises à ce service. Dans chaque organisme, un comité d'admission est responsable de l'admissibilité des requérants. Le Ministère a procédé récemment à une révision de sa politique d'admissibilité datant de 1983. Selon cette nouvelle politique qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1994, une personne doit, pour être reconnue admissible, répondre à la définition d'une personne handicapée et rencontrer sur le plan de la mobilité de sévères limitations nécessitant l'utilisation d'un service de transport adapté. Contrairement à la politique d'admissibilité au transport adapté datant de 1983, le nouveau texte de politique précise les incapacités selon lesquelles une personne est admissible au transport adapté permettant, ainsi, de mieux définir les clientèles admissibles à ce mode de transport.

Dès lors, le potentiel de la personne admise pour une familiarisation ou un apprentissage en vue de l'utilisation du transport en commun régulier doit aussi être analysé. Un requérant peut ainsi se voir accorder une admission générale, provisoire ou saisonnière, toutes trois applicables à tous ses déplacements, ou encore une admission partielle limitée aux seuls déplacements qui n'ont pu être appris ou avec lesquels il n'a pu se familiariser en transport en commun régulier.

- Projet de démonstration de taxi adapté

À la fin de 1990, le ministère des Transports du Québec et Transports Canada, dans le cadre de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports, mettaient sur pied un projet de démonstration de taxi adapté pour le transport des personnes handicapées. L'objectif du projet consistait à fournir aux deux gouvernements des informations concernant les performances techniques, ergonomiques et économiques de tels véhicules en service commercial.

Le projet d'une durée d'un an s'est déroulé d'avril 1991 à mars 1992, et les recommandations suite à l'évaluation sont de poursuivre de façon progressive la mise en place d'un réseau de taxis adaptés. Présentement, 2 de ces véhicules sont en service dans la ville de Québec, 10 seront bientôt en opération à Montréal et un certain nombre dans d'autres municipalités du Québec.

13.2.3.2 Ministère de la Santé et des Services sociaux

13.2.3.2.1 Orientations

D'entrée de jeu, soulignons que dans le réseau de la santé et des services sociaux, aucune loi ne vient encadrer l'activité transport des bénéficiaires. Il existe cependant différentes politiques et circulaires adressées aux établissements du réseau visant à clarifier certaines responsabilités en matière de transport des clientèles desservies. Les pouvoirs et les obligations du MSSS et de son réseau en regard du transport des personnes sont déterminés par sa volonté de rendre accessibles les services de santé et les services sociaux que la population est susceptible d'utiliser.

Toute politique, orientation ou mesure adoptée par le MSSS à l'égard de ses usagers et visant le maintien à domicile, l'intégration sociale ou la réinsertion sociale des personnes est susceptible d'affecter la demande en transport adapté subventionné par le MTQ. Les personnes handicapées et les personnes âgées sont les deux groupes de consommateurs davantage susceptibles d'avoir recours à des services de transport adapté. En ce qui concerne ces deux groupes de citoyens, le gouvernement, par l'entremise du MSSS, réaffirme sa volonté de faciliter le maintien à domicile des personnes.

C'est en 1988 et 1989 que le gouvernement a présenté à la population sa politique de santé mentale et ses orientations à l'égard des personnes présentant une déficience intellectuelle. Dans les deux documents « Politique de santé mentale » et « L'intégration des personnes présentant une déficience intellectuelle - un impératif humain et social », on retrouve clairement la volonté du gouvernement de mettre de l'avant un mouvement de désinstitutionnalisation visant la réinsertion sociale des personnes institutionnalisées.
Le processus de reconversion des ressources institutionnelles permet à des personnes institutionnalisées de s'inscrire dans une démarche d'intégration sociale. Les centres d'accueil de réadaptation pour les personnes présentant une déficience intellectuelle ainsi que les établissements psychiatriques sont concernés par ce processus.

Le MSSS publiait en 1980 ses orientations en matière de service à domicile. Ces orientations sont en quelque sorte le prolongement d'efforts déjà consentis afin de permettre à l'ensemble des Québécois de vivre dans des milieux de vie les plus naturels et de préférence à leur domicile. Les services à domicile constituent l'ensemble des activités visant à apporter au domicile du bénéficiaire un soutien moral, matériel et médical susceptible de compenser une perte d'autonomie, de prévenir ou de pallier une situation de crise et d'éviter ou d'abréger le séjour en institution. Ils visent à répondre aux besoins des personnes âgées, des personnes handicapées et des malades chroniques.

Les types de déplacements devant demeurer sous la responsabilité des établissements du réseau du MSSS sont les suivants :

- les services de rabattement sur l'établissement dans le cas de déplacements répétitifs, en ce qui concerne les personnes nécessitant du transport adapté régulièrement et partant du domicile pour se rendre dans un établissement du réseau, à des fins reliées aux activités premières de l'établissement;

- les déplacements interétablissements ainsi que les déplacements à des fins de loisirs collectifs à caractère institutionnel.

13.2.3.2.2 Politiques de déplacement au MSSS

- Politique de déplacement des personnes handicapées

L'objectif de cette politique est de procurer une aide financière pour le déplacement de toute personne reconnue handicapée selon la définition du MSSS vers l'établissement du réseau ou le lieu le plus approprié et le plus rapproché offrant des services d'adaptation réadaptation, de diagnostic, de traitement liés aux limitations fonctionnelles résultant d'une déficience et prévus dans le plan de services.

- Politique de déplacement des bénéficiaires entre établissements du réseau de la santé et des services sociaux

L'objectif de cette politique est de permettre à un établissement du réseau de la santé et des services sociaux qui n'a pas les ressources nécessaires de déplacer le bénéficiaire vers l'établissement le plus rapproché en mesure de lui fournir les soins ou services requis à son état de santé.

- Politique de déplacement des bénéficiaires âgés de 65 ans et plus

L'objectif de cette politique est de fournir gratuitement aux personnes âgées de 65 ans et plus, les déplacements sur civière, par ambulance, à partir d'une résidence ou d'un lieu public situé au Québec vers l'établissement du réseau de la santé et des services sociaux le plus rapproché et approprié et le retour, s'il y a lieu, lorsque l'état l'exige.

- Politique de déplacement des bénéficiaires par évacuations aéromédicales au Québec

L'objectif de cette politique est de fournir à tout bénéficiaire l'accès aux soins d'urgence ou aux soins spécialisés nécessaires à son état et de lui assurer la continuité des soins au cours de son transport entre deux établissements du réseau de la santé et des services sociaux, afin de maintenir son état ou d'en prévenir la détérioration.

- Politique de déplacement des cas électifs

L'objectif de cette politique est de procurer aux bénéficiaires admissibles une aide financière pour le déplacement de la résidence, située au Québec, vers l'établissement du réseau de la santé et des services sociaux le plus rapproché en mesure de leur fournir les soins ou services requis par leur état de santé, et le retour.

- Transport institutionnel des bénéficiaires

Il y a également le transport institutionnel des bénéficiaires qui s'est développé dans les établissements du réseau de la santé et des services sociaux afin de permettre aux personnes résidant dans le milieu d'accéder aux soins et services dispensés par ces

derniers. Les services de transport ainsi développés s'adressent aussi aux personnes résidant dans les établissements et devant recevoir à l'extérieur, soit dans un autre établissement ou ailleurs dans le milieu, des soins et des services quelconques.

Il est à noter que ce transport n'est pas encadré par une politique ou une directive. Il est issu de la pratique et chaque établissement y donne une couleur locale. On peut cependant regrouper les principales caractéristiques de ce transport :

- aucun critère d'admissibilité si ce n'est celui d'avoir un lien de service avec l'établissement qui assure le transport;

- le bénéficiaire transporté peut vivre à l'intérieur de l'établissement, ou encore, vivre dans la communauté;

- l'établissement peut utiliser un ou plusieurs véhicules, adaptés ou non; il peut contracter avec des transporteurs privés ou posséder ses propres véhicules, lesquels peuvent être achetés par une fondation, le centre de santé et services sociaux, l'établissement lui-même ou autres;

- il n'existe pas de budget spécifique provenant du MSSS pour ce type de transport et les sommes d'argent nécessaires sont puisées à même le budget de fonctionnement de l'établissement;

- les motifs de déplacement sont variés et sont liés aux besoins des personnes et aux autres modes de transport accessibles.

13.2.3.3 Ministère de la Sécurité du revenu

La Loi sur la sécurité du revenu prévoit le remboursement des frais de transport pour recevoir des soins de santé. En l'occurrence, l'article 35 du règlement sur la sécurité du revenu stipule :

« Une prestation spéciale est accordée pour payer les frais de transport et de séjour qui doivent être engagés par un prestataire pour être traité par un médecin ou un dentiste, ou à la demande de l'un d'eux, jusqu'à concurrence de 250 $ à l'occasion d'un même déplacement. Ces frais ne sont payés que jusqu'à concurrence de ceux qui sont normalement engagés si le traitement est suivi à l'endroit qui offre le même service et qui est le plus rapproché de la résidence du prestataire. »

Des directives administratives viennent préciser les modalités de remboursement des frais de transport des bénéficiaires de l'aide sociale. Ainsi, les frais de transport sont remboursés selon les conditions suivantes :

- les déplacements du bénéficiaire sont effectués à des fins médicales;
- le traitement médical est obtenu dans l'établissement le plus près du domicile du bénéficiaire;
- le maximum de la contribution est fixé à 250 $ par déplacement aller-retour, généralement au cours de la même journée;
- des documents officiels doivent attester de la visite médicale;
- le moyen de transport utilisé doit être le plus économique compte tenu de l'état de santé du bénéficiaire. Dans l'ordre, on privilégie le transport en commun, le véhicule personnel (ou centre d'action bénévole), le taxi ou l'ambulance;
- les frais de transport relatifs à l'utilisation d'un véhicule personnel sont remboursés au taux de 0,135 $ le kilomètre parcouru;
- le taxi n'est autorisé que si un certificat médical atteste de la nécessité de transport ou à moins que ce ne soit le moyen de transport le moins dispendieux.

À cet égard, une directive administrative précise :

« ...si la personne prestataire ne peut utiliser le transport en commun ou son automobile personnelle parce que ces moyens de transport ne sont pas disponibles, elle peut utiliser le taxi sans avoir à produire un certificat médical attestant l'urgence de la situation ou la nature du traitement. »

Par ailleurs, on évalue que 70 % des déplacements (transport en commun, taxi et véhicule privé) sont effectués par véhicule privé, soit le véhicule personnel du bénéficiaire, celui fourni par un tiers (parent, voisin, ami) ou celui fourni par un centre d'action bénévole. Les frais sont remboursés au taux de 0,135 $ le kilomètre parcouru.

Le bénéficiaire doit lui-même payer les frais de transport et se faire rembourser par la suite. Cette mesure vise à responsabiliser le bénéficiaire au coût des services qu'il reçoit et aux dépenses qu'il engage. Cette mesure constitue aussi un frein évident à la consommation abusive de services de transport.

Pour l'année 1993-1994, le ministère de la Sécurité du revenu (MSR) a remboursé la somme de 12 151 200 $ aux prestataires de l'aide sociale pour leurs frais de transport de personnes. La moitié de ces frais, soit 6,5 millions de dollars provient du transport ambulancier, suivi du transport par automobile privé, soit 3,4 millions de dollars. Le taxi, avec des frais 1,2 million de dollars, précède le remboursement des frais du transport en commun, qui se situe à 1 million de dollars. Notons cependant qu'en ce qui concerne le coût moyen par déplacement, le taxi occupe la première place, avec un coût de 317,50 $, suivi du transport en commun (192,19 $), du transport ambulancier (182,56 $) et finalement de l'automobile personnelle (151,85 $).

13.2.4 RÔLE DES PARTENAIRES

13.2.4.1 Office des personnes handicapées du Québec

L'OPHQ est un organisme gouvernemental qui a été créé pour veiller à la coordination des services dispensés aux personnes handicapées et en influencer le développement. Il doit informer et conseiller les personnes handicapées, promouvoir leurs intérêts et favoriser leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. Entre autres choses, l'OPHQ a travaillé, de concert avec le ministère des Transports, à mettre sur pied la nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1994.

13.2.4.2 Regroupement des usagers du transport adapté

On retrouve au sein des principales villes du Québec qui ont l'obligation d'offrir un service de transport adapté sur leur territoire un regroupement des usagers du transport adapté (RUTA), qui a pour mandat de défendre les droits des usagers du transport adapté et d'apporter un appui aux plaintes formulées par les usagers. L'ensemble des RUTA du Québec ont formé l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ), qui traite directement avec les organismes nationaux.

13.2.4.3 Association des transporteurs urbains du Québec

Il s'agit de l'association qui représente les 9 organismes publics de transport urbain du Québec. Le MTQ consulte régulièrement l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ) sur les orientations à donner au programme d'aide du transport adapté aux personnes handicapées.

13.2.4.4 Association des directeurs de transport adapté au Québec

Il s'agit de l'association qui représente la majorité des directeurs des services municipaux de transport adapté au Québec. En plus de promouvoir l'intérêt professionnel de ses membres, cette association représente également l'intérêt des services de transport adapté qu'elle gère. L'Association des directeurs de transport adapté du Québec (ADTAQ) est en quelque sorte le pendant de l'ATUQ et représente les petits services de transport adapté.

13.2.4.5 Association québécoise des intervenants du taxi

L'Association québécoise des intervenants du taxi (AQIT), en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, Transports Canada et différents organismes, a mis à la disposition des répartiteurs et des chauffeurs de taxi un cours de formation obligatoire pour le transport des personnes handicapées. Le but était de sensibiliser l'industrie du taxi aux besoins de cette clientèle et de développer chez les chauffeurs les habiletés nécessaires pour assurer un service professionnel et courtois.

13.2.5 FINANCEMENT

13.2.5.1 Transport adapté au ministère des Transports

En 1994, les dépenses admissibles au programme d'aide au transport adapté s'élevaient à 46 164 616 millions de dollars, soit une dépense moyenne par passager transporté de 13,48 $ comparativement à 14,08 $ en 1993. La contribution du ministère des Transports, pour l'année 1994, s'est établie comparativement à 34,5 M$, tandis que celle des municipalités s'est élevée à 8,60 millions de dollars et celle des usagers à 3,72 M$. En 1993, la contribution du Ministère s'est établie à 32,09 M$, celle des municipalités à 8,83 M$ et celle des usagers et autres sources à 4 M$.

13.2.5.2 Transport ambulancier

Le financement des services ambulanciers est largement déficitaire. La facturation des 404 459 déplacements a apporté 42,9 M$, soit un ratio d'autofinancement d'un peu plus de 30 %. Les manques à gagner sont assumés par le MSSS et la SAAQ avec des subventions respectives de 62,2 et 37,2 M$.

Compte tenu de l'existence des périodes de pointe en besoin de transport d'urgence et du coût élevé de ce service, les autorités gouvernementales ont encouragé l'utilisation des ambulances en dehors des périodes de pointe à des fins autres que du transport d'urgence afin d'en augmenter la rentabilité. C'est pourquoi les déplacements de nature réellement urgents ne représentent qu'entre 20 et 25 % de l'ensemble des déplacements.

13.2.6 SOURCES DE FINANCEMENT

13.2.6.1 Programme d'aide au transport adapté

Le programme, mis sur pied en 1979, prévoit une subvention annuelle égale à 75 % de l'ensemble des coûts admissibles d'un service régulier de transport adapté, coûts qui doivent être approuvés par le ministre des Transports. Le solde de 25 % est payé par les municipalités participantes et par les usagers du transport adapté, de qui on exige un tarif équivalent à celui demandé pour un adulte parcourant un trajet similaire dans le réseau de transport en commun régulier.

Le budget de chaque organisme, incluant les modifications au plan de transport, est approuvé au début de chaque année par le ministre des Transports et les états financiers vérifiés sont déposés par l'organisme à la fin de l'année, afin que le Ministère détermine sa contribution financière basée sur le moindre entre les dépenses approuvées et les dépenses réelles. Les organismes responsables du transport adapté sont également tenus de fournir au MTQ quatre rapports trimestriels d'exploitation, lesquels permettent un suivi adéquat de leurs opérations.

En cours d'année, le MTQ distribue aux organismes, sous forme d'avance, 90 % de la contribution financière promise en quatre versements trimestriels et, s'il y a lieu, le versement final représentant un maximum de 10 % après le dépôt des états financiers. S'il y a récupération, celle-ci s'effectue l'année subséquente à même les versements trimestriels.

Le programme d'aide laisse beaucoup de latitude aux municipalités et aux organismes de transport en commun quant à l'exploitation et à l'administration des services. Ainsi, les municipalités peuvent accorder une subvention à tout organisme sans but lucratif qui prendra en charge l'organisation du transport adapté, ou négocier un contrat avec toute autre personne pour assurer un tel service. Les organismes de transport en commun peuvent aussi exploiter eux-mêmes ce service.

L'exploitation d'un service de transport adapté peut se faire selon trois modes d'organisation différents, soit l'exploitation en régie, le contrat avec répartition et le contrat sans répartition.

En exploitation en régie, l'organisme responsable du transport adapté s'occupe de toutes les étapes de l'organisation du service, soit la réservation, la répartition des voyageurs et le transport en minibus, véhicule(s) dont il est le propriétaire; le cas échéant, un contrat de service peut-être établi avec des entreprises de taxi.

En exploitation à contrat avec répartition, l'organisme délègue toute l'organisation du service à un transporteur.

En exploitation à contrat sans répartition, l'organisme réalise à l'interne la réservation et la répartition des voyageurs, alors que le transport est assuré par des entreprises de minibus ou de taxis avec lesquelles l'organisme a établi des contrats.

Quel que soit le mode d'organisation retenu, les municipalités et les organismes de transport en commun demeurent responsables du bon fonctionnement des services.

13.2.6.2 Problématique

Le programme d'aide du ministère des Transports a soutenu jusqu'ici les organismes en période cruciale de développement et a permis une croissance rapide du transport adapté en répondant à la plupart des besoins et en tenant compte de la situation particulière des organismes.

En contrepartie, ce programme, qui possède un cadre financier annuel, implique des délais dans l'obtention de ses crédits, ce qui retarde les autorisations budgétaires aux organismes. Le principe d'une subvention basée sur la dépense réelle nécessite, de plus, des analyses souvent détaillées des demandes budgétaires. L'autonomie des organismes responsables du transport adapté se trouve également réduite étant donné ce contrôle gouvernemental relativement important.

On remarque, par ailleurs, un manque de polyvalence dans l'utilisation des véhicules, puisque la Loi sur le transport par taxi empêche les organismes de transport adapté d'utiliser des automobiles pour la desserte de leur clientèle, sauf par la conclusion de contrats de taxi. Enfin, les titulaires de permis de taxi ne peuvent transporter la clientèle des organismes de transport adapté en dehors du territoire pour lequel le permis est délivré, alors que les besoins s'étendent à l'aire de service de l'organisme.

De plus, soulignons que sur un même territoire, telle une MRC, on peut retrouver plus d'un service de transport adapté, d'où une duplication des frais administratifs liés à ce type de transport. Certains services auraient avantage à fusionner pour améliorer l'efficacité et réduire les coûts.

13.2.6.3 Problématique particulière : responsabilités du MTQ et du MSSS en matière de transport

Il est important de considérer que la clientèle des établissements du réseau qui est reconnue comme handicapée ou à mobilité réduite est davantage susceptible d'avoir besoin d'un transport adapté. Ainsi, toute la question du transport des personnes handicapées à partir ou en direction des établissements du réseau de la santé et des services sociaux fut une préoccupation constante de la part du ministère des Transports.

En juillet 1984, le sous-ministre adjoint responsable du transport terrestre des personnes, M. Paul Lussier, adressait une note à tous les organismes de transport adapté subventionnés par le MTQ. Cette note désignait, d'une part, les types de déplacements qui devaient demeurer sous la responsabilité des établissements du réseau de la santé et des services sociaux et, d'autre part, les types de déplacements qui pouvaient être effectués par les services de transport adapté subventionnés.

Cette note, qui se voulait temporaire, ne fit jamais l'objet d'une directive ou circulaire administrative et ne fut jamais remise officiellement aux établissements du réseau de la santé et des services sociaux. De plus, aucun avis écrit du ministère des Transports n'est venu définir ce qu'est un déplacement répétitif et non répétitif ou les activités premières des établissements. Il en résulta donc une interprétation différente entre les organismes de transport adapté et un degré de permissivité variable d'une région à l'autre.

Quoi qu'il en soit, le transport des personnes handicapées en direction des services d'apprentissage aux habitudes de travail (SAHT) a toujours accaparé une part importante des déplacements de plusieurs services de transport adapté, même si le poids relatif de cette clientèle admise est de façon générale plus faible que pour les autres clientèles. Selon les données disponibles de l'année 1986, les personnes admises fréquentant les SAHT représentaient 5 % de l'ensemble des personnes admises au Québec, alors qu'elles effectuaient 40 % de l'ensemble des déplacements.

Enfin, soulignons que le transport adapté organisé et exploité par le MSSS représente un volume important. Ce système de transport fonctionne de façon parallèle au transport adapté subventionné par le MTQ et qui implique la participation du monde municipal. L'intégration de ces deux systèmes de transport adapté permettrait sûrement la rationalisation souhaitée des ressources matérielles et financières allouées pour leur fonctionnement.

13.2.6.4 Problématique particulière : Transport ambulancier

Une rationalisation des services de transport ambulancier nécessite une analyse plus poussée qui déborde le cadre de notre mandat. Certes, il y aurait des économies à réaliser en utilisant d'autres types de véhicules pour effectuer du transport interétablissements. Cependant, il faut être conscient que pour maintenir un service ambulancier efficace et sécuritaire et maintenir un délai d'intervention répondant aux normes (le délai actuel est de 8 à 10 minutes), il est nécessaire d'avoir un nombre et une répartition adéquate de véhicules sur le territoire.

S'il existe une possibilité de rationalisation, il sera facile de suppléer aux services ambulanciers par la création d'un nouveau permis de transport pour le transport de malades ne nécessitant pas de soins particuliers.

13.2.7 L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES EN CÔTE-NORD

13.2.7.1 L'organisation du service

La Côte-Nord comprend 2 organismes de transport adapté aux personnes handicapées, l'un desservant 5 municipalités soit l'organisme de transport adapté de Baie-Comeau (MRC Manicouagan) qui couvre les cinq municipalités de Pointe-Lebel, Pointe-aux-Outardes, Chutes-aux-Outardes, Ragueneau et Baie-Comeau (un territoire de 758,6 km²), l'autre celui de Sept-Îles (MRC Sept-Rivières) qui ne dessert que son seul territoire couvrant 218,22 km².

Les deux organismes ont débuté leur service respectivement le 8 novembre 1982 et le 6 octobre 1982. Le service est sous la responsabilité des municipalités constituantes qui peuvent comme cela est permis déléguer l'organisation du service.

Au niveau du mode de gestion, les organismes peuvent effectuer en régie ou donner à contrat la répartition des déplacements et l'exploitation du service. On retrouve ainsi pour Baie-Comeau, 3 véhicules à contrat tandis que celui de Sept-Îles exploite deux véhicules en régie.

Les deux organismes de transport adapté desservent 57 671 personnes soit 56,6 % de la population régionale. Baie-Comeau effectuait en 1994 la majorité des déplacements (58,7 %) avec 42 % de la clientèle admise de la région.

En 1994, la Côte-Nord représentait 2 % des 96 services de transport adapté de la province et 0,7 % des 808 municipalités desservies des quelques 1 450 municipalités du Québec.

13.2.7.2 L'offre de services

Le mode principal de transport utilisé en Côte-Nord est le minibus. En terme de proportion de déplacements, le minibus occupe 74,2 % des déplacements en 1986 et 92,3 % en 1994. (Tableau 1)

Le taxi est l'autre mode de transport utilisé pour le transport adapté des personnes handicapées. Il est surtout présent à Baie-Comeau avec 14,6 % des déplacements faits par l'organisme en 1994 contre 46,8 % en 1986. Il est pour ainsi dire inexistant à Sept-Îles en 1986 et 1989. Il apparaît en 1992 mais demeure peu utilisé (moins de 0,2 % des déplacements de l'organisme en 1994).

L'organisme de Baie-Comeau possède 60 % de la flotte de minibus de la région soit 3. Comparativement, en 1986, les deux organismes possédaient chacun un minibus. L'offre régionale de minibus a plus que doublé en 9 ans. Parallèlement, le nombre de déplacements (toujours exprimés en véhicule-heure) en minibus a augmenté de 54 % passant de 8 007 à 12 320 de 1986 à 1994. Les déplacements en minibus ont plus que doublé pour l'organisme de Baie-Comeau alors que le nombre de minibus est passé de 1 à 3. Le nombre de kilomètres minibus parcourus en région est passé de 128 192 en 1986 à 175 860 en 1994 soit une augmentation de 37,2 %. Le kilométrage est demeuré inchangé pour l'organisme de Sept-Îles, soit 52 000 alors qu'il a grimpé de 62,6 % pour l'organisme de Baie-Comeau (tableau 1).

Un service de transport par taxi (à contrat) est de plus offert à la clientèle par ces organismes bien que ce mode soit peu utilisé comparativement au minibus.

Les usagers de l'organisme de Baie-Comeau ont accès en moyenne à 131 heures de service par semaine en 1994 alors qu'ils avaient accès à 64 heures en 1986. Quant à l'organisme de Sept-Îles, les usagers avaient accès en moyenne à 93 heures de service par semaine alors qu'ils ont accès à 105 heures de service par semaine en 1994. Les deux organismes ont toujours en 1994 un service disponible sur 52 semaines. En 1986, Sept-Îles offrait un service sur 52 semaines alors que celui de Baie-Comeau couvrait 50 semaines.

Si on compare les deux services entre eux, celui de Sept-Îles était disponible 7 jours sur 7 en 1986, alors que celui de Baie-Comeau ne fonctionnait que 5 jours. En 1994, le service de Baie-Comeau est devenu 7 jours sur 7 et celui de Sept-Îles l'est demeuré. Cependant, le service de Sept-Îles a très peu augmenté ses heures de service (12 heures par semaine) alors que celui de Baie-Comeau a plus que doublé les siennes. Il faut rappeler que ce service couvre le territoire de 5 municipalités.

TABLEAU 1

TRANSPORT ADAPTÉ – DÉTERMINANTS DE L'OFFRE DE TRANSPORT
RÉGION CÔTE-NORD (09)

SERVICE DE TRANSPORT	TERRITOIRE MUNICIPALISÉ				1986-1994				CLIENTÈLE ADMISE		DÉPLACEMENTS						KILOMÈTRES MINIBUS	
	MRC	KM^2	Population		Mode d'opération		Minibus en service				Minibus (Véh.H)		Taxis (voyages)		Total déplacements			
			1986	1994	1986	1994	1986	1994	1986	1994	1986	1994	1986	1994	1986	1994	1986	1994
Ville de Baie-Comeau depuis 1993	Manicouagan	758,64	33 700	32 823	Régie	Régie* Contrat	1	3	132	164	3 171	6 760	2 789	1 153	5 960	7 913	76 192	123 860
Ville de Sept-Îles	Sept-Rivières	318,22	29 300	24 848	Régie	Régie	1	2	200	232	4 836	5 560	N.A.	14	4 836	5 574	52 000	52 000
TOTAL : 2 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ		**1 076,88**	**63 000**	**57 671**			**2**	**5**	**332**	**396**	**8 007**	**12 320**	**2 789**	**1 167**	**10 796**	**13 487**	**128 192**	**175 860**

* Régie : administration
Contrat : réparation, opération

Source : Répertoires statistiques – Transport adapté, 1986 et 1994, ministère des Transports.

13.2.8 LA DEMANDE DE TRANSPORT ADAPTÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES

En 1986, 332 personnes handicapées étaient admises dans les deux organismes de transport adapté de la Côte-Nord. En 1994, elles étaient 396, une augmentation de 19,3 %. Alors que l'augmentation pour le service de Baie-Comeau atteignait 24,2 % en 1986,(de 132 à 164 personnes admises), elle était de 16 % pour l'organisme de Sept-Îles (de 200 à 232). (Tableaux 1 et 2)

Il est intéressant de remarquer que le service de Baie-Comeau embarquait déjà en 1986, plus de passagers que celui de Sept-Îles avec pourtant 39,8 % des personnes admises en région. En 1994, le service de Baie-Comeau connaît une progression de 111,6 % de la clientèle embarquée (14 204 à 30 054 passagers) alors que le service de Sept-Îles passe de 14 099 à 24 114 passagers, soit une augmentation de 71 %. Au total, la région connaît une progression du nombre de passagers de 1986 à 1994 de 91,4 %.

Le nombre de déplacements augmente de façon très importante en région de 1986 à 1994 par personne admise (61,2 %) et plus spécialement pour l'organisme de Baie-Comeau (+70,3 %). Le nombre de déplacements par personne admise y est passé de 107,6 en 1986 à 183,2 (tableau 2) en 1994 alors que pour l'organisme de Sept-Îles, il est passé de 70,5 à 103,9 (+47,4 %). (Tableau 2)

Les variations qui apparaissent d'un organisme à l'autre s'expliquent par divers facteurs. D'une part, les organismes de transport adapté qui ont la responsabilité d'organiser et de gérer ce service possèdent une grande latitude au niveau du nombre d'heures de service, des destinations offertes, etc., et peuvent aussi limiter les demandes. D'autre part, les caractéristiques de la clientèle desservie, comme l'âge, influencent la fréquence des déplacements. Les besoins de mobilité varient, en effet, selon l'âge des personnes.

Les résultats préliminaires d'une étude portant sur les déplacements effectués par la clientèle des différents organismes de transport adapté au Québec[1] démontrent que la fréquence moyenne de déplacements hebdomadaires est de 3,4 chez les personnes âgées de plus de 60 ans; elle se situe à 7,5 chez les 21 à 60 ans, soit un peu plus du double[2].

[1] Résultats préliminaires d'une étude entreprise par le MTQ portant sur les déplacements effectués par la clientèle des divers organismes de transport adapté au Québec.

[2] Ces fréquences moyennes de déplacements hebdomadaires peuvent paraître relativement faibles. Toutefois, rappelons que les personnes handicapées peuvent utiliser ou avoir accès à d'autres modes de transport que le transport adapté des personnes handicapées subventionné par le MTQ dépendamment de leur âge, leur lieu de résidence et leurs incapacités. Il s'agit notamment de modes spécialisés non subventionnés (véhicules adaptés privés utilisés à des fins de transport individuel ou collectif) ainsi que de modes non spécialisés (automobile, taxi et transport en commun régulier).

TABLEAU 2

CLIENTÈLE ET ACHALANDAGE DES ORGANISMES DE TRANSPORT ADAPTÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES DE LA CÔTE-NORD

1986-1989-1994

ORGANISMES	PERSONNES ADMISES			▲86-94	ACHALANDAGE ANNUEL			▲86-94	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR PERSONNE ADMISE			▲86-94
	1986	1989	1994	(%)	1986	1989	1994	(%)	1986	1989	1994	(%)
Ville de Baie-Comeau	132	163	164	+ 24,2	14 204	19 553	30 054	+ 116,6	107,6	120	183,2	+ 70,3
Ville de Sept-Îles	200	190	232	+ 16,0	14 099	15 271	24 114	+ 71,0	70,5	80,4	103,9	+ 47,4
TOTAL : 2 services de transport adapté	**332**	**353**	**396**	**+ 19,3**	**28 303**	**34 824**	**54 168**	**+ 91,4**	**178,1**	**200,4**	**287,1**	**+ 61,2**

Source : Répertoires statistiques – Transport adapté, 1986 et 1994, ministère des Transports.

Outre l'âge, le type de déficience est une autre caractéristique de la clientèle qui a un impact sur la fréquence des déplacements. Les adultes ayant une déficience intellectuelle comparativement aux adultes handicapés autonomes effectuent des déplacements en groupe et de façon régulière plus souvent. La désinstitutionalisation effectuée par le MSSS a entraîné l'éclatement des lieux de résidence de cette clientèle. Un nombre important d'adultes ayant une déficience intellectuelle résident maintenant soit dans leur famille naturelle, dans des familles d'accueil, en appartements supervisés ou dans des centres d'accueil. Plusieurs d'entre eux travaillent, étudient ou participent à des activités d'apprentissage ou de réadaptation (service d'apprentissage aux habitudes de travail (SAHT), centre de jour, etc.) organisés par les centres de réadaptation du réseau de la santé et des services sociaux ou par les organismes locaux; ces activités requièrent des déplacements quotidiens.

Par ailleurs, le transport des personnes handicapées a connu une évolution importante depuis sa création. En effet, l'augmentation du nombre de personnes admises et de l'achalandage a été respectivement de 19,3 % et de 91,4 % entre 1986 et 1994 en Côte-Nord. (Tableau 2)

L'évolution de l'achalandage a plus que quadruplé la croissance de la clientèle admise. Il est possible qu'elle soit le fruit de la mise en oeuvre du processus de désinstitutionalisation des personnes ayant une déficience intellectuelle amorcée en 1986.

13.2.9 L'ÉVOLUTION DES COÛTS DE TRANSPORT ADAPTÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES

Comme mentionné précédemment, le ministère des Transports offre un programme d'aide aux organismes publics de transport de même qu'aux autres municipalités qui désirent sur une base volontaire, dispenser une service de transport adapté auprès des personnes handicapées. En vertu de ce programme, le Ministère subventionne 75 % des dépenses préalablement autorisées aux organismes de transport adapté.

Conséquemment à une croissance de la clientèle et à une forte croissance d'achalandage, les dépenses admissibles pour frais de subvention dans la région Côte-Nord sont passées de 209 608 $ en 1986 à 547 468 $ en 1994 soit une hausse de 161,19 %. Les dépenses admissibles de l'organisme de Baie-Comeau ont crû de 201,2 % et celles de l'organisme de Sept-Îles de 120,15 % (tableau 3).

Les subventions autorisées par le Ministère ont été de 147 085 $ en 1986 à 409 494 $ en 1994 soit une hausse de 178,4 %. En 1986, les subventions du MTQ représentaient 70,2 % des dépenses admissibles alors qu'en 1994, elles représentaient 74,8 % des dépenses.

TABLEAU 3

RÉGION DE LA CÔTE-NORD (09)
TRANSPORT ADAPTÉ - FINANCEMENT
1986 - 1994

SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ	DÉPENSES TOTALES ($)			PART DU MTQ ($)				PART DES MUNICIPALITÉS ($)				USAGERS ET AUTRES ($)				REVENUS TOTAUX ($)			
	1986	1994	▲94/86 %	1986	% dép.	1994	% dép.	1986	% dép.	1994	% dép.	1986	% dép.	1994	% dép.	1986	% dép.	1994	% dép.
Ville de Baie-Comeau (MRC Manicouagan)	106 103	319 598	(201,2)	71 336	67,2	239 699	75,0	11 771	11,1	29 058	9,1	13 862	13,1	49 061	15,4	96 969	91,4	317 818	99,4
Ville de Sept-Îles (MRC Manicouagan)	103 505	227 870	(120,15)	75 749	73,2	169 795	74,5	20 384	19,7	48 065	21,1	10 614	10,3	20 774	9,1	106 747	103,13	238 638	104,72
TOTAL : 2 services de transport adapté	**209 608**	**547 468**	**(161,19)**	**147 085**	**70,2**	**409 494**	**74,8**	**321 155**	**15,3**	**77 123**	**14,1**	**24 476**	**11,7**	**69 835**	**12,8**	**203 716**	**97,2**	**556 456**	**101,6**

Source : Répertoires statistiques - Transport adapté, 1986 et 1994, ministère des Transports.

En 1986, la part des subventions obtenues par l'organisme de Sept-Îles représentait plus de la moitié des subventions du MTQ en Côte-Nord. En 1994, elles ne représentent plus que 41,5 % des subventions versées. En 1986, la part des subventions accordées par le MTQ occupait 67,2 % des dépenses pour l'organisme de Baie-Comeau et 73,2 % pour celui de Sept-Îles. En 1994, les subventions du MTQ comptent pour 75 % des dépenses pour les deux organismes.

En ce qui regarde la contribution financière des municipalités, celle-ci varie entre 15 et 14 % de 1986 à 1994. Cette contribution financière des municipalités a grimpé en 9 ans de 140 % passant de 32 155 $ en 1986 à 77 123 $ en 1994.

En 1986, la part spécifique provenant de la contribution financière des municipalités de l'organisme de Baie-Comeau est passé de 11,1 % à 9,1 % et celle de l'organisme de Sept-Îles de 19,7 % à 21,1 %. La contribution municipale de l'organisme de Sept-Îles était presque le double de celle des municipalités de l'organisme de Baie-Comeau en 1986 et représentait 62,3 % des contributions municipales totales en 1994.

Enfin, la contribution des usagers et autres revenus a atteint 11,7 % des dépenses totales admissibles en 1986 et 12,8 % en 1994. Les contributions à l'origine de 24 476 $ ont grimpé de 185,3 % pour atteindre 69 835 $.

En 1986, la part spécifique provenant de la contribution des usagers et autres revenus de l'organisme de Baie-Comeau est passé de 13,1 % à 15,4 % des dépenses de l'organisme et celle de l'organisme de Sept-Îles est passée de 10,3 à 9,1 % de ses dépenses totales. La contribution des usagers et autres revenus a été proportionnellement plus élevée en provenance de l'organisme de Baie-Comeau. Alors qu'elle était à peu près égale à celle de l'organisme de Sept-Îles en 1986 elle a atteint plus que le double de celles de l'organisme de Sept-Îles en 1994. Cela peut paraître étonnant si on considère que la clientèle admise pour l'organisme de Baie-Comeau est demeurée de beaucoup inférieure à celle de l'organisme de Sept-Îles. Cependant deux facteurs sont à considérer : un nombre de déplacements plus important du côté de l'organisme de Baie-Comeau (ce qui atténue cette apparente disparité) et une tarification de 2,00 $ par service comparativement à 0,75 $ pour un client de l'organisme de Sept-Îles. La tarification à l'usager est passée de 0,60 $ à 0,75 $ pour l'organisme de Sept-Îles depuis 1986 alors qu'elle a doublé en ce qui concerne l'organisme de Baie-Comeau pour la même période.

Le coût total par passager transporté varie d'un organisme à l'autre. Ces écarts s'expliquent par le fait que chaque organisme possède ses propres caractéristiques au niveau de l'offre de service, de la demande et du territoire (concentration ou dispersion des déplacements dans le temps ou dans l'espace). En 1986, un déplacement réalisé en transport adapté coûtait au total en moyenne, 7,47 $ pour l'organisme de Baie-Comeau et 7,34 $ pour celui de Sept-Îles. En 1994, le même déplacement coûtait au total pour l'organisme de Baie-Comeau, 10,63 $ et 9,45 $ pour celui de Sept-Îles.

La situation financière des organismes de transport adapté des personnes handicapées en Côte-Nord n'est pas alarmante. Au contraire, en 1994, ces organismes ont enregistré un léger surplus sur les dépenses. En 1986, un léger déficit avait été enregistré. Les déficits proviennent en réalité de l'organisme de Baie-Comeau puisque en 1986-1989 et 1994, l'organisme de Sept-Îles enregistrait des surplus.

13.2.10 LE TRANSPORT INSTITUTIONNEL

Le transport institutionnel des bénéficiaires s'est développé dans les établissements du réseau de la santé et des services sociaux afin de permettre aux personnes résidant dans leur milieu d'accéder aux soins et services dispensés par ces derniers. Ces services s'adressaient également aux personnes résidant dans les établissements et devant recevoir à l'extérieur, soit dans un autre établissement ou ailleurs dans le milieu, des soins de même que des services de santé et des services sociaux.

Quelques types d'établissements du réseau de la santé et des services sociaux, dont le mandat vise à offrir des services aux personnes handicapées de même qu'aux personnes à mobilité réduite, dispensent un service de transport à leurs clientèles.

Il s'agit de centres de réadaptation en déficience intellectuelle, physique, visuelle ou sensorielle, de centres d'hébergement pour personnes âgées en perte d'autonomie, dont certains ont également une vocation en soins psychiatriques, ainsi que de centres d'accueil pour personnes âgées. (Tableau 4)

Les types de déplacements sous la responsabilité de ces établissements sont :

- les services de rabattement sur l'établissement dans le cas de déplacements répétitifs, en ce qui a trait aux personnes nécessitant un transport adapté régulièrement et partant du domicile pour se rendre dans un établissement du réseau, pour des fins reliées aux activités de l'établissement;

- et les déplacements interétablissements ainsi que les déplacements pour fins de loisir collectif de groupe à caractère institutionnel.

En Côte-Nord, la présence de peu de centres de réadaptation va de pair avec le petit nombre de véhicules adaptés et non adaptés. Du côté des centres d'hébergement pour personnes âgées en perte d'autonomie et des centres d'accueil pour personnes âgées situés sur le territoire d'étude, un seul centre sur sept possède un tel véhicule.

Les données du tableau 5 présentent le nombre de personnes transportées à bord des véhicules adaptés et non adaptés ainsi que le nombre de déplacements pour tous les types d'établissements en 1994-1995. Toutefois, il est impossible d'établir la proportion de personnes handicapées répondant aux critères d'admissibilité au transport adapté ayant été transportées par ces établissements de même que la proportion de sorties faites par ces dernières. On peut cependant affirmer que les personnes handicapées représentent la majorité de la clientèle des centres de réadaptation tandis que celle des centres d'hébergement et des centres d'accueil pour personnes âgées est composée principalement de personnes à mobilité réduite.

TABLEAU 4

RÉGION DE LA CÔTE-NORD (09)
NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DANS LES MRC
Année 1994

MRC	CHSLD[1]	CH-SGS[2]	CH-SP[3]	CRDI[4] - SAHT[5]	CRDI	CRDP[6]	CLSC[7]	TOTAL
Caniapiscau	1	--	--	--	--	--	3	4
La Haute-Côte-Nord	3	--	--	2	--	--	5	10
Manicouagan	4	2	--	2	--	--	3	11
Minganie	2	1	--	--	--	--	8	11
Sept-Rivières	3	1	--	1	--	--	3	8
Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent	2	--	--	--	--	--	10	12
Total	**15**	**4**	**--**	**5**	**--**	**--**	**32**	**56**

Source : Cueillette des données concernant le transport des bénéficiaires du réseau de la santé et des services sociaux. Bilan. Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, 1996.

1 Centre d'hébergement et de soins de longue durée.
2 Centre hospitalier – soins généraux et spécialisés.
3 Centre hospitalier – soins psychiatriques.
4 Centre de réadaptation pour les personnes ayant une déficience intellectuelle.
5 Services d'apprentissage aux habitudes de travail.
6 Centre de réadaptation pour les personnes ayant une déficience physique.
7 Centre local de services communautaires.

TABLEAU 5

INVENTAIRE DES DONNÉES DE TRANSPORT DES ÉTABLISSEMENTS DU RÉSEAU DE SSS
Région de la Côte-Nord (09)

NOM	TYPE	MRC ET MUNICI.	VÉH. RÉGIE	VÉH. CONTRAT	NB DÉPLACEMENTS	MOTIFS DÉPLACEMENTS	PERSONNES	DÉPENSES
Centre de santé l'Hématite	CLSC et CHSLD	Caniapiscau (Fermont)	---	---	---	---	---	---
Centre d'accueil Mgr Gendron	CHSLD	Haute-Côte-Nord (Bergeronnes)	---	Taxis, ambulances	93-94 : 227 94-95 : 128	65 ans et + : 100 %	N/D	93-94 : 38 385 $ 94-95 : 24 115 $
CLSC Forestville	CLSC	Haute-Côte-Nord (Forestville)	---	Taxis, ambulance auto personnelle	93-94 : 282 94-95 : 278	Interétabl. : 68 % 65 ans et + : 25 % Cas électif : 7 %	N/D	93-94 : 74 721 $ 94-95 : 75 168 $
Centre de santé Haute-Côte-Nord	CH	Haute-Côte-Nord (Les Escoumins)	---	Minibus adaptés, ambulances, taxis	93-94 : 461 94-95 : 364	Interétabl. : 64 % 65 ans et + : 25 % Autres : 3 %	93-94 : 461 94-95 : 364	93-94 : 95 540 $ 94-95 : 75 142 $
CLSC de l'Aquilon	CLSC	Manicouagan	---	---	---	---	---	---
Centre de réadaptation l'Emergent	CRDP	Manicouagan	---	---	---	---	---	---
Centre jeunesse Côte-Nord	CPEJ et CR	Manicouagan	1 minibus adapté	---	94-95 : 4 212	Activités div. pour les jeunes : 100 %	N/D	93-94 : 47 499 $ 94-95 : 44 691 $
Centre hospitalier régional Baie-Comeau	CH-SGS et CHSLD	Manicouagan (Baie-Comeau)	1 minibus adapté (non utilisé en 1995-96)	Taxis	93-94 : 3 644 94-95 : 3 718	Interétabl. : 30 % 65 ans et + : 10 % Transferts : 60 %	N/D	93-94 : 809 886 $ 94-95 : 736 881 $

Source : Cueillette des données concernant le transport des bénéficiaires du réseau de la santé et des services sociaux. Bilan. Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, 1996.

TABLEAU 5 (suite)

INVENTAIRE DES DONNÉES DE TRANSPORT DES ÉTABLISSEMENTS DU RÉSEAU DE SSS
Région de la Côte-Nord (09)

NOM	TYPE	MRC ET MUNICI.	VÉH. RÉGIE	VÉH. CONTRAT	NB DÉPLACEMENTS	MOTIFS DÉPLACEMENTS	PERSONNES	DÉPENSES
Centre N.A. Labrie	CHSLD	Manicouagan	1 minibus adapté	1 minibus adapté	93-94 : 414 94-95 : 320	Interétabl. : 48 % 65 ans et + : 52 %	93-94 : 414 94-95 : 320	93-94 : 27 678 $ 94-95 : 31 912 $
Foyer du Havre St-Pierre	CHSLD	Minganie (Havre St-Pierre)	---	Taxi du Havre Ambul. Boudreau	93-94 : 426 94-95 : 517	Interétabl. : 100 %	N/D	93-94 : 7 026 $ 94-95 : 8 520 $
Centre de santé St-Jean Eudes	CLSC CH-SGS CHSLD		---	2 minibus adaptés (municipalités) Ambul. Boudreau	93-94 : 2 450 94-95 : 2 233	Interétabl. : 10 % 65 ans et + : 3 % Cas électifs : 87 %	N/D	93-94 : 551 773 $ 94-95 : 474 698 $
Centre hospitalier régional de Sept-Îles	CH-SGS CHSLD	Sept-Rivières (Sept-Îles)	---	---	---	---	---	---
Centre Gustave Gauvreau	CHSLD	Sept-Rivières (Sept-Îles)	1 minibus adapté	Ambulances	93-94 : 2 326 94-95 : 2 331	Interétabl. : 1 % 65 ans et + : 99 %	93-94 : 60 94-95 : 70	93-94 : 45 462 $ 94-95 : 41 605 $
Centre de santé de Port-Cartier	CH et CLSC	Sept-Rivières (Port-Cartier)	---	Berlines	93-94 : 1 029 94-95 : 1 054	Interétabl. : 44 % 65 ans et + : 11 % EVAQ : 54 %	N/D	93-94 : 145 243 $ 94-95 : 132 040 $
Centre de santé de la Basse-Côte-Nord	CH et CLSC	Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent (Blanc-Sablon)	---	---	93-94 : 6 024 94-95 : 5 778	Interétabl. : 10 % 65 ans et + : 12 % Autres : 78 %	93-94 : 3 012 94-95 : 2 889	93-94 : 1 693 583 $ 94-95 : 1 565 000 $

Source : Cueillette des données concernant le transport des bénéficiaires du réseau de la santé et des services sociaux. Bilan. Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, 1996.

CHSLD : Centre d'hébergement et de soins de longue durée
CH-SGS : Centre hospitalier – soins généraux et spécialisés
CH-SP : Centre hospitalier – soins psychiatriques
CLSC : Centre local de services communautaires
CRDI : Centre de réadaptation pour les personnes ayant une déficience intellectuelle.
SAHT : Services d'apprentissage aux habitudes de travail.
CRDP : Centre de réadaptation pour les personnes ayant une déficience physique.

On dénombre dans la région de la Côte-Nord un parc de 4 minibus adaptés. Ces véhicules sont utilisés en régie par 4 établissements du réseau. On ne retrouve pas de véhicules en régie dans les MRC de Caniapiscau, de la Haute-Côte-Nord, de la Minganie ou sur le territoire de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent. En ce qui concerne les ressources extérieures, les établissements de la région utilisent les services de minibus adaptés, de berlines, de taxis, d'ambulances et de ressources bénévoles.

Les coûts liés au fonctionnement des véhicules[3] sont supportés par les établissements offrant un service de transport institutionnel. Pour l'exercice financier 1994-1995, on a dépensé la somme de 3 209 772 $ en transport de personnes et on a effectué 20 933 déplacements, soit une moyenne de 153,34 $ par passager. Les dépenses incluent les évacuations aéromédicales (EVAQ) en vertu de la politique ministérielle pour les cas électifs (tableaux 5 et 6).

Au total, 11 établissements du réseau de la santé et des services sociaux sont responsables du transport de leurs bénéficiaires. Les statistiques ci-haut mentionnées proviennent de ces établissements. Un nombre de 15 établissements (tableau 4) dits centraux ont répondu au questionnaire. Notons que 4 de ceux-ci, soit 2 CLSC, 1 centre hospitalier de soins généraux et spécialisés et 1 centre de réadaptation pour la déficience physique n'effectuent pas et ne sont aucunement responsables du transport des personnes. Mentionnons que plusieurs installations situées dans les villes et MRC de la région de la Côte-Nord sont rattachées aux établissements centraux. L'organisme central a rempli un seul questionnaire pour l'ensemble de ses installations.

Il y a 3 établissements, soit un centre d'hébergement et de soins de longue durée, un CLSC et un centre de réadaptation en déficience intellectuelle qui ont omis de retourner le questionnaire au MTQ en dépit d'un exercice de rappel effectué par la régie régionale. La taux de réponse du questionnaire s'élève donc à 83 %.

Le classement des établissements quant aux motifs de déplacement des usagers s'établit comme suit :

- un centre effectue de l'interétablissement à plus de 80 %;

- 2 centres effectuent de l'interétablissement dans des proportions se situant entre 60 et 80 %;

- 2 centres effectuent des déplacements à plus de 60 % pour une clientèle âgée de 65 ans et plus; notons qu'il s'agit des personnes âgées qui sont transportées pour un autre motif que l'interétablissement;

- 4 centres effectuent la majorité de leurs déplacements pour des motifs autres que l'interétablissement et pour une clientèle autre que les personnes âgées. Il

[3] Ces coûts sont incomplets puisqu'ils ne comprennent pas toujours les montants des salaires versés aux chauffeurs.

TABLEAU 6

RÉGION DE LA CÔTE-NORD (09)
PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT ADAPTÉ - ORGANISATION DE TRANSPORT PARALLÈLE

PROGRAMME MTQ 1994	TRANSPORT SCOLAIRE 1992-1993	TRANSPORT MSSS 1994-1995	TRANSPORT MSR 1993-1994
1. Véhicules - Parc de 4 véhicules adaptés (3 à contrat, 1 en régie)	- Parc de 7 véhicules adaptés t de 29 berlines	- Parc de 4 minibus adaptés (véhicules en régie)	S.O.
2. Dépenses - Coût direct (véhicules) : 333 172 $ * 2.1 % = 340 168 $ - Coût direct (contrats à taxi) : 13 928 $	- Coût direct (véhicules adaptés) : 256 693 $	- Coût de 3 209 722 $ pour le transport en régie et pour l'utilisation des ressources extérieures aux établissements (inclus les frais d'ambulance)	- Remboursement de frais de transport (taxi, automobile et transport en commun) : 405 500 $ - Remboursement de frais d'ambulance : 55 900 $
3. Territoire - 2 services de transport adapté 6 municipalités participantes	- 10 commissions scolaires dont 9 qui organisent le transport	- 56 établissements et installations du réseau de la santé et des services sociaux - 11 établissements centraux responsables du transport	S.O.
4. Clientèle - 396 personnes inscrites - 50 874 déplacements en minibus - 3 294 déplacements en taxi	- 900 élèves EHDAA transportés (transport exclusif)	- 20 933 déplacements par minibus, automobiles, taxis, ambulances et ressources bénévoles (83 % des données répertoriées)	- 1 490 personnes transportées en taxi, automobile et transport en commun. - 312 personnes transportées par ambulance

Sources :
- Le transport terrestre des personnes. Bilan et perspectives. ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, 1996
- Cueillette des données concernant le transport des bénéficiaires du réseau de la santé et des services sociaux. Bilan. Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, 1996.

peut s'agir de loisir, de visites médicales, de transport pour la clientèle de centre de jour, etc.;

- un centre effectue la moitié de ses déplacements pour de l'interétablissement, et l'autre pour divers motifs tels le loisir, des visites médicales, des activités des centre de jour, etc.

- un centre effectue la moitié de ses déplacements pour de l'interétablissement et l'autre moitié pour une clientèle âgée de 65 ans et plus qui est transportée pour un autre motif que l'interétablissement.

Enfin, après vérification en région, la méthode de remplacement des véhicules dans le temps et le partage des coûts sont très variables et en proportion et en nombre. Ainsi, dans un cas, le remplacement d'un véhicule a été assumé entièrement par une fondation. Dans un autre cas, le remplacement a été financé à part égale par l'établissement et le centre hospitalier ; ailleurs, le renouvellement a été l'oeuvre à la fois de la Régie régionale, de l'établissement et d'une fondation, tout ça à part inégale.

13.2.11 LE MINISTÈRE DE LA MAIN-D'OEUVRE, DE LA SÉCURITÉ DU REVENU ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Notons, enfin, qu'en 1993 des frais de transport à des fins médicales ont été remboursés par le ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle auprès de 1 490 bénéficiaires de la région au montant total de 405 500 $ (tableaux 6 et 7). Ce ministère a également remboursé, la même année, des frais d'utilisation d'ambulance au montant total de 55 900 $ à 312 bénéficiaires de la région (tableaux 6 et 7).

13.2.12 LE TRANSPORT DES PERSONNES FRÉQUENTANT LES CENTRES DE TRAVAIL ADAPTÉ (CTA)

La loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (L.R.Q., chapitre E-20.1) adoptée en 1978, a confié à l'OPHQ la responsabilité d'administrer un programme visant à créer des emplois, dans une structure adaptée à des personnes handicapées ne pouvant intégrer l'entreprise régulière. Les organismes admissibles à ce programme sont des organismes à but non lucratif ou des coopératives oeuvrant dans le domaine de la fabrication de biens ou des services. Ces derniers sont tenus d'engager une majorité de personnes handicapées. L'OPHQ rembourse, en vertu de ce programme, l'équivalent du salaire minimum aux centres de travail adapté.

TABLEAU 7

LE TRANSPORT AU MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ DU REVENU
TRANSPORT À DES FINS MÉDICALES (1993-1994)
CÔTE-NORD

MODE	NOMBRE DE PERSONNES	000 $	COÛT MOYEN ($)
Automobile	944	213,9	226,03
Taxi	371	163,8	441,60
Transport en commun	175	27,8	159,01
Ambulance	312	55,9	179,22

Source : Le transport terrestre des personnes. Bilan des perspectives. Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, 1996.

La Côte-Nord comprend, en 1996, un centre de travail adapté, l'Atelier populaire de Sept-Îles fondé en 1982. Au 31 décembre 1993, entre 5 et 8 personnes handicapées travaillaient dans ce centre, à chaque année. Parmi celles-ci, il n'y a toujours pas de personnes[4] admises à un service de transport adapté; les personnes utilisent donc tout autre moyen de transport, soit le service de transport de l'entreprise, celui de la famille ou d'amis et parfois un véhicule personnel adapté ou non adapté pour se rendre de leur domicile au centre de travail adapté et vice-versa[5].

Toutes les personnes assument la totalité du coût de leurs déplacements, à l'exception de celles ayant bénéficié des programmes d'adaptation de leurs véhicules personnels de l'OPHQ, de la CSST ou de la SAAQ.

[4] Ce ne sont pas toutes les personnes travaillant dans les CTA qui nécessitent du transport adapté. Par contre faute de service ou d'infrastructures d'accueil convenables, dans bien des cas les personnes en fauteuil roulant sont, à toutes fins pratiques, éliminées de l'accessibilité au programme.

[5] Lorsque le CTA était rattaché au centre de réadaptation qui occupait plus de 45 personnes handicapées par an, certaines personnes pouvaient utiliser le service public de transport adapté de Sept-Îles. Le CTA dissocié maintenant du centre de réadaptation n'a aucune entente de transport avec qui que ce soit.

CONCLUSION : TENDANCES, DEMANDE ET OFFRE FUTURES EN TRANSPORT

L'évolution réelle de la demande en transport adapté dépendra de plusieurs facteurs dont certains sont difficilement prévisibles. Le vieillissement de la population, la désinstitutionnalisation des personnes ayant une déficience intellectuelle, le retrait du réseau scolaire des personnes âgées de plus de 21 ans, ayant une déficience intellectuelle, de même que l'impact de l'application de la nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté ainsi que l'adaptation des services de transport en commun régulier pour les personnes à mobilité réduite et les contraintes financières des gouvernements sont autant de facteurs qui influenceront la demande en transport adapté. Cependant, il est possible de présenter certaines indications pouvant influer sur la demande prévisible.

Le vieillissement de la population devrait augmenter le nombre de personnes admises au transport adapté. Selon les prévisions démographiques réalisées dans le cadre de l'élaboration du plan de transport de la Côte-Nord, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus devrait passer de 6 065 en 1991 à 11 222 en 2011, soit une augmentation d'environ 85 %. Cette clientèle peut paraître restreinte actuellement si on la compare à celle du transport scolaire mais c'est une clientèle en hausse.

Par ailleurs, l'adaptation des services de transport en commun régulier pour les personnes à mobilité réduite (l'autobus urbain à plancher bas) pourrait restreindre la hausse du nombre de personnes admises au transport adapté.

En ce qui a trait à la désinstitutionnalisation des personnes ayant une déficience intellectuelle effectuée par le MSSS, celle-ci va entraîner une augmentation de la demande en transport adapté. Cependant, cette opération est en voie de finalisation. On ne peut évaluer le nombre de personnes qui seront intégrées dans la société au cours des prochaines années. Bien que la plupart de ces personnes sont théoriquement admissibles au transport adapté, il est probable que seule une minorité soit admise à un programme d'intégration socioprofessionnelle (SAHT, centres de jour) dispensé par le réseau de la santé et des services sociaux; la participation à un tel programme entraîne un nombre important de déplacements sur une base régulière. Par ailleurs, cette dernière phase du processus de désinstitutionnalisation pourrait s'échelonner sur une période de dix ans. Il est, toutefois, à noter que la multiplicité et la variété des besoins des personnes ayant une déficience intellectuelle se sont accrues au cours des dernières années entraînant, ainsi, une hausse sur le nombre de déplacements.

À moyen terme l'impact de la nouvelle politique d'admissibilité (meilleur encadrement des critères d'admission, apprentissage ou familiarisation à l'utilisation du transport en commun régulier) jumelé à la dernière phase du processus de désinstitutionnalisation des personnes ayant une déficience intellectuelle devraient restreindre la hausse du nombre de personnes admises.

Un autre facteur pouvant influer sur la demande découle de la décision du MEQ de retirer du réseau scolaire les personnes ayant une déficience intellectuelle âgées de plus de 21 ans. Des données régionales sur le nombre de ces personnes qui seront

retirées du réseau scolaire de 1995 à l'an 2002 ont pu être obtenues du MEQ. La distribution par territoire de municipalités est aussi disponible.[6]

Au cours des six prochaines années, pour la Côte-Nord, le MEQ estime entre 5 et 13 (selon les années), le nombre de personnes âgées de plus de 21 ans ayant une déficience intellectuelle (indépendamment de leur niveau de déficience) qui seront retirées du réseau scolaire; le transport scolaire assume actuellement les déplacements de ces personnes dans le cadre de leurs activités scolaires. Parmi ces personnes, un certain nombre sont théoriquement admissibles au transport adapté; en ne considérant que les catégories admissibles au programme ce sont entre 4 et 9 personnes par année qui sont théoriquement admissibles au transport adapté, la majorité de ces personnes devraient être admises à un programme d'intégration socioprofessionnelle dispensé par le réseau de la santé et des services sociaux. Rappelons que les personnes fréquentant les établissements dispensant un tel programme effectuent un nombre important de déplacements sur une base régulière soit, approximativement 460 par personne annuellement.

La majorité de ces personnes devraient être admises en SAHT ou en centre de jour, ces établissements semblent actuellement en mesure d'absorber à court et à moyen terme l'augmentation de cette clientèle. En effet, les données du MSSS révèlent qu'au 31 mars 1996, il n'y avait personne en attente d'une place dans un de ces types d'établissements dans la région. Notons que depuis 1994-1995, 50 nouvelles places ont été ajoutées dans la région. Et rien ne laisse prévoir un développement important du nombre de places en SAHT ou centre de jour permettant de répondre aux besoins de ces personnes dans les dix prochaines années.

Par ailleurs, en ce qui a trait à l'offre de service celle-ci sera conditionnée, d'une part, par le contexte économique actuel du gouvernement québécois qui laisse prévoir que les ressources affectées au programme d'aide au transport adapté ne devraient pas connaître une croissance accélérée au cours des 10 ou 15 prochaines années et, d'autre part, par la volonté de décentraliser dans les municipalités certaines activités gouvernementales notamment le transport adapté des personnes handicapées.

Dans un contexte de restrictions budgétaires, il apparaît important de se requestionner et de se repositionner par rapport aux façons de faire actuelles. Aussi, ne serait-il pas, par exemple, avantageux de favoriser la diversification des formules de desserte des clientèles du transport adapté en utilisant davantage le transport par taxi régulier ou adapté.

Par ailleurs, n'y aurait-il pas lieu de favoriser l'intégration des modes de transport (adapté, en commun régulier, scolaire, institutionnel, etc.) afin de permettre éventuellement de maximiser l'offre de service et conséquemment d'avoir un effet sur la demande future de transport. Pouvons-nous envisager, par exemple, qu'une partie du parc d'autobus adaptés et scolaires subventionné par le MTQ, pour ne nommer que ces deux modes, soit utilisée à des fins communautaires dans le but de répondre aux

[6] Le MEQ évalue à environ 800 élèves de 16 à 21 ans atteints de déficience intellectuelle présentement intégrés au réseau scolaire provincial. Il estime à 600, le nombre d'élèves qui pourra bénéficier du programme visant l'apprentissage à l'utilisation du transport en commun régulier. De ces 600 élèves, ce sont environ 130 élèves par année qui vont bénéficier de ce programme visant la diminution de l'utilisation du transport adapté.

besoins notamment des personnes âgées de même qu'aux patients qui dans le cadre de la réforme des services de santé (virage ambulatoire) auront besoin de transport pour des traitements ou un suivi médical?

C'est en partie dans ce genre de contexte que le ministère des Transports a entrepris une démarche dans le but d'examiner les possibilités de rationaliser la gestion des équipements tout en visant à maintenir un service de qualité à des coûts réduits en fonction des ressources financières disponibles. Une structure régionale d'accueil s'occuperait de la planification, de l'organisation et du fonctionnement du transport terrestre des personnes. Au niveau du transport adapté du moins , la région de la Côte-Nord pourrait probablement y gagner. Son territoire est très vaste mais le service de transport adapté se limite aux deux secteurs les plus populeux. En se servant par exemple des équipements de transport scolaire actuels (dont les berlines et les minibus) qui sont sous-utilisés, il serait possible de desservir la clientèle nécessitant du transport adapté sur un beaucoup plus grand territoire.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 13.3 LE TRANSPORT EN COMMUN

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

13.3.1 CARACTÉRISTIQUES 1

13.3.1.1 Transport en commun urbain 2

13.3.1.2 Transport en commun suburbain 2

13.3.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE 3

13.3.2.1 Loi sur le ministère des Transports 3

13.3.2.2 Loi sur les transports 3

13.3.2.3 Lois constitutives des OPT 3

13.3.2.4 Loi sur l'Agence métropolitaine de transport de Montréal 3

13.3.2.5 Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal. 3

13.3.2.6 Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec 4

13.3.3 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX 4

13.3.3.1 Ministère des Transports 4

13.3.4 RÔLE DES PARTENAIRES 4

13.3.4.1 Transport urbain 4

13.3.4.2 Transport suburbain 5

13.3.5 FINANCEMENT 5

13.3.5.1 Transport en commun urbain 5

13.3.5.2 Transport en commun suburbain 6

13.3.6 SOURCES DE FINANCEMENT 7

13.3.7 ÉVOLUTION DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN : VOLET AIDE AUX ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT 7

13.3.8 L'OFFRE DE SERVICES EN CÔTE-NORD 9

13.3.9 LA DEMANDE DE SERVICE 9

13.3.10 LE FINANCEMENT 10

13.3.11 LES FACTEURS D'INFLUENCE DE LA DEMANDE FUTURE EN TRANSPORT 10

CONCLUSION 14

CARTE 1 - RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À BAIE-COMEAU (1994)…… 11

13.3 LE TRANSPORT EN COMMUN

INTRODUCTION

Transport urbain et suburbain

La mobilité des personnes en milieu urbain est d'une importance capitale. Les transports constituent une composante incontournable de toute activité économique et sociale. Ils commandent le développement des agglomérations et ils peuvent selon les cas le bloquer ou le faciliter. Une chose est certaine, ils en orientent la structure.

Dans la plupart des pays industrialisés, le transport en commun fait l'objet d'une attention particulière de la part des autorités gouvernementales qui le considèrent essentiel à l'amélioration de la qualité de vie dans les agglomérations urbaines et à l'essor économique de ces dernières. Ils ont donc développé des programmes d'aide financière afin de le soutenir et de le développer.

Faits saillants

Le service de transport en commun n'est offert que dans une seule municipalité de la région soit Baie-Comeau qui rejoint 27 % de la population régionale.

En 1993, les résidents de la ville de Baie-Comeau ont effectuée 54 948 déplacements. Le service dispose de deux véhicules à contrat et dessert un seul circuit.

Les dépenses occasionnées par le transport en commun s'élevaient à 328 596 $ en 1993, dont 14,9 % étaient couvertes par les subventions gouvernementales alors que la proportion des dépenses assumées par les municipalités et les usagers (incluant les revenus telle la publicité) étaient respectivement de 59,2 % et 25,8 %.

13.3.1 CARACTÉRISTIQUES

Au Québec, le transport en commun urbain et suburbain est assuré par une quarantaine d'autorités organisatrices de transport dont :

- 9 organismes publics de transport en commun (OPT) ;
- 15 conseils intermunicipaux de transport (CIT) ; et
- 16 organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun (OMIT).

Les services de transport en commun urbain et suburbain existent dans 14 régions administratives, touchent 38 MRC, 200 municipalités, pour une population de 4 771 713 habitants.

13.3.1.1 Transport en commun urbain

Le programme d'aide gouvernemental au transport en commun, institué en 1976, a permis la création de 9 organismes de transport répartis dans les 6 grandes agglomérations du Québec qui regroupent 12 MRC, 70 municipalités et une population de 3 555 203 habitants.

En croissance au cours des années 80, l'offre de service a atteint son sommet au début des années 90. Cependant, nous assistons, depuis la réforme du financement du transport en commun urbain de 1992, à une rationalisation des services. Les OPT comptent actuellement sur un parc de 3 080 autobus urbains, qui parcourent annuellement plus de 212 millions de kilomètres. En plus, le service de transport urbain de Montréal peut compter sur 759 voitures de métro, réparties sur 4 lignes de métro et 2 lignes de train de banlieue comptant 91 wagons.

En chute depuis 1986, l'achalandage des services de transport en commun semble s'être stabilisé en 1993, avec 447,5 millions de déplacements comparativement à 445 millions en 1992. Toutefois, cela représente 21,3 millions de déplacements de moins qu'en 1990.

13.3.1.2 Transport en commun suburbain

L'adoption en 1984 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal et l'ouverture du programme d'aide au transport en commun aux services municipaux et intermunicipaux de transport en commun ont permis de développer les services de transport en commun dans les agglomérations de moyenne importance.

En 1993, les services de transport en commun suburbain étaient assurés par 31 autorités organisatrices de transport :

- 15 CIT et 5 OMIT dans la région de Montréal ; et

- 11 OMIT ailleurs au Québec dont celui de Baie-Comeau.

Au total, les services de transport en commun suburbain couvrent 11 régions administratives, touchent 30 MRC et 130 municipalités pour une population de 1 216 510 habitants, soit 17,6 % de la population du Québec.

Contrairement au service de transport en commun urbain, les services de transport suburbain connaissent une croissance soutenue. L'achalandage, qui était de 5,1 millions de déplacements en 1985, est passée de 9,9 à 11,6 millions de déplacements de 1990 à 1993.

De 17 en 1985, le nombre de services de transport en commun suburbain est passé à 31 en 1993. Pour la même période, l'offre kilométrique est passée de 12,9 millions de kilomètres à 18,6 millions de kilomètres, soit une augmentation de plus de 44 %. En 1993, le nombre de véhicules affectés au service suburbain était de 281, répartis sur 120 lignes.

13.3.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le transport urbain et suburbain évolue dans un environnement législatif et réglementaire qui régit le rôle et les actions des différentes institutions.

13.3.2.1 Loi sur le ministère des Transports

Le ministère des Transports institué en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (LRQ, chapitre M-28), a la responsabilité de l'application des lois et des règlements relatifs aux transports.

13.3.2.2 Loi sur les transports

La Loi sur les transports (LRQ, chapitre T-12) quant à elle confère au ministre des Transports les pouvoirs de prendre les mesures destinées à améliorer les moyens et les systèmes de transport et d'accorder des subventions à des fins de transport.

13.3.2.3 Lois constitutives des OPT

Ces différentes lois créent les 9 organismes publics de transport actuels. Elles leur accordent les pouvoirs nécessaires pour l'organisation, la planification et l'exploitation d'un service de transport en commun.

13.3.2.4 Loi sur l'Agence métropolitaine de transport de Montréal

Cette loi crée un organisme régional de transport pour la grande région de Montréal. L'agence a compétence sur la gestion de la problématique des déplacements régionaux spécifiques à Montréal.

13.3.2.5 Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal

Toujours en fonction des spécificités de la grande région de Montréal, cette loi a été adoptée afin de maintenir les services de transport suburbain dans la région de Montréal.

13.3.2.6 Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec

Ces deux lois accordent aux municipalités les pouvoirs d'organisation et de planification en matière de transport en commun sur leur territoire.

13.3.3 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

13.3.3.1 Ministère des Transports

Le ministère des Transports est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de les mettre en oeuvre, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution. Il est également responsable d'établir un plan des systèmes de transport au Québec et, entre autres, de prendre les mesures nécessaires à l'amélioration des transports, notamment en coordonnant et intégrant les divers modes de transport.

En regard de cette mission, le ministère des Transports administre depuis près de 20 ans le programme d'aide gouvernementale au transport en commun. L'objectif visé est de permettre aux grandes et aux moyennes agglomérations urbaines de se doter d'un service de transport en commun et de le développer.

L'aide financière du ministère des Transports porte sur les dépenses en immobilisation dans le cas des organismes publics de transport en commun alors qu'elle vise les dépenses d'exploitation dans le cas des organismes municipaux et intermunicipaux de transport et des conseils intermunicipaux de transport en commun de la région de Montréal.

13.3.4 RÔLE DES PARTENAIRES

13.3.4.1 Transport urbain

- Organismes publics de transport en commun

Les organismes publics de transport ont le mandat de développer le service de transport en commun et de coordonner le développement des réseaux de transport en commun urbain sur leur territoire.

Ce sont des entreprises de transport à caractère public. Les territoires concernés sont la région de Montréal (3 OPT), celle de Québec (2 OPT) et les régions de Hull, Sherbrooke, Trois-Rivières et Chicoutimi avec chacune un OPT.

- Agence métropolitaine de transport

L'Agence succède au Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC) et n'a de compétence que sur le territoire de la grande région de Montréal.

13.3.4.2 Transport suburbain

- Conseils intermunicipaux de transport

La Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal (L.R.Q., chapitre C-60.1) autorise les municipalités membres à se regrouper en conseils intermunicipaux de transport afin d'organiser un service de transport en commun sur leur territoire.

Sur les 17 CIT nés lors de l'adoption en 1983 de la Loi, 15 sont actuellement en exploitation et permettent à 107 municipalités de la couronne de Montréal, de bénéficier d'un service de transport en commun.

- Organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun

Le Code municipal du Québec ainsi que la Loi sur les cités et villes accordent à une municipalité ou à un regroupement de municipalités le pouvoir d'organiser un service de transport en commun sur le territoire de la municipalité ou du regroupement de municipalités ainsi que d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire.

On dénombre actuellement 16 OMIT au Québec. Plus de la moitié de ces organismes se retrouvent dans les régions de Montréal et Québec, avec respectivement 5 et 4 organismes sur leur territoire. Les 7 autres services de transport en commun se retrouvent dans les principaux centres du Québec, tels Rimouski, **Baie-Comeau**, Drummondville, Granby, le centre de la Mauricie et Rouyn-Noranda. Au total, les 16 OMIT touchent 130 municipalités, pour une population de 1 215 000 habitants.

Les OMIT, et c'est le cas aussi des CIT, ne peuvent exploiter eux-mêmes leur service de transport et doivent obligatoirement confier l'exploitation du service à un transporteur privé.

Il est à noter qu'une entreprise privée de transport par autobus qui est à contrat avec un CIT ou un OMIT n'est pas tenue de détenir un permis de la Commission des transports du Québec (CTQ). Cependant, une municipalité ou un regroupement de municipalités qui met en place un service municipal de transport en commun doit obligatoirement offrir le contrat de service au détenteur du permis émis par la CTQ qui couvre ce territoire. Ce dernier possède le droit de premier refus.

13.3.5 FINANCEMENT

13.3.5.1 Transport en commun urbain

Les dépenses consacrées au transport en commun ont atteint 1 milliard 124 millions de dollars en 1993 comparativement à 1 milliard 26 millions de dollars en 1990, soit une hausse de près de 10 %.

Depuis 1990, le mode de financement du transport en commun a subi de profonds changements. L'avènement en 1990 du CMTC dans la région de Montréal a établi un nouveau partage du financement du transport en commun régional.

En 1992, la réforme du financement du transport en commun a transféré aux municipalités la responsabilité du financement des dépenses d'exploitation des OPT. De plus, cette réforme a institué la contribution des automobilistes au transport en commun, ce qui constitue une nouvelle source régionale de financement.

Alors qu'en 1990 les subventions gouvernementales comptaient pour 42 % du financement du transport en commun, en 1993 elles ne représentent plus que 20 %. En contre-partie, la part relative des contributions des municipalités est passée de 26 % à 41 % des dépenses totales. Quant à la nouvelle source régionale de financement, elle représente 5 % des dépenses totales. La proportion des recettes autonomes dans le financement du transport en commun a très peu varié durant cette période passant de 32 % à 34 % et au cours de laquelle les OPT ont procédé à une rationalisation des services.

13.3.5.2 Transport en commun suburbain

Les dépenses consacrées au transport en commun suburbain ont atteint 42,6 millions de dollars en 1993 comparativement à 33,8 millions de dollars en 1990. Toutefois, lors de l'implantation de l'aide gouvernementale pour les services municipaux et intermunicipaux de transport en commun, les dépenses atteignent 12,1 millions de dollars pour 17 autorités organisatrices.

Le financement des services de transport en commun suburbain est partagé entre les usagers, le gouvernement et les municipalités. Si ces services étaient financés à 71,10 % par les usagers en 1985, ils ne l'étaient plus qu'à 44,44 % en 1990. Toutefois, même si les services municipaux et intermunicipaux ont été épargnés lors de la dernière réforme du financement du transport en commun, ont constate un changement notable dans la façon dont est financé le transport en commun suburbain.

En effet, depuis 1990 la tendance est renversée. La part des usagers au financement est passée de 44,44 % à 47,44 %. Les municipalités, appréhendant un retrait possible du gouvernement, cherchent depuis 1990 à stabiliser leur contribution en valeur absolue de 26,62 % à 20,17 % entre 1991 et 1993. Le ministère des Transports quant à lui a vu sa contribution passer de 10,4 millions de dollars en 1990 à 13,8 millions de dollars en 1993. Cette croissance s'explique par le mode de financement actuel qui est basé sur les recettes-passagers.

13.3.6 SOURCES DE FINANCEMENT

Le gouvernement du Québec s'implique financièrement dans le transport en commun depuis plus de 30 ans. Cette implantation se traduit sous des formes précises destinées, soit spécifiquement aux organismes de transport en commun (OPT), soit aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT).

Au fil des ans, plusieurs modifications ont été apportées à la législation et au programme d'aide en tant que tel. Dans les lignes qui suivent, nous retracerons les principales étapes de l'implantation gouvernementale dans le transport suburbain seulement.

Le programme d'aide gouvernementale au transport en commun (instauré en 1976, modifié par le décret n^{o} 1420-93 le 6 octobre 1993) a été instauré par le ministère des Transports en vertu des pouvoirs que lui confère la Loi sur les transports.

D'abord destiné aux OPT, le programme a été élargi en 1983 et 1984 afin de permettre aux conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal (CIT) ainsi qu'aux municipalités ou regroupement de municipalités d'une certaine importance de bénéficier de soutien financier de l'État.

Les organismes municipaux et intermunicipaux de transport tel l'OMIT de Baie-Comeau tirent leur aide en vertu du second volet du programme[1]. L'aide touche essentiellement les dépenses d'exploitation et le montant de la subvention est basé sur le niveau des recettes-passagers perçues par l'organisme municipal et intermunicipal de transport et les CIT.

13.3.7 ÉVOLUTION DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN : VOLET AIDE AUX ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT

Entre 1969 et 1984, la responsabilité de l'organisation du transport en commun est passée graduellement du secteur privé au secteur public. Au cours de cette période, le gouvernement du Québec et les municipalités se sont vues confier les responsabilités d'organisation et de financement du transport en commun.

En 1981, le gouvernement adopte la Loi modifiant la Loi sur les transports et autres dispositions législatives.[2] Cette loi vise plus particulièrement la gestion du transport scolaire, mais elle permet également aux municipalités d'organiser un service de transport sur leur territoire. La loi donne également aux municipalités le pouvoir d'agir seules ou de se regrouper afin d'offrir un service répondant à leurs besoins. Les municipalités ont donc la responsabilité d'élaborer le projet de transport et d'octroyer des contrats à un transporteur. De son côté, le ministère des Transports doit approuver ces contrats, tandis que le rôle du ministère des Affaires municipales consiste à entériner l'engagement financier de la municipalité. Notons finalement que la loi ne

[1] Le volet 1 touche l'aide financière destinée aux OPT principalement orientée vers les dépenses d'immobilisation (maintien des actifs et amélioration des services).

[2] GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, L'organisation d'un service de transport en commun, Québec, 1983.

prévoit aucun programme d'aide financière, à l'exception de l'aide technique accordée par les ministères concernés.

Un examen plus approfondi de la réforme des lois municipales montre que les grands principes qui touchent la participation et l'implication des municipalités dans la gestion du transport en commun, visent avant tout à revaloriser le rôle des municipalités en renforçant leurs responsabilités politiques. Cette revalorisation du rôle des municipalités doit cependant se faire dans le respect de l'autonomie locale, et en favorisant la participation des citoyens. Toutefois, les municipalités demeurent toujours responsables des services qu'elles entendent se donner.

Dorénavant, en matière de gestion, le gouvernement entend donc privilégier les grands principes de rationalisation et de décentralisation. Ces grands principes touchent, entre autres, le transport urbain à l'échelle provinciale, et plus particulièrement le transport dans la région de Montréal.

À cet effet, dès 1982, le gouvernement soumettait, pour discussion, une proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun spécifiquement pour la région de Montréal.[3] Cette proposition portait sur les préoccupations des municipalités situées en dehors du territoire des organismes de transport. On y suggérait notamment de transférer aux municipalités des pouvoirs décisionnels en matière de transport, de regrouper en conseil local de transport des municipalités ayant des besoins complémentaires, de faire participer les municipalités à des décisions de portée régionale et de donner aux municipalités la possibilité de faire appel à des transporteurs de leur choix.

Suite aux consultations menées par le gouvernement, les municipalités de la région de Montréal acceptent les grands principes des réformes envisagées. Cependant, elles excluent la création d'un organisme régional qui, selon elles, nuirait à l'autonomie municipale. En 1983, le gouvernement adopte la Loi sur les Conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal.[4] Cette loi permet aux municipalités de la région de Montréal qui ne font pas partie d'un organisme public de transport d'être admissibles au programme d'aide. Dès octobre 1984, le gouvernement étend ce programme aux municipalités de 20 000 habitants et plus.

Le gouvernement du Québec joue donc un rôle de premier plan dans l'organisation et le financement du transport en commun sur l'ensemble du territoire québécois dont celui de la ville de Baie-Comeau comme nous le verrons dans la section suivante.

[3] GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Le transport en commun un choix régional, Québec, 1982. 92 p.

[4] GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Loi sur les Conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, Éditeur officiel, 1983.

13.3.8 L'OFFRE DE SERVICES EN CÔTE-NORD

Un seul service de transport en commun existe en Côte-Nord, il dessert la ville de Baie-Comeau (voir carte réseau du transport en commun à Baie-Comeau, 1994). L'organisme municipal et intermunicipal de transport de Baie-Comeau (OMIT de Baie-Comeau) dessert les 371,69 km^2 du territoire de la ville de Baie-Comeau et une population de 26 012 personnes (recensement 1991). Le service a débuté le 25 janvier 1993.

Un seul circuit, de 32 km, couvre avec 2 véhicules, les 2 quartiers de la ville soit les secteurs Mingan et Marquette. Le circuit emprunte à l'intérieur, les axes principaux reliant les zones résidentielles aux institutions, commerces et industries et vice-versa. Le service est donné à contrat à un transporteur privé. Les heures journalières de service sont comme suit :

Lundi, mardi, mercredi : 12 heures ;

jeudi, vendredi : 16 heures ;

samedi : 10 heures ;

dimanche : pas de transport.

En plus du nombre de lignes, la longueur des parcours, le nombre de véhicules utilisés et la superficie desservie, l'offre de service se caractérise également par le nombre de véhicules-kilomètres offerts.

En 1993, les deux véhicules en service ont effectué 172 480 véhicule-kilomètres et 6 980 véhicules-heures. En terme de véhicules-kilomètre par population cela représente un ration de 6,63 et en terme de véhicule-heure par population, elle représente 0,27. Ces ratios sont peu élevés et s'expliquent par l'étalement de la population à desservir.

Au début des années 90, une tentative d'extensionner le service aux villes avoisinantes a été menée mais sans succès. Ce projet demeure actif et pourrait voir le jour.

13.3.9 LA DEMANDE DE SERVICE

En 1993, l'OMIT de Baie-Comeau a effectué 54 948 déplacements dont 16 498 (30,02 %) pour des adultes et 38 450 (69,98 %) pour des étudiants et des personnes d'âge d'or.

Le rapport de l'achalandage en fonction de la population a été de 2,11 ; celui de l'achalandage en fonction du vecteur véhicule-kilomètre a été de 0,32 et celui de l'achalandage sur le vecteur véhicule-heure de 7,87.

13.3.10 LE FINANCEMENT

L'organisation du transport en commun implique la contribution financière de différents partenaires qui sont les usagers, la municipalité et le ministère des Transports.

En 1993, le coût total du service a atteint 328 546 $ dont 280 000 $ en frais d'exploitation et 48 596 $ en frais d'administration. La quote-part municipale a été de 194 666 $ soit 59,24 % des coûts totaux. Les usagers[5] ont contribué pour 84 896 $ ou 25,84 % et le ministère des Transports a accordé une aide à l'exploitation en fonction des normes du programme en vigueur. Le montant de cette aide atteint 49 033 $ ou 14,92 %. Il n'y a pas eu d'autres sources de financement.

En terme de ratio d'efficience, le coût par véhicule-kilomètre a atteint 1,91 $; le coût par véhicule-heure, 47,08 $; le coût par achalandage, 5,98 $.

La situation du transport en commun sur le territoire a évolué au cours de la jeune existence du service. C'est sur l'OMIT de Baie-Comeau que repose le développement du transport en commun pour le territoire de la MRC Manicouagan et même sur celui de la Côte-Nord.

L'OMIT de Baie-Comeau a pris ou entend prendre des mesures pour augmenter l'achalandage et donner un meilleur service. L'organisme doit composer avec plusieurs facteurs pour ajuster son offre aux besoins de la clientèle.

13.3.11 LES FACTEURS D'INFLUENCE DE LA DEMANDE FUTURE EN TRANSPORT

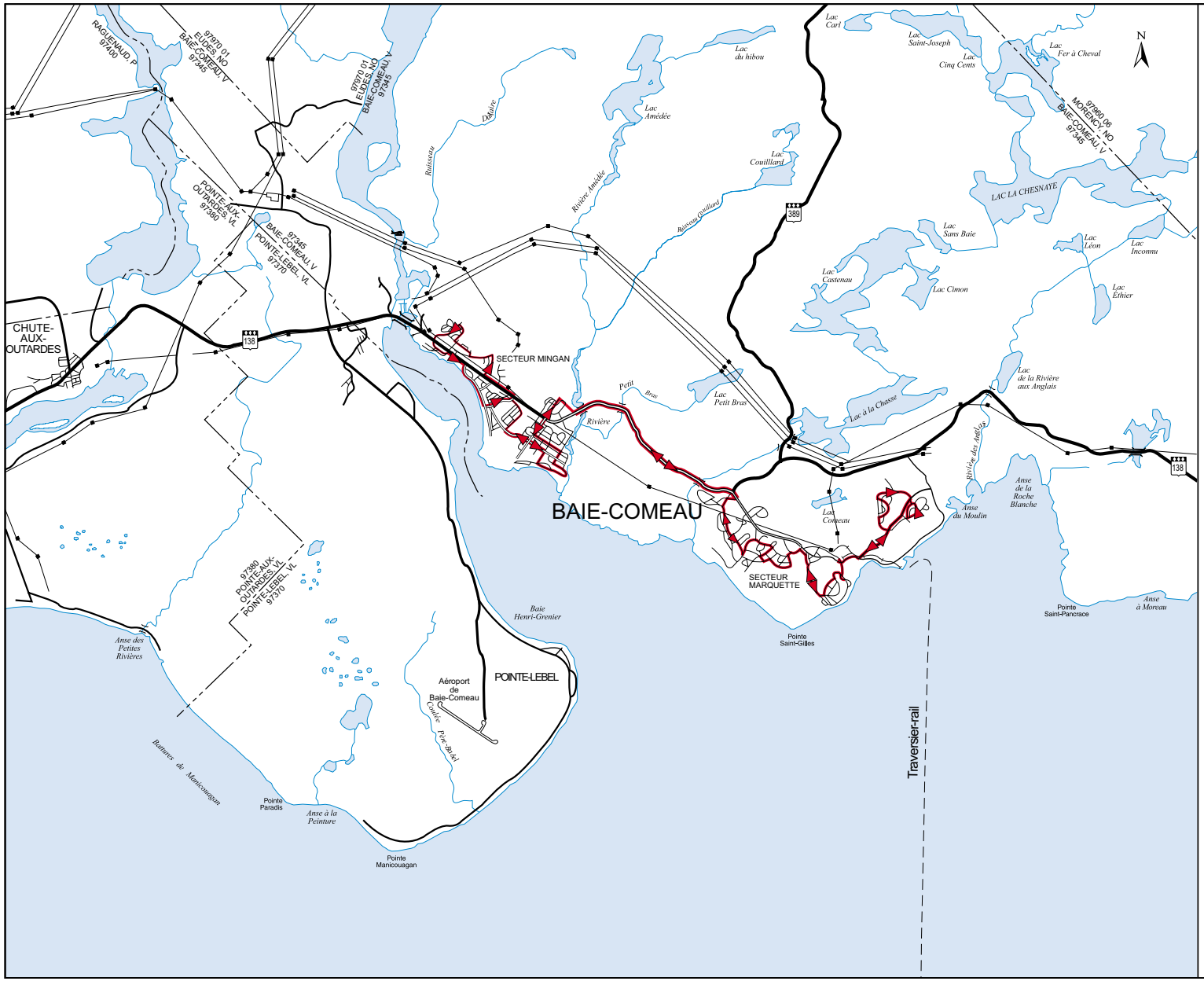
Les projets de relance pouvant entraîner une augmentation de la demande par l'entremise de techniques de gestion de la demance (les TGD). Par exemple : nouvelles lignes, respect des horaires, réduction du temps de déplacement des autobus, le réseau express, la réduction du nombre d'arrêts, l'ajout d'abribus, la conclusion d'ententes avec des partenaires, l'augmentation de la fréquence des dessertes actuelles, l'ajout d'incitatifs aux endroits appropriés, etc.

La diminution de la croissance démographique et le vieillissement de la population sont deux autres facteurs intereliés pouvant influencer la demande. L'OMIT de Baie-Comeau devra y faire face dans tout plan de relance qu'elle envisage. Les personnes âgées constitueront une clientèle-cible dont les besoins de transport sont très différents de ceux des étudiants et des travailleurs. Les personnes âgées voyagent en dehors des heures de pointe et demandent des services souples et adaptés à leurs besoins, qui vont de la visite d'attraits touristiques à la fréquentation d'établissements de santé (communautaire ou autres) ; de centres commerciaux, etc.

[5] La grille tarifaire des usagers en 1992 est celle-ci :

	Billet	10 billets	Laissez-passer
Adultes	2,50 $	20,00 $	65,00 $
Étudiants	1,50 $	12,00 $	40,00 $
Aînés	1,50 $	12,00 $	40,00 $

CARTE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À BAIE-COMEAU (1994)



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 1

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À BAIE-COMEAU (1994)

Trajet d'autobus

Direction du circuit

Source: Ville de Baie-Comeau, *Carte de transport public*, 1994

Service de la géomatique et de la cartographie, octobre 1998

L'importance grandissante du groupe d'âge des 65 ans et plus dans la population de Baie-Comeau (augmentation prévue de 91 % entre 1991-2011, soit 1 485 à 2 839 personnes) est un sujet de préoccupation des organismes de transport. Le groupe des 65 ans et plus qui représentait 5,7 % de la population en 1991, devrait s'élever à 12,4 % en 2011[6]. On peut donc penser que ce groupe d'âge exercera une pression à la hausse sur la demande en transport pendant encore plusieurs années.

Le vieillissement de la population a aussi un impact sur les ménages en âge de procréer et sur le taux de natalité tous deux à la baisse. Également, les groupes-cibles d'étudiants 15-19 ans connaîtront une croissance faible voire une décroissance d'ici 2011.

Le développement des banlieues et la perte de population dans les secteurs centraux sont d'autres facteurs d'influence de la demande en transport dont l'OMIT de Baie-Comeau se doit de tenir compte dans la réorganisation future de son service, de façon à proposer des services adaptés aux besoins de la clientèle.

On note depuis 1991 une diminution de la population. Cependant au cours de cette période un déplacement de la population des secteurs centraux vers les secteurs périphériques s'est amorcé. Des secteurs comme la Péninsule Manicouagan dont les municipalités de Pointe-Lebel et Pointe-aux-Outardes ont connu une croissance de leur population.

Cette tendance au développement des secteurs périphériques se manifeste également par une plus forte croissance du logis.

Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages suivait la même courbe. En périphérie, il est très souvent supérieur à une automobile par logis égale à un par logis pour les quartiers centraux. On constate donc un déplacement de la demande en transport du secteur à l'ouest de Baie-Comeau vers la ville de Baie-Comeau.

Le développement des secteurs périphériques et le déplacement de la population vers ces secteurs ont un incidence directe sur la tendance des déplacements motorisés qui croit en périphérie plus que dans les quartiers centraux. L'évolution des déplacements suit l'évolution démographique et cette tendance semble vouloir se poursuivre. On devrait ainsi observer de 1991 à 2011, un accroissement des déplacements en provenance des secteurs périphériques et une diminution des déplacements des secteurs centraux.

[6] Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016. Modèle ES-3. Statistique et économie en transport, 3 juillet 1996.

Dans le cas de Baie-Comeau où l'emploi est davantage structuré sur de gros employeurs des secteurs primaires et secondaires, où des efforts de rationalisation et des objectifs de productivité sont avant tout recherchés et consentis dans tout projet d'expansion, il est possible de projeter un taux d'employabilité assez bas. Par conséquent à moyen terme, il se pourrait qu'il y ait une diminution des déplacements dans tous les quartiers à l'aube de l'an 2011, en particulier à la période de pointe le matin.

Pour répondre à la demande, le transport en commun devra ajuster son offre de service en tenant compte de ces facteurs.

D'autres facteurs viendront également modifier la demande future en transport en commun. Parmi ces facteurs, on peut mentionner la nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté et la possible adaptation des services de transport en commun régulier pour les personnes à mobilité réduite.

CONCLUSION

Le service de transport en commun se limite en Côte-Nord à un service, soit celui de l'organisme municipal de transport de Baie-Comeau.

Ce dernier caresse le projet d'étendre ses services à l'ensemble des municipalités rejointes par le service de transport adapté soit Pointe-Lebel, Pointe-aux-Outardes, Chutes-aux-Outardes, Ragueneau et Baie-Comeau. Le service proposé se ferait d'abord sur réservation puis, une fois rodé, de façon régulière.

Du côté de Sept-Îles, des tentatives ont été menées entre autres pour mener les travailleurs à l'usine Alouette située à 30 km du centre de la ville. Avec un taux de motorisation très élevé, ce service a été abandonné. Quant aux élèves du Cégep, ce sont les autobus scolaires qui assument le service de transport. Ce transport est non subventionné.

Le transport en commun ne connaît pas la faveur comme mode de transport. Il demeure marginal et peu compétitif compte tenu du taux de motorisation important, de l'étalement urbain et de la densité faible d'habitation. Dans un système où la municipalité et le passager sont appelés à contribuer, le réseau de parents et d'amis peut dans bien des cas palier à l'absence ou non d'un réseau de transport collectif structuré à l'échelle municipale.

Le projet d'intégration des services de transport terrestre des personnes pourrait faire du transport en commun un mode plus efficace et polyvalent en se servant de la complémentarité entre les différents services. Le projet met en chef de file la situation des finances publiques et la volonté du gouvernement de responsabiliser davantage le milieu local. La démarche vise une gestion intégrée du transport collectif et une meilleure utilisation des ressources existantes. Un des éléments fondamentaux demeure la qualité des services. À ce niveau, une entité administrative régionale (à l'échelle d'une ou plusieurs MRC) pourrait prendre en charge de nouvelles responsabilités, de façon à offrir à la population des services efficaces répondant à la fois aux besoins de transport collectif dans les domaines scolaire, commun, adapté, interurbain et par taxi.
Il pourrait s'agir d'un transport communautaire à l'échelle d'un territoire suffisamment grand de façon à ce que celui-ci comporte suffisamment d'équipement pour atteindre à la fois une clientèle

jeune, à mobilité réduite ou âgée suffisante à des coûts non prohibitifs. Le transport en commun pourrait ou non faire partie des services offerts selon les portions de territoires, la population et la répartition des équipements de transport.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 13.4 LE TRANSPORT INTERURBAIN

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Collaboration : Jean Blais

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1
13.4.1 CARACTÉRISTIQUES 1
13.4.1.1 Transport interurbain par autobus 1
13.4.1.2 Transport nolisé et touristique 1
13.4.2 PROBLÉMATIQUE 2
13.4.2.1 Le transport interurbain par autocar 2
13.4.2.1.1 Historique 2
13.4.2.1.2 Problématique générale 3
13.4.2.1.3 Problématiques particulières 3
13.4.2.2 Transport nolisé et touristique 9
13.4.3 LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE 10
13.4.3.1 Problématique 10
13.4.3.2 Encadrement institutionnel, législatif et réglementaire 10
13.4.3.2.1 Loi sur les transports 10
13.4.3.2.2 Règlement sur le transport par autobus 11
13.4.3.2.3 Loi nationale sur les transports routiers 11
13.4.4 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX 11
13.4.4.1 Ministère des Transports 11
13.4.4.2 Commission des transports 12
13.4.4.2.1 Les conditions d'entrée sur le marché 12
13.4.4.2.2 Le transport nolisé 12
13.4.5 RÔLE DES PARTENAIRES 13
13.4.5.1 Association des propriétaires d'autobus du Québec 13
13.4.6 FINANCEMENT 13
13.4.7 LA SITUATION SUR LE TERRITOIRE DE LA CÔTE-NORD 14
13.4.7.1 Les services réguliers 14
13.4.7.1.1 L'offre de services 14
13.4.7.1.2 La demande de service 15
13.4.7.2 Les services nolisés et touristiques 18
13.4.7.2.1 Les transporteurs régionaux 18
13.4.7.2.2 Les transporteurs extra-régionaux 24
CONCLUSION 27
1. LE TRANSPORT INTERURBAIN 27
2. LE TRANSPORT NOLISÉ 28

ANNEXE

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Variation de la population directement desservie par autocar interurbain selon la taille des municipalités (1981-1991) 4

Tableau 2 Transport par autocar interurbain itinéraires en mars 1996 16

Tableau 3 Transport par autocar interurbain passagers transportés en 1995 17

Tableau 4 Liste des transporteurs régionaux effectuant du transport nolisé Côte-Nord en 1993-1994 21

Tableau 5 Liste des transporteurs régionaux effectuant du transport interurbain Côte-Nord - octobre 1996 22

Tableau 6 Liste des principales agences touristiques de voyages s'occupant des voyagistes réceptifs ayant exécuté des voyages en Côte-Nord depuis 1990 et transporteurs correspondants 26

LISTE DES CARTES

Carte 1: Distances routières et durée du trajet par autocar 7

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Évolution de l'offre du transport interurbain par autocar au Québec 5

13.4 TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR, LE TRANSPORT NOLISÉ ET TOURISTIQUE

INTRODUCTION

L'industrie du transport par autocar au Québec représente une activité économique importante composée de près de 280 transporteurs répartis sur presque l'ensemble du territoire québécois.

Cette industrie se divise en deux secteurs d'activité bien distincts par la nature du service offert soit : le transport interurbain par autobus et le transport nolisé et touristique.

Ce chapitre présente les caractéristiques des deux secteurs, leur problématique respective, le cadre législatif et réglementaire, le rôle des intervenants et des partenaires et le financement. Il aborde également l'analyse de l'offre et de la demande régionale et termine avec une conclusion.

13.4.1 CARACTÉRISTIQUES

13.4.1.1 Transport interurbain par autobus

Le transport interurbain par autobus est présent presque partout sur le territoire du Québec. Le service est assuré par une cinquantaine de transporteurs, qui exploitent un parc d'environ 225 véhicules affectés au transport interurbain.

La grande majorité des transporteurs interurbains offre également des services de transport par affrètement (nolisé et touristique). En fait, un seul transporteur au Québec a concentré ses activités uniquement sur le transport interurbain. Il s'agit de la firme Orléans Express, qui détient un parc de 59 véhicules et offre le service entre Montréal et Québec ainsi que la desserte de la Gaspésie.

Le transport interurbain par autocar au Québec se caractérise par la présence de deux niveaux de service. Le réseau de base, et le réseau régional plus diffus dont les lignes desservent l'intérieur d'une région et qui dans la grande majorité permettent un rabattement sur le réseau de base.

L'industrie du transport interurbain par autobus représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 60 millions de dollars annuellement.

13.4.1.2 Transport nolisé et touristique

Les services de transport nolisé par autobus progressent fortement au Québec depuis le début des années 80, particulièrement dans le domaine touristique. En 1994, 277 titulaires de permis nolisé oeuvraient au Québec.
Le titulaire d'un permis de transport nolisé peut offrir n'importe quelle destination au Québec en provenance des points de service inscrits à son permis.

La réglementation du transport nolisé limitant l'accès, vise le partage du marché entre les transporteurs afin de garantir la stabilité et la qualité des services.

13.4.2 PROBLÉMATIQUE

13.4.2.1 Le transport interurbain par autocar

13.4.2.1.1 Historique

Après une période d'expansion durant les années 20 où s'installe le réseau de transport par autocar, les années de la " crise " changent radicalement les enjeux. Une guerre des prix dans un contexte de récession conduit plusieurs transporteurs à la faillite et déstabilise les services. Le gouvernement tente alors d'éliminer les effets nuisibles d'une trop forte concurrence en restreignant l'accès au marché. De nouvelles dispositions accordent aux transporteurs en place un droit exclusif d'exploitation leur garantissant ainsi une rente de territoire. En contre-partie, les transporteurs doivent assurer des services sur certains itinéraires à faible achalandage.

La période de la guerre fait gonfler la demande de transport par autocar qui retrouve au début des années 50 des proportions correspondant davantage au libre choix des voyageurs, dont une part grandissante toutefois commence à délaisser l'autocar et le train pour l'automobile. Néanmoins, l'industrie de l'autocar continue de progresser avec l'accroissement de la population, même si sa part relative commence à diminuer face aux nouveaux concurrents.

La régression véritable survient au début des années 80 alors que Voyageur, qui détient 75 % du marché, perd 40 % de son achalandage. L'interfinancement devenant alors trop lourd à supporter, l'entreprise vend ses permis les moins profitables à des transporteurs régionaux dont les coûts de production sont moins élevés puis, en 1989, se retire des services d'autocar au Québec.

Cette partition favorise quelques transporteurs régionaux qui rachètent les permis les plus lucratifs. Mais là où une entreprise comme Voyageur avait réussi à maintenir pendant des décennies un réseau intégré de transport par autocar à travers tout le Québec grâce à l'interfinancement, d'autres entreprises d'envergure régionale ont de la difficulté à maintenir la même cohésion. La cause profonde n'est pas imputable aux transporteurs, mais à une régression de la demande de transport interurbain, notamment en raison du vieillissement de la population et d'un certain déséquilibre démographique régional.

À la fin des années 70, le réseau d'autocars interurbains atteint son apogée ; il mesure 25 000 km, dessert 835 localités et offre près de 300 000 places par semaine. Aujourd'hui en 1995, l'étendue du réseau est ramenée à 17 000 km, le nombre de localités desservies à 670 et le nombre de places offertes à moins de 200 000 par semaine. L'offre de service est réduite du tiers, tandis que l'écart se situe entre petites et grandes agglomérations. Dans les agglomérations inférieures à 5 000 habitants, la proportion de la population desservie par autocar passe de 66 % en 1981 à 50 % en 1991. Dans les agglomérations comptant de 5 000 à 20 000 habitants, la proportion

passe de 71 % à 64 % tandis qu'elle demeure à 100 % dans toutes les autres agglomérations (tableau et fig. 1).

13.4.2.1.2 Problématique générale

Les services réguliers de transport par autocar accusent une certaine régression depuis le début des années 1980. La diminution de la demande responsable de cette situation et l'amenuisement de la part d'autofinancement qui en résulte conduisent tout droit à la désaffectation des services de transport collectif en zone rurale et à la réduction des services intervilles. Si les conditions du marché et l'interfinancement des parcours n'arrivent plus à maintenir seuls une offre satisfaisante, une partie de la clientèle optera dans ces conditions pour l'automobile, ce qui affectera encore davantage la rentabilité du transport par autocar et par voie de conséquence, la clientèle captive de ce mode de transport.

Bien que la demande générale de déplacements interurbains ait tendance à augmenter avec la population, la part qui revient à l'autocar ne cesse de diminuer. Deux facteurs peuvent expliquer ce recul :

a) la population augmente dans les grands centres urbains de Hull-Ottawa, Québec et surtout dans la couronne montréalaise, alors qu'elle diminue ou stagne en région périphérique et dans les zones rurales. Les régions urbaines centrales sont déjà bien pourvues en systèmes de transport public et les régions périphériques réduisent leur espace, ce qui contribue à la diminution de la demande de transport interurbain.

b) les jeunes, adeptes souvent captifs de l'autocar, sont aujourd'hui moins nombreux que leurs aînés les “ babyboumers ” d'il y a quinze ans .

Ces deux facteurs démographiques se conjuguent pour faire diminuer la demande de transport par autocar interurbain.

13.4.2.1.3 Problématiques particulières

- Les réseaux

L'ensemble des itinéraires de transport par autocar gravite autour de l'axe Ottawa-Montréal-Québec et s'organise en deux types de réseaux : un réseau de “ base ” qui relie entre elles les principales agglomérations et un réseau régional, plus diffus, qui dessert l'intérieur des régions et les relie au réseau de base.

TABLEAU 1

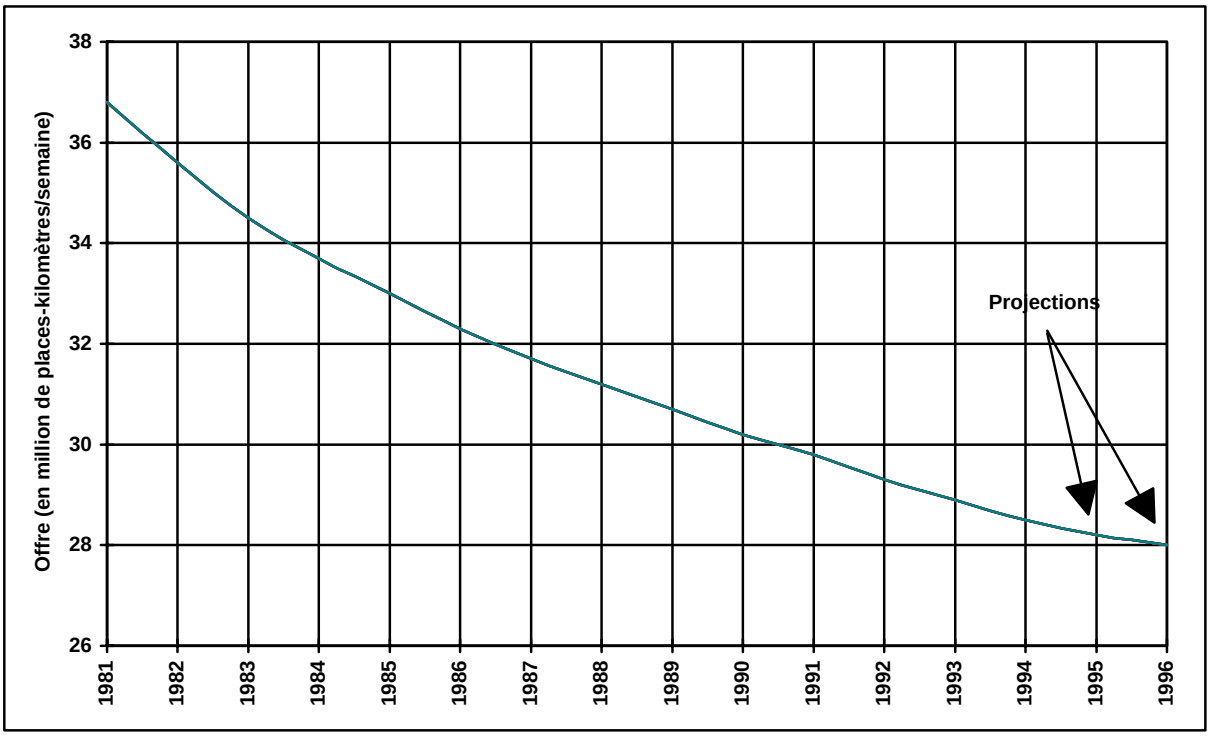
VARIATION DE LA POPULATION DIRECTEMENT DESSERVIE PAR AUTOCAR INTERURBAIN SELON LA TAILLE DES MUNICIPALITÉS (1981-1991)

Taille des municipalités en nombre d'habitants	Population desservie/Total				Variation 1991-1981
	1981		1991		
Moins de 1 000	187,8/416,6	45 %	114,6/359,1	32 %	- 13 %
1 001 à 2 000	344,7/498,6	69 %	247,0/529,5	47 %	- 22 %
2 001 à 5 000	554,9/739,1	75 %	486,1/787,7	62 %	- 13 %
5 001 à 20 000	746,2/1 050,1	71 %	848,1/1 318,4	64 %	- 7 %
Plus de 20 000	3 596,6/3 596,6	100 %	3 875,3/3 875,3	100 %	0
Total	5 424,2/6295,0	85 %	5 571,1/6 870,0	81 %	- 5 %

Source : Ministère des Transports du Québec, Service des politiques et de la réglementation en transport terrestre des personnes.

N.B. : Les municipalités desservies par un organisme municipal de transport en commun sont automatiquement comptabilisées.

FIGURE 1
ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR AU QUÉBEC



Sur une carte routière (carte 1), on peut constater la disposition en étoile du réseau routier. Partant d'Ottawa-Hull, Montréal, Trois-Rivières, les routes rejoignent les centres régionaux de Rouyn-Noranda, Mont-Laurier, Joliette, Sherbrooke, Drummondville, Chicoutimi, Baie-Comeau, Rimouski, c'est le réseau de base. De là, le réseau routier se diffuse à l'intérieur des régions pour rejoindre des centres secondaires et les localités rurales, c'est le réseau régional.

Par ailleurs, nous avons regroupé l'ensemble des itinéraires en quatorze corridors qui desservent autant de régions. Le corridor Montréal-Québec est un cas particulier puisqu'il dessert directement trois agglomérations et sert de liaison entre plusieurs régions. Un quinzième groupe d'itinéraires se compose uniquement de parcours extraprovinciaux vers les États-Unis et l'Ontario.

- Le réseau régional est menacé de disparition à plus ou moins court terme faute d'une rentabilité suffisante.

- Quant au réseau de base, c'est sa capacité concurrentielle face à l'automobile et au train qui est mise à l'épreuve.

L'évolution de l'offre de transport interurbain au cours de cette période est principalement marquée par un déplacement vers les principales agglomérations et l'abandon des liaisons de courte distance entres les localités de moins de 5 000 habitants.

- Le réseau régional

La migration des populations rurales vers les agglomérations urbaines observée au Québec depuis le début des années 80 s'est traduite par une baisse constante de l'achalandage sur le réseau régional.

Plusieurs itinéraires du réseau régional ont vu leur fréquence réduite en plus d'être amputés d'une partie de leur desserte. Depuis 1986, on observe plus de 40 abandons de service sur le réseau régional. Une part grandissante de la population des petites localités se retrouve sans aucun service de transport collectif.

Les contextes démographique et économique actuels ne permettent plus à l'entreprise privée de maintenir des services de transport interurbain en région. Sur la base du critère de rentabilité, seul critère sur lequel l'entreprise privée prend ses décisions, plusieurs autres itinéraires du réseau régional sont menacés de réduction de service et même d'abandon.

- Le réseau de base

À l'instar du réseau régional, certains facteurs démographiques affectent négativement l'achalandage du transport interurbain par autobus sur le réseau de base.

Ainsi, le phénomène du vieillissement de la population observé au Québec depuis plusieurs années a fait croître la portion des 25-64 ans dans la pyramide d'âge. Or, c'est dans cette portion de la population que nous retrouvons le taux de motorisation le plus élevé. On observe également une baisse de la population âgée de moins de 25 ans. Ce qui représente une réduction de la clientèle captive du transport interurbain.

La situation précaire du réseau affecte également le réseau de base. En effet, la régression du réseau régional fait en sorte que le réseau de base reçoit moins de voyageurs qui effectuent un transfert d'un réseau à l'autre. De plus, la réglementation de nature économique qui régit cette industrie au Québec impose un système d'interfinancement entre le réseau de base et certains itinéraires du réseau régional. La rentabilité du réseau de base est donc affectée par la situation difficile du réseau régional.

Toutefois, contrairement au réseau régional, la migration des populations rurales vers les agglomérations urbaines devrait jouer en faveur du réseau de base. Ce phénomène devrait se traduire par un accroissement des déplacements entre les principales agglomérations du Québec. Cependant, plusieurs acteurs se disputent ce marché (l'avion, le train, l'automobile et l'autobus).

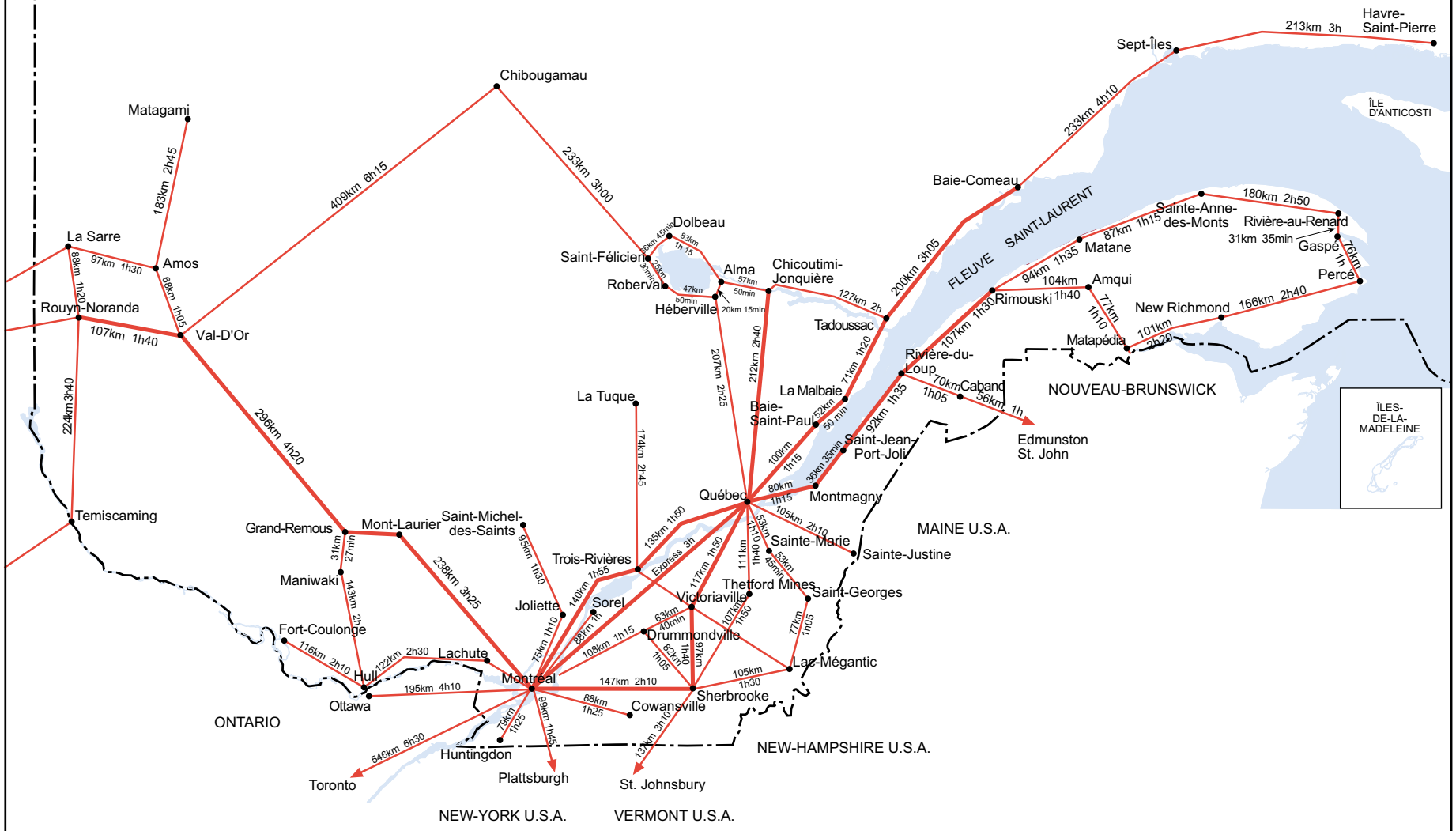
Les baisses successives d'achalandage, conjuguées au système d'interfinancement, ont affaibli la capacité concurrentielle des transporteurs interurbains par autobus sur le réseau de base.

CARTE - DISTANCES ROUTIÈRES ET DURÉE DU TRAJET PAR AUTOCAR

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1

DISTANCES ROUTIÈRES ET DURÉE DU TRAJET PAR AUTOCAR



Source: Carte: Le transport interurbain des voyageurs au Québec, MTQ

Service de la cartographie, octobre 1997

Les tendances à long terme qui se dégagent des problématiques particulières laissent entrevoir une disparition éventuelle de services de transport interurbain en région, une baisse constante de la part de marché de l'autocar dans les déplacements interurbains, des pertes d'achalandage ou au mieux une stabilisation de l'achalandage sur le réseau de base, ainsi qu'un affaiblissement graduel de la rentabilité et de la capacité concurrentielle des transporteurs sur ce marché.

13.4.2.2 Transport nolisé et touristique

À l'inverse, les services nolisés prospèrent avec l'augmentation du nombre de retraités et avec la concentration urbaine. Le groupe des 65 ans et plus aura augmenté ses effectifs de 60 % entre 1991 et 2011. Ces nouveaux venus sont dans l'ensemble plus riches, plus instruits et plus disposés à voyager que leurs aînés. Par ailleurs, la croissance des grandes villes favorise les échanges avec l'extérieur, ce qui a pour effet de stimuler la demande de transport nolisé par autocar, en particulier pour les voyages touristiques et les congrès.

Le transport nolisé régional constitue une base relativement stable pour les entreprises.

Le marché touristique international a la faveur des transporteurs, en particulier la prise en charge des groupes aux aéroports pour une durée d'une à deux semaines chaque fois. C'est un marché lucratif, en forte croissance et qui progresse à travers le pays. Il permet de programmer les services d'autocar longtemps à l'avance et donc de minimiser les coûts de production. Ce marché a aussi ses inconvénients. Il fluctue avec le cours des devises, il se limite à quelques mois durant l'année, pour l'instant, et il est en concurrence avec d'autres destinations dans le monde, tout aussi intéressantes.

Cependant, ce marché ignore les frontières. Les touristes peuvent arriver à Halifax, Québec ou Montréal et repartir de Toronto ou d'ailleurs, et vice-versa. Pour répondre à cette demande et encourager son développement, il devient impératif de faciliter les échanges extraprovinciaux. C'est pourquoi ici l'harmonisation des règles et l'ouverture du marché deviennent nécessaires. La recherche d'une plus grande harmonisation dans la réglementation du transport par autocar entre le Québec et les États voisins ne pourra que favoriser le développement de ce marché.

On voit déjà poindre dans ce secteur du transport quelques problèmes typiques d'une croissance accélérée. On observe notamment une pénurie croissante d'autocars de bonne qualité en haute saison depuis quelques années déjà, ce dont se plaignent les voyagistes. On constate aussi une intensification du passage des autocars dans les centres-villes, ce qui déplaît aux commerçants et aux résidents.

13.4.3 LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

13.4.3.1 Problématique

Le transport par autocar est sous la responsabilité du gouvernement du Québec en ce qui concerne les liaisons effectuées à l'intérieur de son territoire. Bien qu'il ait le pouvoir d'intervenir dans le domaine du transport extraprovincial par autocar, le gouvernement fédéral a délégué ce pouvoir aux provinces en 1954[1]. Toutefois, dans le cadre de l'Accord sur le commerce intérieur, qui entrait en vigueur en juillet 1995, le gouvernement fédéral, poursuivant son objectif de déréglementation économique dans le secteur des transports, obtient l'engagement des provinces de revoir la question de l'accès des transporteurs au marché. L'objectif avoué du gouvernement fédéral dans ce contexte est de libérer le transport extra-provincial par autocar de toute contrainte réglementaire à incidence économique.

Les arguments invoqués pour justifier l'intervention de l'État dans ce secteur d'activité ont trait à la volonté de maintenir un réseau de transport de voyageurs qui soit stable, économique et fiable sur l'ensemble du territoire.

Les moyens utilisés par les provinces pour atteindre cet objectif vont du contrôle de la concurrence à l'étatisation des services, en passant par l'intégration de tous les modes de transport des voyageurs et l'aide financière.

Ils sont donc très diversifiés, mais dans l'ensemble ils sont tous justifiés par la volonté des gouvernements provinciaux de pouvoir compter sur l'existence d'un réseau de transport de voyageurs accessible au plus grand nombre de citoyens possible.

13.4.3.2 Encadrement institutionnel, législatif et réglementaire

Au Québec, le transport par autocar est régi par la Loi sur les transports et le règlement sur le transport par autobus[2].

13.4.3.2.1 Loi sur les transports

La Loi sur les transports (LRQ, chapitre T-12) confère au ministre des Transports les pouvoirs de prendre les mesures destinées à améliorer les moyens et systèmes de transport ainsi que d'accorder des subventions à des fins de transport. La Loi sur les transports a créé la Commission des Transport du Québec.

[1] Loi sur le transport extra-provincial par véhicule à moteur, statuts du Canada, 1954, chap. 59 (proclamation au Québec en janvier 1961)

[2] Règlement sur le transport par autobus, L.R.Q. chapitre T-12, règlement 2.1

13.4.3.2.2 Règlement sur le transport par autobus

En vertu des pouvoirs que lui confère la Loi sur les transports, le gouvernement a instauré le Règlement sur le transport par autobus. Ce règlement contient l'ensemble des dispositions réglementaires concernant le transport par autobus.

Sauf exception, quiconque désire effectuer du transport rémunéré de personnes à l'aide d'un autobus et d'un minibus doit être titulaire d'un permis de transport délivré par la CTQ.

Le règlement détermine 8 catégories de permis[3], dont ceux pour les transports interurbain, nolisé et touristique. Le règlement édicte l'ensemble des dispositions relatives à l'obtention, au renouvellement et au transfert d'un permis.

13.4.3.2.3 Loi nationale sur les transports routiers

Malgré le fait que depuis 1954, ce sont les gouvernements provinciaux qui réglementent le transport extraprovincial par autocar, une modification apportée en 1987 à la Loi nationale sur les transports routiers vient baliser le pouvoir de réglementation dans ce domaine.

Ainsi, le transport extraprovincial est régi de la même manière que le transport intérieur. Dans ce cas, l'émission des permis fait nécessairement l'objet de consultations auprès des administrations des autres provinces canadiennes ou des états américains.

13.4.4 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

13.4.4.1 Ministère des Transports

Par l'intermédiaire du ministre des Transports, le Ministère voit à l'application de la loi et des règlements relatifs au transport par autobus.

Le Ministère a également la responsabilité générale de l'élaboration des politiques en matière de transport des personnes, notamment le transport par autobus. Pour ce faire, il réalise les études et les évaluations nécessaires au maintien à jour de l'expertise et de la réglementation.

[3] Il s'agit des permis de transport interurbain, nolisé , urbain, scolaire, touristique, aéroportuaire, par abonnement et expérimental (réf. Annexe).

13.4.4.2 Commission des transports

La CTQ est un organisme quasi judiciaire chargé de l'administration du règlement sur le transport par autobus. Créée en vertu de la Loi sur les transports, la CTQ est responsable de la délivrance des permis.

13.4.4.2.1 Les conditions d'entrée sur le marché

Le requérant d'un permis doit faire la preuve de sa compétence professionnelle, de la viabilité financière de son entreprise et de l'existence d'un marché pour le service proposé.

La Commission doit juger cette preuve en tenant compte de l'existence éventuelle d'autres services semblables, car le service proposé ne doit pas être " susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité. "[4]

Cette dernière disposition protège le transporteur en place de la concurrence sur un même itinéraire pour l'interurbain ou un même territoire pour le nolisé. En contrepartie, les horaires sont déposés et les tarifs sont contrôlés par la Commission qui peut également tenir des audiences publiques s'il y a contestation de la part des usagers et ordonner que des correctifs soient apportés.

Depuis 1986, les permis " interurbain " et " nolisé " sont séparés. En outre, il ne sont plus émis à vie mais pour une durée maximale de cinq ans au terme de laquelle ils deviennent caducs. Les propositions de service sont alors ouvertes à tous, ce qui permet désormais une certaine concurrence intramodale. Un permis qui n'est plus utilisé est révoqué par la CTQ. Un permis dont les conditions d'exploitation ne sont pas respectées par le transporteur peut également être révoqué.

13.4.4.2.2 Le transport nolisé

L'entrée sur le marché du transport nolisé laisse déjà place à une certaine concurrence. Le nombre de transporteurs par territoire est limité pour ce qui est de la prise en charge des passagers. Si les transporteurs réussissent à se partager la clientèle, c'est par contre souvent au détriment du consommateur. Toutefois les aéroports internationaux et la plupart des centres urbains sont accessibles à tous. La réglementation du " nolisé " est donc plus libérale que celle de l'" interurbain ", car il s'agit d'une activité en croissance et à caractère essentiellement commerciale. Malgré cela, plusieurs transporteurs se sentent à l'étroit dans cette réglementation où des assouplissements seraient nécessaires.

[4] Idem, article 12, paragraphe 6.

13.4.5 RÔLE DES PARTENAIRES

13.4.5.1 Association des propriétaires d'autobus du Québec

Fondée en 1926, l'APAQ comptait une dizaine de membres. Son mandat à l'époque était de favoriser l'implantation et la croissance du transport par autobus et par autocar au Québec.

Aujourd'hui, l'APAQ regroupe quelque 165 entreprises qui offrent des services de transport en commun interurbain, nolisé, scolaire, touristique, aéroportuaire et urbain.

L'ensemble des membres de l'APAQ exploitent plus de 4 000 véhicules, dont 1 000 autocars.

L'Association offre une gamme variée de services à ses membres, comprenant la représentation de l'industrie auprès des instances gouvernementales, l'établissement des règles à l'égard des services de transport, etc.

L'Association poursuit ses interventions dans l'élaboration des lois et règlements touchant l'industrie du transport par autobus et s'assure ainsi que l'on tienne compte des intérêts des transporteurs dans le respect de l'intérêt public et représente l'industrie devant la Commission des transports du Québec.

13.4.6 FINANCEMENT

L'industrie du transport interurbain par autobus est une activité économique entièrement aux mains de l'entreprise privée.

L'État n'a pas eu à intervenir directement pour soutenir financièrement cette activité. Cependant, le transport interurbain par autobus est une activité réglementée. En effet, l'État intervient de façon réglementaire afin de régir l'octroi des permis et prescrire certaines conditions d'exploitation. Cette réglementation à caractère économique soutient un mécanisme d'interfinancement interne à l'industrie qui permet de financer les circuits à faible rentabilité via les circuits les plus rentables.

Les passagers sur les lignes rentables (réseau de base) subventionnent indirectement les passagers qui utilisent le réseau régional plus coûteux. Les tarifs demandés sur le réseau régional ne reflètent pas les coûts et les transporteurs ont de la difficulté à rentabiliser ces services mais ces tarifs demeurent acceptables pour les usagers. Pour les transporteurs, l'interfinancement nuit à la compétitivité du transport par autocar vis-à-vis les autres modes.

Le ministère des Transports tient au principe de l'interfinancement, du moins dans le secteur du transport interurbain par autocar. Advenant une diminution de la demande pour ce mode de transport en région, le principe d'interfinancement se retrouve dans une situation de plus en plus difficile à soutenir et en bout de ligne des personnes pourraient sur un certain territoire se retrouver sans autre alternative de transport collectif.

En Côte-Nord, le principe de l'interfinancement ne s'applique pas de la même façon. Le réseau régional est pour ainsi dire inexistant sauf la portion Fermont/Baie-Comeau. Les transporteurs travaillent donc d'abord sur un réseau de base dont la desserte ne semble pas affectée. La rentabilité ne devrait pas faire de doute sur ce réseau. Par ailleurs, les transporteurs peuvent se servir de plusieurs permis de transport pour se financer. Ainsi, en faisant du transport nolisé, scolaire, par abonnement ou autres, les transporteurs peuvent réussir à financer certains services qui autrement ne le seraient pas. Ils appliquent une forme d'interfinancement.

13.4.7 LA SITUATION SUR LE TERRITOIRE DE LA CÔTE-NORD

13.4.7.1 Les services réguliers

13.4.7.1.1 L'offre de services

En mars 1996, trois entreprises ou transporteurs privés dispensent le service de transport interurbain sur la Côte-Nord soit Intercar Côte-Nord inc., Autobus du Littoral inc. et Les autobus Tremblay et Tremblay inc. filiale d'intercar Côte-Nord inc. Au total, ces trois entreprises desservent 25 municipalités sur 37 (la Basse Côte-Nord n'est pas desservie, ni la portion de Havre-Saint-Pierre à Natashquan), réparties sur 5 des 6 MRC et territoire municipalisé de la Côte-Nord.

Le service est disponible auprès de 86 % de la population régionale soit 83 754 des 96 946 personnes du territoire.

La compagnie Les Autobus Tremblay et Tremblay fonctionne sur une ligne extra-régionale puisqu'elle dessert le territoire de deux régions entre les points Chicoutimi et Tadoussac. La compagnie Intercar Côte-Nord inc. entretient également une ligne extrarégionale entre Québec et Baie-Comeau. Enfin, les Autobus du Littoral inc. desservent le circuit de la route 138 entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre. Les trois compagnies offrent une desserte de type locale (contrairement à express). Toutefois, Intercar Côte-Nord offre également une desserte " express " (avec moins de 10 arrêts) sur Baie-Comeau, une fois par semaine.

Le nombre de places disponibles était au début des années 1990 de 3 746 par semaine. Pendant cette période, 96 départs et arrivées étaient effectués par 5 transporteurs sur une base hebdomadaire. En 1991, le service Baie-Comeau/Pointe-aux-Outardes (capacité de 940 places par semaine) cessait. En avril 1996, la CTQ modifiait le permis des Autobus Tremblay et Tremblay inc. à 6 jours au lieu de 7 soit 12 mouvements par semaines au lieu de 14 et le permis de transport interurbain Sept-îles/Maliotenam effectué par Antonio-Fontaine était résilié. (capacité de 80 places-semaine). Ainsi, depuis cette date, le nombre de places disponibles a baissé à 2 632 (-30 %) et le nombre de départs et d'arrivées à 56 par semaine (- 42 %).

Le tableau 2 donne un portrait de l'offre des transporteurs en 1996.

La compagnie Intercar Côte-Nord inc. agit sur un corridor de base entre Québec et Baie-Comeau. C'est toutefois sur la portion Québec/La Malbaie-Pointe-aux-Pic qu'elle est plus active avec 3 aller-retour par jour avec arrêts locaux, 7 jours par semaine alors qu'elle effectue 2 aller-retour par jour sur la portion La Malbaie/Baie-Comeau toujours avec arrêts locaux. C'est dire que sur 3 départs de Québec à La Malbaie, 2 se poursuivent jusqu'à Baie-Comeau.

Également, à chaque fois que cette même compagnie effectue 3 allers-retours express quotidiens 7 jours par semaine entre Québec/La Malbaie-Pointe-au-Pic, un seul se poursuit jusqu'à Baie-Comeau.

En comparaison, les 2 MRC de Charlevoix qui comptent jusqu'à La Malbaie 28 288 personnes sont desservies à plus haute fréquence de Québec que les 50 821 personnes occupant le tronçon de Sainte-Fidèle à Baie-Comeau. Notons par ailleurs que les tronçons La Malbaie/Clermont et La Malbaie/Cap-à-l'Aigle/Saint-Siméon étaient desservis 5 jours/semaines respectivement à raison de 20 et 10 arrivées et départs par semaine jusqu'en 1993, date à laquelle les services se sont interrompus. Outre Intercar Côte-Nord, le tronçon Baie-Saint-Paul/Saint-Urbain est également desservi par un transporteur 5 jours/semaines, 2 allers et retours par jour. Quant au tronçon Tadoussac/Baie-Comeau, il n'y a pas d'autres services interurbains qu'Intercar Côte-Nord.

Une des raisons expliquant la fréquence du service La Malbaie/Pointe-aux-Pic à partir de Québec est le présence du Casino à Pointe-aux-Pic, tronçon lucratif en particulier pour l'express. Le service express qui continue sur Baie-Comeau est également prisé, en particulier sur fin de semaine et l'été à cause de l'attrait de Tadoussac. Une analyse plus détaillée de l'achalandage permettrait peut-être de tirer certaines conclusions intéressantes.

13.4.7.1.2 La demande de service

Il n'existe pas de données publiques disponibles sur l'achalandage réel. À l'aide de critères dont le taux moyen d'occupation des autocars selon les tronçons, nous pouvons estimer le nombre de voyageurs qui entrent et sortent par tronçon. Cet exercice a été tenté en 1995 à la Direction du Transport terrestre des personnes du MTQ (tableau 3).[5]

D'après ce tableau, deux transporteurs soit celui effectuant le trajet Chicoutimi/Tadoussac et celui de Sept-Îles/Maliotenam fonctionneraient en bas de 50 % du taux d'occupation sur l'année, soit 33 % . Ce pourcentage saisonnier devrait toutefois être meilleur pour Les Autobus Tremblay et Tremblay pendant la saison touristique d'été. La compagnie Les Autobus Tremblay et Tremblay (trajet Chicoutimi/Tadoussac) aurait transporté au minimum près de 11 300 passagers en 1995 et Antonio Fontaine près de 1 400 passagers.

[5] Les services express ont un taux moyen de 66 %, tandis que les services locaux oscillent entre 30 % et 50 % à partir des observations qui ont été faites au cours d'un enquête origine destination menée par le MTQ en 1992.

TABLEAU 2

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN
ITINÉRAIRES EN MARS 1996

RÉGIONS (N°)		Itinéraires	Trans-porteurs	Local Express	Routes	Distance en kilomètre	Jours/ Semaine	Mouve-ments	Kilométrage	Places/ autobus	Places/ Semaine	Places/km semaine	Arrêts	Permis fin
Origine	Destination													
9	9	Baie-Comeau/Sept-Îles (7)	LIT	local	138/138	232	7	14	3 248	47	658	152 656	5	
2	9	Chicoutimi/Tadoussac (17)	TTR	local	172/138	127	6	12	1 527	47	564	71 629	9	
3	9	La Malbaie/Baie-Comeau (31)	ICN	local	138/138	273	7	28	7 644	47	1 316	359 268	23	
3	9	La Malbaie/Baie-Comeau (32)	ICN	express	138/138	273	1	2	546	47	94	25 662	10	

Source : Jean Blais, Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q.

TABLEAU 3

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN
PASSAGERS TRANSPORTÉS EN 1995

RÉGIONS (N°)		Itinéraires	Trans-porteurs	Local Express	Routes	Distance en kilomètre	Jours/ Semaine	Mouve-ments	Kilométrage	Places/ autobus	Places/ année	Places/km année	Passagers année	Taux d'occu-pation moyen
Origine	Destination													
9	9	Baie-Comeau/Sept-Îles (7)	LIT	local	138/138	232	7	14	3 248	47	34 216	412 781 834	17 108	50 %
2	9	Chicoutimi/Tadoussac (17)	TTR	local	172/138	127	7	14	1 778	47	34 216	225 962 464	11 291	33 %
3	9	La Malbaie/Baie-Comeau (31)	ICN	local	138/138	273	7	28	7 644	47	68 432	971 460 672	45 165	66 %
3	9	La Malbaie/Baie-Comeau (32)	ICN	express	138/138	273	1	2	546	47	4 888	69 390 048	3 226	66 %
9	9	Sept-Îles/Maliotenam	FON	local	138/138	14	5	10	140	8	4 160	3 028 480	1 373	33 %

Source : Jean Blais, Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q.

Le tronçon Baie-Comeau/Sept-Îles quant à lui aurait fonctionné à 50 % de sa capacité en 1995, il aurait, considérant ce taux réaliste, transporté plus de 17 100 passagers pendant l'année sur une capacité maximum de 34 216 passagers.

Le tronçon La Malbaie/Baie-Comeau serait le plus achalandé avec 66 % de taux d'occupation autant pour le circuit local que celui express. En 1995, la compagnie Intercar Côte-Nord aurait à ce titre transporté 45 165 passagers sur le circuit local et 3 226 sur le circuit express, sur des potentiels de 68 432 et 4 888 passagers.

En comparant le fréquentation 1995 à la population réelle des tronçons Québec /La Malbaie-Pointe-au-Pic et, La Malbaie/Baie-Comeau, le premier aurait transporté 120 685 passagers dont 51 324 pour le circuit express (taux d'occupation de 50 %) et 69 361 pour le circuit local (taux d'occupation de 66 %) pour une population régionale de 28 288 personnes. Il s'agit de 85 mouvements (départs et arrivées) par semaine.

Quant au tronçon La Malbaie/Baie-Comeau, il aurait transporté, répétons-le, 48 391 passagers dont 45 165 par le circuit local et 3 226 pour le circuit express (taux d'occupation de 66 %) pour une population régionale de 50 821 personnes. Il s'agit de 30 mouvements (départs et arrivées) par semaine.

Le tronçon d'Intercar Côte-Nord reliant Québec à la Malbaie est donc beaucoup plus achalandé que celui reliant La Malbaie/Baie-Comeau. La population régionale de ce dernier tronçon étant pourtant le double de celui du premier tronçon, il appert que le positionnement touristique favorable de Charlevoix est en majeure partie responsable de l'achalandage beaucoup plus élevé (120 685 passagers) de ce premier tronçon. Une offre plus grande de services (3 départs par jour tant pour l'express que le local avec service 7 jours sur 7) joue également en faveur du tronçon Québec/La Malbaie.

Le potentiel de passagers transportés du tronçon local partant de Québec est de 102 648 passagers jusqu'à La Malbaie/Pointe-au-Pic et descend au 2/3 à La Malbaie pour le nombre de passagers pouvant atteindre Baie-Comeau, soit 68 432 passagers puisqu'il s'y rend à raison de 2 départs sur trois. Pouvons-nous conclure qu'étant plus achalandé le service Québec/La Malbaie est plus efficace?

Avec un nombre de mouvements/semaine de 85 (soit presque trois fois supérieur aux mouvements La Malbaie/Baie-Comeau) et un nombre de kilomètres/semaine de 12 410 km (soit 20 % supérieur aux km/semaine effectués sur le tronçon La Malbaie/Baie-Comeau), le tronçon Québec/La Malbaie-Pointe-au-Pic voyagerait 120 685 passagers via les circuits local et express, soit 58 % du potentiel. Comparativement, le tronçon La Malbaie/Baie-Comeau voyagerait 48 391 passagers avec 30 mouvements et un nombre de kilomètres/semaine de 8 190 km, soit une efficacité de 66 %.

En ce sens, le tronçon La Malbaie/Baie-Comeau serait plus efficace que celui de Québec/La Malbaie-Pointe-au-Pic. Un bassin de population régional important de 50 821 personnes, (soit 64 % du total de la population Charlevoix/Baie-Comeau) plus éloigné et contraint à un seul transporteur et un nombre plus grand d'arrêts et de localités régionales desservies par le service local (23 vs 14)), pourraient expliquer ce rendement. Quant à la performance du tronçon Québec/La Malbaie, un plus petit bassin de population ne peut expliquer à lui seul un si grand nombre de mouvements/semaine et une performance tout de même très bonne. Une proximité accrue de Québec et de son attractivité et inversement le positionnement

touristique avantageux de Charlevoix seraient en majeure partie responsables de la performance de ce circuit.(ex. : présence du Casino de Pointe-au-Pic.)

Sur le corridor de la route 138, l'autocar subit la concurrence de l'automobile surtout du taux de motorisation élevé en Côte-Nord mais également du transport nolisé. La force de l'autocar réside dans la souplesse de son utilisation et le peu de contrainte et d'effort qu'il impose au voyageur. Pour contrer la tendance de la défection des services d'autocar interurbain par le public en général, une attention particulière dans la structure des tarifs, à sa clientèle d'affaires, à des rabais de groupe, au système de réservation et à quelques éléments de confort supplémentaires seraient à considérer.

13.4.7.2 Les services nolisés et touristiques

La popularité de l'autocar pour le transport des touristes est irréfutable et devrait s'accroître encore davantage. En effet, pour des raisons de prix, d'organisation et de confort, ce mode de transport est privilégié notamment pour une clientèle en croissance, celle du troisième âge.

Au Québec, un manque d'autocars de qualité constitue un handicap réel à la commercialisation auprès des groupes et des clientèles non-résidentes, en particulier celles d'outremer. De plus, les services de transport qui permettent de se rendre dans les zones touristiques et de visiter les attraits situés dans les régions ne sont pas toujours optimaux, ce qui ne contribue pas à maximiser leur fréquentation.

Le transport nolisé se définit comme un service de voyages réservé à des groupes de personnes. Le transport touristique quant à lui concerne le service de tournées touristiques sur un parcours déterminé.

En Côte-Nord, le service de transport nolisé et touristique est assuré à la fois par des entreprises régionales dont le permis n'autorise à transiter que sur la Côte-Nord et/ou sinon à transiter sur des points précis (ex. : Québec/Côte-Nord), etc. et des transporteurs dont le permis autorise le transport de passagers (touristes surtout) sur de larges distances à partir d'aéroports ou de grandes villes. Ces transporteurs sont difficilement ciblables du fait qu'ils agissent via des agences réceptives dont la fonction est de développer des circuits, des forfaits voyage, de capter la clientèle et de réserver le service de transporteurs qui louent leurs autocars et le plus souvent le chauffeur.

13.4.7.2.1 Les transporteurs régionaux

Il y aurait eu en 1993-1994, parmi les détenteurs de permis de transport de personnes sur la Côte-Nord quelque 16 transporteurs régionaux détenant 21 permis de transport nolisé. Mais rares sont ceux qui ne détenaient que ce permis. Trois de ceux-ci détiennent également un permis de transport touristique (surtout à l'Île d'Anticosti) et/ou un permis de transport scolaire ; urbain, aéroportuaire ou par abonnement (service régulier de transport pour une clientèle spécifique vers des lieux d'activité communs). Tous les transporteurs ayant des permis de transport par autocar interurbain sur la Côte-Nord (5 en 1995) sont titulaires également de permis pour transport nolisé (tableau 4).

Les transporteurs régionaux possèdent une panoplie de permis différents leur permettant d'atteindre différents marchés et ainsi d'augmenter leur part de revenus et possiblement d'atteindre le seuil de rentabilité. Cette situation est illustrée par le tableau 5 pour l'année 1996.

Quant à la flotte de véhicules de ces transporteurs, elle était composée en 1993-1994 de 75 véhicules de 5 catégories dont 13 de catégorie " 1 " ; 10 de catégorie " 2 ", 21 de catégorie " 4 ", 24 de catégorie " 6 " et 7 de catégorie 98 et 99. Les transporteurs régionaux sont présents presque partout sur le territoire, de Sacré-Coeur/Tadoussac à Havre-Saint-Pierre. C'est à l'Île d'Anticosti que l'offre connaît la plus forte progression.[6]

L'utilisation des transporteurs régionaux pour le transport nolisé et touristique est en progression si on s'en tient aux répondants du questionnaire[7] qui leur a été administré au cours du printemps 1996. Un détenteur de permis touristique a vu sa demande progresser de 20 voyages en 1990 à 75 en 1992 et 230 en 1995 et a réagi en augmentant sa flotte à 3 véhicules. La durée moyenne de séjour y est de 3 jours. Un autre transporteur fait du transport d'écoliers en dehors des heures normales d'école pour des activités éducatives et sportives. De 1993 à 1996, il a exécuté 19, 21 et 24 voyages de 1 à 3 jours entre Tadoussac/Baie-Comeau/Fermont/Sept-îles/Havre-Saint-Pierre et l'Île d'Anticosti.

Un transporteur exécute depuis 1990 avec un véhicule, 5 voyages d'agrément de un à 3 jours par année sur la Côte-Nord, en particulier pour la visite du barrage Manic V.

Un autre transporteur détenteur de plusieurs permis réalise avec 2 véhicules et un permis de transport nolisé environ 90 voyages par an sur la Côte-Nord dont 40 à Tadoussac, 30 vers Baie-Comeau et les barrages Manic 2 et Manic 5 ; 10 vers la Réserve du Parc de l'Archipel des Îles de Mingan et Havre-Saint-Pierre, 2 vers Anticosti, 2 vers Fermont et 6 ailleurs sur la Côte-Nord. Ces voyages durent en moyenne 3 jours.

Enfin, un transporteur régional effectuait en 1990 via son permis de transport nolisé et 2 véhicules, des voyages d'agrément et d'activités sportives entre Tadoussac/Sacré-Coeur/Manic V/Sept-îles/Havre-Saint-Pierre/Québec et le Saguenay. Il a transporté cette année quelque 1560 personnes. En 1995, avec 3 véhicules il transportait 2 800 personnes. Alors qu'en 1990, les véhicules étaient nolisés 5 et 6 jours en moyenne,ils le sont 10 jours en 1995.

6 Réf. annexe, Catégories de véhicules.

7 Enquête du M.T.Q. auprès des entreprises de transport nolisé et interurbain en 1996.

TABLEAU 4

LISTE DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX
EFFECTUANT DU TRANSPORT NOLISÉ
CÔTE-NORD EN 1993-1994

TRANSPORTEURS	PERMIS						
	Interurbain	Nolisé	Urbain	Abonnement	Scolaire	Touristique	Aéroportuaire
Les Autobus Tremblay et Tremblay Inc.	2	1	1				
Autobus Boulay Inc. *	1	3	1	1			
Autocar du Littoral Inc. *		1	1				
Intercar Côte-Nord Inc.	6	1			1		
Fontaine, Antonio	1	1					
Autobus du Littoral Inc. *	2	3	1				
Autobus Ménard Inc. *		2		2		1	
Dumais, Alain		1				1	
Légaré, François		1				1	1
Autobus Jacquart Inc. *		1		2			
Transport Therrien Inc. *		1		1			
Les accomodations nordiques				1			1
Autobus Deschênes Inc. *		1					
Pourvoirie du Lac Geneviève		1					
Autobus J.S. Inc. *		1					
Autobus Bernard Boulianne Inc.		2			1		

Source : Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q.

* Font aussi du transport scolaire régulier.

TABLEAU 5

LISTE DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX
EFFECTUANT DU TRANSPORT INTERURBAIN
CÔTE-NORD - OCTOBRE 1996

TRANSPORTEURS	PERMIS (NOMBRE ET CATÉGORIES)						
	Interurbain	Nolisé	Urbain	Abonnement	Scolaire	Tourist.	Aéropo.
9018-6982 Qué. Inc., Kawawachikawack				1 A6			
Paul, Andrée, Betsiamites				2 A5,A6			
9021-1046 Québec Inc., Île d'Anticosti		1 A5,A6		1 A5,A6		1 A1,A2 A4,A5,A6	1 A5,A6
Autobus Jacquart Inc., * Sept-Îles		1 A1,A2 A5,A6		1 A1,A2,A3 A4,A5,A6			
2948-7248 Québec Inc. Sainte-Foy						1A1,A2,A3 A4,A5,A6	
Les Locations A.M.L. Inc. Île d'Anticosti					1 A3	1 A3	
Les Pourvoiries d'Anticosti Inc.		1 A6		1 A6		1 A6	1 A6
Camping Aventure Anticosti						2 A6	
2334-1274 Québec Inc., Sept-Îles					2 A5,A6		
Papillon, Jocelyn, Sept-Îles				1 A6			
Les Accomodations nordiques Ltée, Shefferville				1 A6			1 A6
Pourvoirie du Lac Geneviève Île d'Anticosti		1 A6			1 A5		
Intercar Côte-Nord Inc., Québec	2 A1,A2,A3 A4,A5,A6	1 A1,A2,A3 A4,A5,A6		1 A1,A2,A4 A5-A6			
Autobus J.S. Inc., * Sault-au-Mouton		1 A5,A6					
Dumais, Alain, Bergeronnes		1 A6				1 A6	
Autobus Carmen Inc., Baie-Ste-Catherine		1 A4,A5,A6					
Autobus du Littoral Inc., * Sept-Îles	2 A1,A2,A3 A4,A5,A6	2 A1,A2,A3 A4,A5,A6,A7					
Les entreprises de transport scolaire Rivière Malbaie Inc.,Rivière-Malbaie				1 A1,A2,A3 A4,A5,A6			
Autocar du Littoral (1984) Inc. *		1 A1,A2,A3 A4,A5,A6	1 A1,A2 A3,A4 A5,A6				

TABLEAU 5 (suite)

LISTE DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX
EFFECTUANT DU TRANSPORT INTERURBAIN
CÔTE-NORD - OCTOBRE 1996

TRANSPORTEURS	PERMIS (NOMBRE ET CATÉGORIES)						
	Interurbain	Nolisé	Urbain	Abonnement	Scolaire	Tourist.	Aéropo.
Fontaine, Antonio	1 A5,A6,A7	1 A5,A6,A7			1 A5-A6 A7		
2755-4609 Québec Inc., Sherbrooke				1 A1			
Les Autobus Tremblay & Tremblay Inc., Québec	1 A1,A2,A3 A4,A5,A6	1 A1,A2,A3 A4,A5,A6					
Transport Therrien Inc., * Fermont		1 A1,A2,A3 A4,A5,A6		1 A1,A2,A3 A4,A5,A6			
Autobus Ménard Inc., * Sept-Îles		1 A1,A5,A6					
Autobus Mario Rioux Inc. * Forestville		2 A1,A2,A3 A4,A5,A6			1 A1,A2 A3,A4 A5,A6		
Autobus Boulay Inc., * Pointe-aux-Outardes		3 A1,A2,A3 A4,A5,A6	1 A1,A2 A3,A4 A5-A6	1 A1,A2,A3 A4,A5,A6			
Les Autobus Anthony Dumais* Inc., Blanc-Sablon					1 A1,A2 A3,A4 A5,A6		
Autobus Deschênes Inc., * Sacré-Coeur		1 A5					
Autobus R. Audet Inc., * Saint-Irénée					1 A1,A2 A4,A5 A6		
	TOTAL : NOMBRE DE DÉTENTEURS : 29 NOMBRE DE PERMIS : 60						

Source : Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q.

* Font aussi du transport scolaire régulier.

La situation des transporteurs détenant un permis de transport nolisé et touristique sur le Côte-Nord indique de façon générale une situation stable sinon en progression. Cependant, pour presque tous d'entre eux cette activité représente moins de 3 à 10 % de leurs chiffres d'affaires. L'âge moyen de la flotte ne dépasse pas 4 ans et est donc assez jeune.

Quant aux commentaires laissés par les transporteurs régionaux, à la question concernant les perspective de développement du secteur tourisme d'ici 5 ans, ceux-ci croient à une augmentation des visiteurs touristiques européens, individuels (opposés à touristes de forfait ou de groupe) en automobile et en autocar. Ils croient à une augmentation du tourisme américain de chasse et de pêche et à une augmentation des touristes québécois de circuit. L'hiver semble offrir une nouvelle destination pour les Européens. Le plein-air et l'aventure sont aussi des produits d'avenir qui ont été mentionnés à la condition d'investir dans la promotion et le développement du produit. La Côte-Nord semble donc privilégiée.

À la question sur les prévisions de croissance de l'entreprise au cours des 5 prochaines années, les répondants ont retenu une augmentation du chiffre d'affaire et du nombre de clients. Pour certains, ce serait l'occasion de pouvoir s'enquérir d'un véritable autocar au lieu de continuer le service nolisé avec un autobus scolaire. Pour d'autres, on prévoit la stabilité.

À la question des changements à prévoir quant aux modes de transport qui seront utilisés par la clientèle, les répondants ont fourni les réponses suivantes. Pour certains, il y aurait nécessité d'améliorer et d'augmenter la flotte si la destination était offerte à plus de tours réceptifs tournés vers l'Europe. C'est ce qui laisse croire que la Côte-Nord est nécessairement à la remorque d'une organisation suprarégionale qui dépasse les stricts moyens régionaux parce qu'en bout de ligne ce sont les grands centres qui émettent le plus de touristes. Or, le sort touristique de la région dépend de l'amélioration ou du maintien des conditions de vie de ces touristes potentiels dans leur milieu.

Quant à la question de mentionner les sites potentiels et les attraits susceptibles d'être mis en valeur pour générer un nouvel achalandage touristique, les répondants ont mentionné le plus souvent :

- le parc de Pointe-aux-Outardes (observation ornithologique et plage) ;
- Tadoussac et les baleines ;
- le tourisme d'aventure dans les Monts Groulx ;
- le village amérindien de Betsiamites ;
- la motoneige ;
- les centrales de Bersimis I et II ;
- la Baie verte de Forestville ;
- le Fjord du Saguenay (Anse-de-Roche, Baie-Sainte-Marguerite, la rivière encaissée Sainte-Marguerite) ;
- la plongée sous-marine ;
- la navigation de plaisance.

En somme, ce sont les produits de marque qui nous font reconnaître la Côte-Nord touristique. Une mention a aussi porté sur l'isolement touristique de la Côte-Nord et sa

nécessaire intégration aux circuits Gaspésie/Bas-Saint-Laurent et Saguenay/Lac Saint-Jean.

Enfin, à la question débouchant sur l'aspect prioritaire à prendre en compte dans la réalisation du plan de transport de la Côte-Nord, les répondants ont cité :

- conservation et amélioration du positionnement de la Côte-Nord auprès des Européens, entre autres, en développant le tourisme d'aventure ;

- établissement d'un circuit nolisé direct par autocar de Tadoussac à Havre-Saint-Pierre dans la même journée ;

- l'amélioration du service de traversier à Tadoussac ;

- l'amélioration de la route de Tadoussac aux Escoumins et celle de Baie-Sainte-Catherine à La Malbaie.

13.4.7.2.2 Les transporteurs extra-régionaux

Quant aux transporteurs ayant de plus longs rayons d'action, ils sont le plus souvent loués par des voyagistes réceptifs sur des circuits pré-définis touchant le plus souvent le marché québécois, canadien, et international. Il n'y aurait pas moins de 14 agences réceptives établies au Québec qui organisent des circuits passant ou se dirigeant en Côte-Nord. Ces agences font le plus souvent affaire avec les mêmes transporteurs. Ceux-ci ont des permis qui les autorisent à se rendre aux aéroports et même à traverser les frontières américaines. Les 14 agences réceptives utilisent environ un quinzaine de transporteurs (tableau 6) équipés d'autocars de 47 places.

Règle générale, les agences font deux types de circuits en Côte-Nord, le premier qui se développe lentement, emprunte le réseau routier de la Côte-Nord et ses attraits majeurs dont les barrages de Manic 2 et 5, Baie-Comeau, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre pour la visite de la Réserve du Parc de l'Archipel-de-Mingan. Ce circuit est davantage conçu pour le marché québécois en partance surtout de Montréal ou de Québec. Il est d'environ de 7 à 10 jours et peut se terminer par une traversée du fleuve et un retour par le rive sud, pour éviter le retour sur ses pas. Quelques forfaits incluent également un aller par train de Sept-Îles à Fermont et retour par autocar sur les routes 389 et 138.

En 1995, moins d'une dizaine d'entreprises ont exécuté de 3 à 4 voyages de ce type. Les problèmes rencontrés sont souvent le peu de capacité des établissements hôteliers (non conçus pour recevoir des autocars, ce qui oblige les occupants à partager souvent la même chambre). La qualité de l'hébergement laisse aussi parfois à désirer. Havre Saint-Pierre recevrait autour de 60 autocars par année dont une partie doit rebrousser sur Sept-Îles faute de chambres disponibles.

TABLEAU 6

LISTE DES PRINCIPALES AGENCES TOURISTIQUES DE VOYAGES S'OCCUPANT DES VOYAGISTES RÉCEPTIFS AYANT EXÉCUTÉ DES VOYAGES EN CÔTE-NORD DEPUIS 1990 ET TRANSPORTEURS CORRESPONDANTS

VOYAGISTES RÉCEPTIFS	TRANSPORTEURS	DATE D'ÉCHÉANCE DU PERMIS
American Incoming	Autobus Drummondville Inc. Les Autobus Boulay Ltée	10 juin 1998 28 avril 1998
Americanada, Montréal Bienvenue Canada Tours, Montréal	Autocars 5 Saisons Inc. Autobus La Québécoise Inc.	11 mars 1998 8 octobre 1998
Groupes Voyages Québec, Québec	Alma Autobus et Taxis Inc. Autobus du Littoral Inc. Autobus Dupont Inc. Autobus J.G. Demers Autobus 5 saisons Inc.	10 juin 1998 27 janvier 1998 25 juillet 1998 30 mai 1998 11 mars 1998
Kilomètres-voyages, Charlesbourg	Autobus Dupont Inc. Autobus La Québécoise Inc.	25 juillet 1998 8 octobre 1998
Nouvelles Frontières (Canada), Montréal	Autobus La Québécoise Inc.	8 octobre 1998
Réceptours Canada, Montréal	Autobus Drummondville Inc. Autobus L.E.Y.P.I.	9 mars 1998 28 avril 1998
Tours Chanteclerc, Montréal	Autobus Galland Inc. Autobus Murray Hill Inc. Les Autobus Boulay Inc.	30 mai 1998 24 mai 1998 28 avril 1998
Vacances Air Transat, Montréal	Autobus Galland Inc. Autocars Excellence	30 mai 1998
Vacances Air Canada, Montréal	Alma autobus et taxis Inc. SABEM Inc.	10 juin 1998 19 mai 1998
Club Tour 'Sat, Montréal	Autobus Galland Inc. Autocars Connaisseur Inc. Autobus Murray Hill Inc. Autobus Excellence Inc.	30 mai 1998

Source : Enquête téléphonique, été 1996, ministère des Transports.

Pour ce qui est du deuxième type de tour organisé, Tadoussac constitue le pivot et souvent le seul élément du circuit en Côte-Nord. Ce type de tour s'adresse soit aux Québécois soit aux non-Québécois. Le tour destiné aux Québécois en partance de Montréal et Québec a comme destination le Saguenay. Tadoussac constitue un arrêt pour les excursions aux baleines et le retour se fait par Pointe-au-Pic. Rarement Tadoussac constitue un coucher. Le tour le plus développé est celui offert aux Européens (plus de 84 000 sont passés par Tadoussac en 1994) qui dure de 10 à 14 jours et comprend une section en Ontario (Chutes du Niagara, Toronto, les Milles Îles, Ottawa) puis Montréal - Trois-Rivières/le Saguenay Lac Saint-Jean et un arrêt (le plus souvent sans coucher) à Tadoussac pour les excursions aux baleines et au Fjord, un retour via Pointe-au-Pic et Québec.

Tadoussac mieux équipé pour recevoir les autocaristes à cause de l'hôtel de Tadoussac se partage le gros du marché des départs aux excursions aux baleines[8] et au Fjord avec Baie-Sainte-Catherine. Généralement, les embarcations des 2 compagnies les plus importantes (Hôtel Tadoussac et Navimex) font la navette entre les deux quais pour satisfaire la demande et les contraintes de traverses. Les transporteurs peuvent par exemple débarquer leurs passagers au quai de Tadoussac et les reprendre à Baie-Sainte-Catherine ou l'inverse, ce qui leur donne le temps pendant la croisière-excursion de traverser pour reprendre leurs passagers au quai de retour et continuer leur route. Généralement, les hôteliers ne comptent pas sur cette clientèle pour des nuitées car l'achalandage important d'autres sources (automobiles, etc) comble déjà amplement la capacité d'hébergement des hôtels locaux même les plus gros.

Ces entreprises font généralement leur saison pendant les mois de mai-juin et septembre-octobre parce que les prix des billets d'avion et les forfaits sont moins élevés, ce qui invite les clients à profiter des prix de basse saison. Des prix trop élevés pourraient modifier la destination de cette clientèle.

En 1995, onze entreprises voyagistes réceptifs ont déclaré (enquête téléphonique) avoir transporté quelque 1 600 groupes par autocar sur Tadoussac et/ou Baie-Sainte-Catherine. Parmi ces voyagistes, un entre au Québec via les États-Unis avec des touristes européens entrant en Amérique via New-York. En moyenne, les agences réceptives sont responsables de 150 à 350 voyages effectuant un arrêt dans ce secteur. Certaines agences ne dépassent pas 15 voyages pour l'été.

La demande touristique pour des visites en groupe au moyen d'autocars affrétés par des voyagistes est à la hausse, les installations pour la réception, la circulation et le stationnement de ces véhicules dans un milieu en cul-de-sac comme Tadoussac sont souvent insuffisantes ou mal localisées (ex. : l'obligation d'un retour sur ses pas à partir du quai). Il en résulte des nuisances en raison des bruits, des odeurs et de l'espace que ces véhicules imposent pour manoeuvrer.

[8] Le secteur Bergeronnes/Tadoussac/Sacré-coeur/Escoumins comptait en 1995 plus d'un dizaine de compagnies de croisières-excursions effectuant avec divers types d'embarcations plus de 40 départs par jour. La capacité totale d'embarquement était pour ce secteur de 2 000 passagers dont 1 650 de Tadoussac soit plus de 82 %. Deux compagnies majeures accaparent 1 500 places à elles-seules entre les quais de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine.

De plus, l'augmentation des attraits le long de la Côte-Nord (4 nouveaux centres d'interprétation dans le secteur B.E.S.T. depuis à peine 3 ans) ne peut qu'inciter les agences à offrir de nouveaux circuits et à faire augmenter le nombre et la flotte des transporteurs dans ce secteur.

Bon nombre d'intervenants sont impliqués dans l'activité touristique : résidants, commerçants, voyagistes, transporteurs, municipalités, ministère du Tourisme, des Transports et les touristes eux-mêmes.

Il s'agit d'une industrie en plein essor et qui permet un tant soit peu de rééquilibrer notre balance touristique traditionnellement déficitaire. Le Québec est une destination offerte à un prix intéressant parmi d'autres destinations qui le sont tout autant. En conséquence, toute solution qui fera augmenter le prix du forfait de façon significative, en fera aussi baisser l'intérêt.

CONCLUSION

1. LE TRANSPORT INTERURBAIN

Les services de transport interurbain en Côte-Nord rejoignent l'ensemble de la population régionale desservie par route. Les transporteurs jouissent d'une position de monopole sur leur route respective dont l'ensemble constitue un réseau de base. Cette situation semble profiter et aux transporteurs et à la clientèle régionale en particulier à la clientèle pour qui l'autocar est le seul moyen de transport collectif.

À l'intérieur de cette dynamique, ce sont les parcours locaux (ex. : Maliotenam) et/ou régionaux (ex. : Fermont/Baie-Comeau) qui sont les plus précaires. L'offre de service n'y est pas constante et certains services sont même déjà abandonnés (Pointe-aux-Outardes).

L'amenuisement du réseau régional ne semble pas affecter les liaisons de base en autant que la population touchée est peu importante et qu'elle puisse se rendre sur le réseau de base.

À plus long terme, le faible poids démographique de la région et surtout son bilan migratoire négatif compromettent les chances de maintenir un service adéquat d'autocar à long terme dans la région. Une baisse de population en particulier chez les groupes d'âge les plus susceptibles de prendre le transport interurbain par autocar soit les jeunes de moins de 25 ans et les personnes âgées affecterait la rentabilité des services au point de ne plus permettre le renouvellement des équipements. Or, d'après les projections de population, le groupe des 4-25 ans sera en baisse d'effectifs d'ici 2011 alors que les personnes âgées de 45 ans et plus seront en augmentation. Il faut donc s'attendre à une modification de la clientèle de base de l'autocar interurbain.

Il est possible de constater ici que les seuls mécanismes de marché et les interventions de l'État par voie réglementaire ne suffisent pas au maintien d'un service adéquat de transport par autocar interurbain sur les portions régionales. Sur le réseau de base, si la rentabilité ne semble pas mise en cause, il est fort possible qu'elle provienne en partie grâce à l'interfinancement horizontal du fait que les transporteurs

ont plusieurs permis de transport collectif qui les autorisent à faire et du transport interurbain par autocar, du transport nolisé, par abonnement, scolaire ou autres.

Les liaisons express avec les principales agglomérations à l'ouest de Baie-Comeau présentent les meilleures perspectives pour l'autocar interurbain bien que la concurrence apportée par l'automobile privée, l'automobile de location, le covoiturage et l'avion puisse affecter le niveau de service.

Dans le projet d'intégration des modes, la part du nolisé (qui est maintenant séparé de l'interurbain par voie réglementaire) demeure importante dans le contexte où ce service peut assurer du transport collectif pour la population de la Côte-Nord en particulier la clientèle captive.

Les services de transport nolisé présents sur la Côte-Nord semblent répondre à une demande diversifiée. Les transporteurs ne misent pas sur ce seul service pour survivre quoiqu'ils aimeraient voir bientôt la possibilité de trafiquer l'autobus scolaire pour de véritables autocars.

Pour garder sa part concurrentielle sur le marché du transport collectif, l'autocar devra jouer sur ses points forts, sa flexibilité, sa rapidité, sa fréquence et ses tarifs.

2. LE TRANSPORT NOLISÉ

Quant aux voyagistes, Tadoussac et les environs devraient continuer, tant qu'il y aura des baleines et des prix compétitifs, à y drainer un flux toujours plus grand d'autocaristes surtout étrangers[9]. Des efforts de promotion et de mise au point de produits d'appel situés plus à l'est dont la Réserve de Parc à Havre-Saint-Pierre, l'Île d'Anticosti et Natashquan pourraient réussir à y intéresser la clientèle autocariste tout autant étrangère que québécoise à la recherche de grands espaces.

Natashquan devrait drainer une nouvelle clientèle à la recherche de nouveautés. Natashquan fera partie des visites touristiques de tours autocaristes. Cependant, en considérant la faible capacité d'hébergement, l'endroit aura une faible capacité de rétention pour encore quelques années obligeant les touristes à retourner sur leurs pas.

[9] Le kiosque d'accueil du Parc marin St-Laurent-Saguenay au quai de Baie-Sainte-Catherine a accueilli en 1994, 835 autocars, 1008 en 1995 et 1392 en 1996 (malgré les événements de juillet). Il faut mentionner que les autocaristes fréquentent le Québec et ses circuits (dont Tadoussac fait partie) surtout en mai-juin et septembre-octobre.

ANNEXE

LES CATÉGORIES DE VÉHICULES

Les catégories sont les mêmes que celles établies par le Règlement sur le transport par autobus dont voici l'énumération.

Catégorie 1 Un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours et muni des équipements suivants : un compartiment à bagages, un porte-bagages intérieur, des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette.

Catégorie 2 Un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 1. Un véhicule bâti sur chassis de camion dont le moteur ne fait pas saillie (flat nose).

Catégorie 3 Un autobus construit pour le transport urbain.

Catégorie 4 Un autobus construit sur un chassis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle et muni des équipements suivants : des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette.

Catégorie 5 Un autobus construit sur un chassis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle auquel il manque un des équipements énumérés à la catégorie 4.

Catégorie 6 Un minibus ou un autobus de dimension réduite construit pour le transport de 8 à 15 personnes.

Catégorie 7 Un minibus ou un autobus aménagé pour le transport des personnes handicapées.

Chaque catégorie est considérée supérieure à la catégorie qui lui est subséquente à l'exception de la catégorie 7.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 13.5 LE TRANSPORT PAR TAXI ET PAR LIMOUSINE

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Collaboration : Claude Rodrigue

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1
13.5.1 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE 1
13.5.2 ROLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX 3
13.5.2.1 Ministère des Transports 3
13.5.2.2 Commission des transports du Québec 3
13.5.2.3 Société de l'assurance automobile du Québec 3
13.5.3 RÔLE DES PARTENAIRES 3
13.5.3.1 Propriétaires de taxi 3
13.5.3.2 Ligues de Taxi 4
13.5.3.3 Chauffeurs de taxi 4
13.5.3.4 Associations de service 4
13.5.3.5 Association québécoise des intervenants du taxi 4
13.5.3.6 Propriétaires de limousine 4
13.5.4 FINANCEMENT 5
13.5.5 LA SITUATION DU TAXI DANS LA RÉGION CÔTE-NORD 6
13.5.5.1 L'offre de service 6
13.5.5.2 Les facteurs qui déterminent la demande 8
13.5.6 ENJEUX ET PERSPECTIVES 9
13.5.6.1 Enjeux 9
13.5.6.2 Perspectives 10
CONCLUSION 11

13.5 TRANSPORT PAR TAXI ET PAR LIMOUSINE

INTRODUCTION

Le transport par taxi constitue une activité économique importante au Québec. Les possibilités de service sont multiples, en plus du service régulier de transport exclusif et le transport à contrat à prix fixe (transport collectif), le taxi peut faire du transport scolaire, du transport adapté pour les personnes handicapées, du transport médical, de la livraison de colis et même du transport touristique.

Le taxi est une des ressources en transport terrestre des personnes les plus présentes sur le territoire de la Côte-Nord. Il supplée en plusieurs endroits dont la Basse-Côte-Nord à l'absence de tout autre service de transport collectif et peut tout aussi bien prendre la relève d'un transport collectif existant en dehors de ses heures d'exploitation.

Ce chapitre dresse le cadre institutionnel, législatif et réglementaire qui régit les services de taxi, le rôle des intervenants et des partenaires. Il aborde la question du financement puis celle de l'offre et de la demande et se termine avec les enjeux et les perspectives.

13.5.1 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le transport par taxi couvre l'ensemble du territoire québécois et est géré par la *Loi sur le transport par taxi* (LRQ, chapitre T-11.1.). Cette loi couvre l'ensemble du transport rémunéré des personnes par automobile, dont le transport par limousine. Elle détermine les responsabilités des diverses autorités qui interviennent dans le domaine du transport par taxi.

Le *Règlement sur le transport par taxi* (T-11.1.). complète la loi en précisant diverses dispositions touchant les titulaires de permis de taxi, les types de véhicule, les règles d'éthique, etc.

Par ailleurs, la loi prévoit également la possibilité pour les autorités régionales et locales d'adopter des règlements concernant la qualité de l'offre de service et la qualification des chauffeurs.

Selon la *Loi sur le transport par taxi*, pour effectuer un service de transport rémunéré par automobile, il importe d'être titulaire d'un permis de taxi. Habituellement, le permis est lié à un véhicule automobile et à un territoire spécifique. Le territoire de desserte peut être formé d'une ou plusieurs municipalités, ces dernières doivent faire partie de la même communauté urbaine ou MRC. Il existe deux types de territoires, les agglomérations de taxi situées le plus souvent en milieu urbain, il en existe actuellement 57, et les régions en milieu rural, qui sont au nombre de 314. Une agglomération est formée par règlement du gouvernement (Annexe A du *Règlement sur le transport par taxi*) et une région, par décision de la CTQ ; soit motu proprio ou suite à une demande des titulaires de permis.

Le permis de chauffeur de taxi quant à lui couvre tout le territoire d'une MRC ou communauté urbaine.

Un permis de taxi autorise son exploitant à effectuer toute course originant de son territoire, agglomération ou région quelle que soit la destination. Il peut également effectuer une course originant de l'extérieur de son territoire, à la condition que la destination finale se trouve dans son territoire. Cette course doit, de plus, être effectuée suite à un appel radiophonique ou téléphonique ou dans le cadre d'un contrat écrit (maraudage interdit).

Une municipalité pour laquelle aucun permis de taxi n'a été délivré constitue un « no mans land », tout titulaire de permis de taxi du Québec est autorisé à y offrir du service.

Le titulaire d'un permis de taxi doit remplir plusieurs exigences, comme ne pas avoir de dossier criminel lié au transport des personnes au cours des cinq dernières années. Le permis doit être attaché à un véhicule automobile et un titulaire ne peut posséder plus de 20 permis.

Il faut également un permis de chauffeur, qui correspond au territoire d'une municipalité régionale de comté ou d'une communauté urbaine. Pour détenir un permis de chauffeur, il importe de posséder, entre autres, une bonne connaissance du territoire à desservir et de suivre un cours de formation dans certains cas.

Par ailleurs, les titulaires de permis de limousine grand luxe sont autorisés à effectuer du transport sur l'ensemble du territoire québécois et les détenteurs de permis de limousine, soit sur le territoire de leur agglomération ou région, soit sur le territoire de la MRC ou de la communauté, selon la décision de la CTQ.

Le transport par taxi peut être privé, c'est-à-dire lorsque l'offre de service est exclusive à un seul client durant toute la durée de la course. Il peut être également collectif, c'est-à-dire lorsque l'offre de service comprend le partage de la course entre plusieurs clients.

Un transport collectif par taxi peut être offert s'il :

- est organisé par un organisme public de transport en commun, une municipalité, un regroupement de municipalités, une régie intermunicipale ou un conseil intermunicipal de transport qui autorise, par contrat, des titulaires de permis de taxi opérant dans son territoire à offrir en son nom ce type de transport ;

- est autorisé par un règlement du gouvernement ; ou

- est autorisé par un règlement d'une autorité régionale qui exerce certains pouvoirs prévus dans la *Loi sur le transport par taxi.*

La *Loi sur le transport par taxi* prévoit, depuis 1983, la possibilité de transférer aux autorités régionales (MRC et communautés) certains pouvoirs en matière de taxi. À ce jour, seule la CUM s'est prévalue de cette possibilité. Les principales matières sur lesquelles portent ces pouvoirs sont :

- l'établissement des règles d'opération,
- l'émission des permis de chauffeur de taxi,
- la réglementation des associations de service,
- le contrôle et la surveillance des taxis et des limousines.

13.5.2 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

Les responsabilités en matière de transport par taxi sont partagées entre le MTQ, la CTQ et la SAAQ.

13.5.2.1 Ministère des Transports

Par l'intermédiaire du ministre des Transports, le Ministère voit à l'application des lois et des règlements relatifs au transport par taxi. Le Ministère a également la responsabilité générale de l'élaboration des politiques en matière de transport des personnes, dont le transport par taxi. Par ailleurs, il est responsable de la loi et du règlement, il détermine les modalités de l'offre de service par les prescriptions du règlement et réalise les études et les évaluations nécessaires au maintien à jour de l'expertise et des textes juridiques.

13.5.2.2 Commission des transports du Québec

La CTQ a strictement un rôle de régulation économique du secteur taxi. Elle exerce donc un contrôle des permis : la délivrance des permis, le renouvellement, le transfert, la suspension et la révocation. La Commission détermine également la tarification, le contrôle des taximètres, elle voit à la création de nouveaux territoires qui ne sont pas prévus au règlement. Enfin, elle reconnaît les ligues de propriétaires de taxi pour chacune des agglomérations de taxi.

13.5.2.3 Société de l'assurance automobile du Québec

La SAAQ a la responsabilité du respect du Code de la sécurité routière. Elle contrôle l'immatriculation des véhicules ainsi que toutes questions relatives au permis de conduire. C'est la Société qui administre les examens et délivre les permis de chauffeur de taxi. Elle assure également la vérification mécanique et le contrôle routier.

13.5.3 RÔLE DES PARTENAIRES

13.5.3.1 Propriétaires de taxi

Les propriétaires de taxi sont les personnes physiques ou morales qui possèdent l'autorisation d'exploiter un commerce de taxi à l'aide d'un véhicule automobile.

Actuellement, il existe plus de 6 418 titulaires de permis de taxi. Le *Règlement sur le transport par taxi* prévoit que les propriétaires de taxi d'une agglomération de taxis doivent être regroupés au sein d'une ligue de taxi reconnue par la CTQ.

13.5.3.2 Ligues de Taxi

Les responsabilités d'une ligue de taxi consistent à représenter les titulaires de permis, à promouvoir leurs intérêts ainsi que la qualité du service offert au public. Il existe 57 ligues de taxi au Québec, regroupant 90 % des permis ; à elle seule, l'agglomération de Montréal regroupe 50 % des permis.

13.5.3.3 Chauffeurs de taxi

Le chauffeur est la personne qui détient les autorisations nécessaires à la conduite d'un taxi en service. Les chauffeurs de taxi ne sont pas nécessairement propriétaires du taxi mais ils peuvent être au service du propriétaire. Les chauffeurs de taxi se sont regroupés au sein d'aucune association. Présentement, on compte 17 385 chauffeurs de taxi au Québec.

13.5.3.4 Association de service

L'association de service est une entreprise dont la tâche principale est de recevoir les appels de la clientèle et de répartir les demandes entre les chauffeurs. Celle-ci est l'entité généralement connue de la clientèle à l'aide d'un numéro de téléphone.

L'association de service ne détient pas nécessairement de permis de taxi, elle prend habituellement la forme d'une coopérative, d'une compagnie, d'une société ou d'une entreprise à caractère unique. Généralement, ce sont les membres à titre individuel qui détiennent les permis de taxi. Il existe plus de 350 associations de service sur l'ensemble du territoire québécois.

13.5.3.5 Association québécoise des intervenants du taxi

L'AQIT est davantage active à l'extérieur des grands centres urbains, cette association regroupe plusieurs ligues de taxi sur l'ensemble du territoire. Cette dernière regroupe environ une quarantaine de ligues de taxi, ce qui représente 1 671 permis, soit environ 20 % de l'industrie. De plus, l'association cherche de plus en plus à représenter les régions de taxi.

13.5.3.6 Propriétaires de limousine

Tout comme les propriétaires de taxi, les propriétaires de limousine ou de limousine de grand luxe détiennent une autorisation à exploiter leur commerce. Leurs chauffeurs doivent détenir les qualités de chauffeurs de taxi. La législation sur le taxi ne reconnaît aucune forme de regroupement de propriétaires de limousine et de limousine grand luxe. Ces derniers se regroupent pour des besoins ponctuels.

13.5.4 FINANCEMENT

L'industrie du transport par taxi est une activité économique relevant uniquement du secteur privé.

Aucune aide financière gouvernementale n'intervient directement dans cette industrie. Cependant, l'aide gouvernementale destinée au transport adapté et au transport en commun peut bénéficier indirectement au transport par taxi via la signature d'ententes de service avec les organismes bénéficiaires de ces programmes d'aide.

L'intervention de l'État dans ce secteur se fait plutôt de façon réglementaire. La réglementation de type économique détermine entre autres l'offre de service ainsi que la tarification, deux composantes importantes de la fonction de production du service de transport par taxi.

À propos de la tarification, la *Loi sur le transport par taxi* permet aux propriétaires de taxi de diversifier leur offre de services afin d'atteindre de nouveaux marchés. Il est ainsi permis d'offrir des services à prix fixes. Dans ce cas, en janvier 1997, le service de taxi de la municipalité de Saint-Augustin en Basse-Côte-Nord a reçu de la CTQ l'autorisation d'offrir à prix fixe le service de taxi jusqu'à l'aéroport local au coût de 3,00 $ par personne.

Par ailleurs, à l'égard du transport adapté des personnes handicapées, des organismes ont recours aux voitures de taxi pour transporter les bénéficiaires de ce service subventionné par le ministère des Transports. En 1993-1994, les services de transport adapté de Baie-Comeau et de Sept-Îles ont respectivement transporté 4 % et 3 % de la clientèle totale embarquée.

Les hôpitaux et les établissements du réseau de la santé et des services sociaux utilisent également les services de transport par taxi au travers des autres services comme l'ambulance, le minibus, l'automobile et le bénévolat. Le nombre de déplacements n'est pas précisé.

Les commissions scolaires de la Côte-Nord recouraient aussi aux services de trois transporteurs par taxi en 1993-1994 pour compléter le service de transport par autobus. Ce transport est subventionné par le MTQ (MRC Caniapiscau, Sept-Rivières et Minganie).

La *Loi sur le transport par taxi* permet également d'offrir, à la demande ou régulièrement, des services de transport collectif par taxi pour remplacer l'autobus sur des circuits peu fréquentés, rabattre des clients sur des circuits d'autobus, pour faire du covoiturage, du raccompagnement, du transport guidé d'attraits touristiques, du transport de petits colis ou de dépannage automobile. Ces activités, pour la plupart réglementées, ne sont pas subventionnées mais peuvent se pratiquer à différentes échelles en maints territoires de la Côte-Nord.

La *Loi sur le transport par taxi* permet également à un titulaire de permis de taxi par l'entremise de la CTQ de se spécialiser en transport par limousine. En 1996, un tel service fut disponible sur le territoire de Baie-Comeau mais a pris fin la même année.

13.5.5 LA SITUATION DU TAXI DANS LA RÉGION CÔTE-NORD

13.5.5.1 L'offre de service

Au Québec, l'industrie du transport par taxi compte près de 8 000 véhicules qui desservent environ 5,9 millions de personnes, soit 88 % de la population du Québec dans 814 municipalités. Globalement, il existe en moyenne un véhicule taxi pour 860 habitants. On compte donc 57 agglomérations de taxi. C'est Montréal, avec 3 944 permis pour 1 239 000 habitants qui accapare la grande partie des permis, soit un permis pour 318 habitants. La proportion passe à un permis pour 1 374 habitants ailleurs au Québec. Enfin, il y a 800 permis pour desservir les 257 régions de taxi en milieu rural.

L'industrie du taxi est surtout entre les mains d'artisans propriétaires d'un seul permis, pour plus de 70 % de l'ensemble des permis. On estime à 325 millions de dollars annuellement le chiffre d'affaires pour l'ensemble de l'activité, soit environ 72 millions de passagers et environ 6 000 courses par taxi.

L'offre de service de taxi dans la région Côte-Nord est détaillée au tableau 1. Ce tableau nous indique que dans la région administrative de la Côte-Nord, 94 % des citoyens (91 076 sur 96 946), regroupés dans 26 des 37 municipalités, sont desservis par un service de transport par taxi. Cette région administrative est divisée en 12 territoires de taxi, soit 2 agglomérations et 10 régions. On compte en 1993 sur le territoire de la région de la Côte-Nord 110 taxis appartenant à 91 propriétaires. Il y a au total 291 chauffeurs de taxi, ce qui représente une moyenne de 2,6 chauffeurs par taxi. Finalement, nous retrouvons un ratio de un taxi par 828 habitants dans les municipalités desservies.

C'est sur le territoire de la MRC de Sept-Rivières, avec 34 249 habitants (35 % de la population de la région de la Côte-Nord) où nous retrouvons le plus grand nombre de taxis, soit 51 ou 46 % du total de la région administrative. On y dénombre une agglomération et une région de taxi. Dans cette MRC, 96 % de la population est desservie par des taxis.

TABLEAU 1

RÉGION DE LA CÔTE-NORD (09)
TRANSPORT PAR TAXI POUR CHACUNE DES MRC
ANNÉE 1993

MRC	Population desservie/ Population totale (%)	N[b] de municipal. desservies/ N[b] total de municipal.	Nombre de territoires			N[b] de taxis	N[b] de propriétaires	N[b] de chauffeurs de taxi	N[b] d'habitants par taxi dans les municipalités desservies
			Agglomér.	Régions	Total				
Caniapiscau*	4 038/4 038 (100 %)	2/2	----	2	2	7	3	7	577
Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent	5 074/5 074 (100 %)	4/4	----	1	1	4	2	1	1 269
La Haute-Côte-Nord	11 298/13 303 (85 %)	8/10	----	2	2	8	8	10	1 412
Manicouagan	32 823/34 232 (96 %)	5/8	1	1	2	33	31	96	995
Minganie	4 836/6 050 (80 %)	4/8	----	3	3	7	3	1	691
Sept-Rivières	33 007/34 249 (96 %)	3/5	1	1	2	51	44	176	647
TOTAL	**91 976/96 946 (94 %)**	**26/37**	**2**	**10**	**12**	**110**	**91**	**291**	**828**

Source : Commission des transports du Québec

Au niveau des 2 agglomérations de taxi, celles-ci accaparent 68 permis soit un permis pour 774 habitants. Baie-Comeau et Pointe-Lebel forment une agglomération avec 27 permis soit un permis (un taxi) pour 1 323 habitants. Sept-Îles forme une agglomération avec 41 permis soit un permis pour 606 habitants. Le reste du territoire desservi, soit 10 régions de taxi, compte 39 346 personnes et 42 permis, soit un permis par 937 personnes.

Par ailleurs, la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent (5 074 habitants, soit 5 % du total de la population de la région administrative) est celle où l'on retrouve le plus petit nombre de taxis avec 4, soit 4 % du nombre total de taxis de la région administrative. Toute la population de ce territoire est néanmoins desservie par ce mode de transport.

13.5.5.2 Les facteurs qui déterminent la demande

- L'étude de 1989

Une étude[1] réalisée en 1989 par le ministère des Transports, dont les conclusions ont pu être tirées à l'aide de chiffres eux-mêmes obtenus lors de sondages et de recensements d'appels antérieurs, en vient à la conclusion qu'il existe une corrélation de 97,79 % entre la demande pour des services de taxi et 5 variables indépendantes bien identifiées.

Les cinq (5) variables sont :

- le montant total de la taxe de vente perçue dans les commerces de détail autres[2] ;
- le total des revenus déclarés par l'ensemble des contribuables ayant un revenu se situant entre 10 000 $ et 20 000 $;
- le total des revenus déclarés par l'ensemble des contribuables ayant un revenu se situant entre 20 000 $ et 30 000 $;
- la présence d'une masse importante d'emplois gouvernementaux (variable binaire) ;
- la présence d'un organisme public de transport en commun.

[1] Jobin, Christian et Rodrigue, Claude - Détermination de la demande en taxi en fonction de variables socio-économiques, ministère des Transports, mars 1989, 83 pages.

[2] Comprend les commerces de détail suivants : librairies et papeteries, fleuristes et centres de jardinages, quincailleries, articles de sport et bicyclettes, instruments de musique et disques, bijouteries et ateliers de réparation de montres et de bijoux, appareils et fournitures photographiques, jouets, articles de loisir, articles de fantaisie et souvenirs, autres commerces de détail.

- La variation de la demande selon la période

La demande pour les services de taxi varie selon des cycles bien définis. C'est ce que nous démontre une étude[3] réalisée au ministère des Transports.

La demande varie ainsi en fonction des saisons. La période de l'été (juillet et août) est celle où la demande est la plus faible et l'hiver (décembre, janvier, février) où elle est la plus forte. Les périodes se rapprochant le plus de la moyenne sont le début du mois de novembre et la mi-avril.

Il est également vrai de dire que la demande varie selon le jour de la semaine. À cet égard, le dimanche est le jour où la demande est la plus faible et le vendredi la plus forte. En fait, la demande du vendredi est de 2 fois supérieure à celle du dimanche. Il existe toutefois des facteurs d'exception. Ainsi, les jours fériés et chômés ressemblent aux dimanches. La semaine précédant Noël voit la demande bondir de plusieurs points.

Les journées correspondant à l'émission massive de chèques de l'État comme les pensions de vieillesse et le bien-être social voient la demande de taxis augmenter considérablement.

La demande pour des services de taxi dépend également de la température, la pluie ayant une influence positive et le temps clément amenant généralement une baisse de la demande.

- Données sur la demande dans la région Côte-Nord

En l'absence d'enquêtes régionales, il n'y a pas de données sur la demande concernant le service de transport par taxi. Les observations qui précèdent concernant la demande pour des services de taxi sont des observations générales qui sont fort probablement valables pour l'ensemble du Québec.

13.5.6 ENJEUX ET PERSPECTIVES

13.5.6.1 Enjeux

Pour des raisons historiques se rapportant à la sécurité et à la « paix sociale » au sein de l'industrie, le transport par taxi constitue un mode de transport très réglementé et aux responsabilités centralisées au MTQ, à la CTQ et à la SAAQ. Même s'il s'agit d'une activité à caractère local, seule la Communauté urbaine de Montréal s'est prévalue de la possibilité d'adapter ses propres règlements en matière de transport par taxi.

D'un autre côté, par sa nature, l'industrie du taxi a toujours constitué un secteur fragile, la réglementation actuelle ne favorise pas nécessairement une prise en main de l'industrie par les partenaires.

[3] Guimont, Louise - Demande journalière recensée sur une base annuelle, ministère des Transports, 1988, 87 pages.

Le gel du nombre des permis, le nombre maximum de 20 permis par titulaire ne favorise pas non plus une structuration d'un mode de fonctionnement artisanal en un mode de véritable entreprise de transport.

Par ailleurs, on constate également que l'organisation des territoires ne correspond plus nécessairement aux besoins. En effet, l'étalement urbain au cours des dernières années a favorisé la diminution de la population de la ville-centre au profit des banlieues. Par contre, le nombre de permis et la délimitation des territoires n'ont pas bougé depuis de nombreuses années. Ainsi, on retrouve dans l'agglomération de Montréal un permis pour 318 personnes, le ratio passe de un permis pour 2 962 personnes à Sainte-Julie et Saint-Amable et il est de un pour 828 personnes pour les municipalités desservies de la Côte-Nord.

Une telle situation a des effets négatifs sur la rentabilité des transporteurs dans l'agglomération de Montréal et risque d'avoir des effets négatifs sur les services à la clientèle dans les agglomérations où le nombre de taxis est insuffisant, le ratio idéal serait de un permis pour 1 000 personnes.

L'industrie du taxi doit diversifier la nature de ses services, s'adapter à l'évolution des besoins de ses clientèles afin d'augmenter sa part de marché et assurer une meilleure rentabilité de ses activités. Pour ce faire, elle doit posséder les outils nécessaires à son développement. Le processus de déréglementation actuellement en cours pourra favoriser une véritable prise en main de cette industrie.

13.5.6.2 Perspectives

Les taxis sont traditionnellement connus pour le service régulier qu'ils offrent à la population, c'est-à-dire un service de transport exclusif, porte à porte et sur demande. Cependant, au fil des ans, l'industrie du taxi s'est implantée sur d'autres segments du marché des transports, en développant des services plus spécialisés et en utilisant notamment la souplesse de la tarification à contrat comme le permet la loi.

Le taxi est une ressource de transport qui peut être utilisée à différentes fins, notamment comme complément formel aux services de transport collectif, pour le transport de personnes handicapées, des écoliers[4] et des groupes, pour la livraison de colis, pour des circuits touristiques, pour des transports médicaux, pour des services de raccompagnement de personnes en état d'ébriété et pour du transport interétablissements du réseau de la santé.

C'est le cas notamment du transport de personnes handicapées, pour lequel les services de taxi sont devenus une ressource importante, entre autres pour les personnes handicapées ambulatoires. Globalement dans la région de la Côte-Nord, en 1993, 3 % des déplacements en transport des personnes handicapées sont réalisés en taxi, ce qui correspond à 1 262 déplacements annuellement[5].

[4] En Côte-Nord, 3 transporteurs taxi effectuent du transport scolaire à contrat avec une ou plusieurs commissions scolaires, soit dans les MRC Caniapiscau (Fermont), Minganie et Sept-Rivières.

[5] Sept-Îles et Baie-Comeau sont les seules villes où l'on retrouve des autorités organisatrices de transport adapté. Le transport par taxi y est à contrat.

Le recours au taxi pour le transport de personnes handicapées est en croissance, toutefois il semble que trop peu de véhicules-taxis soient adaptés au transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, ce qui pourrait éventuellement ralentir la croissance des services de taxi sur ce marché.

CONCLUSION

Le Livre vert sur la décentralisation ainsi que l'accord de principe intervenu entre le ministre des Affaires municipales, l'Union des municipalités du Québec et l'Union des municipalités régionales de comté du Québec ont identifié le taxi parmi les champs de compétence transférables aux instances décentralisées.

Dans cet esprit de décentralisation, où le milieu régional sera appelé à de plus grandes responsabilités dans la détermination des besoins en transport collectif, le ministère des Transports est impliqué dans un projet visant à mieux intégrer les différents modes de transport, de façon efficace et moins coûteuse par l'entremise d'une structure régionale d'accueil. Le rôle du taxi dans les services de transport en commun, scolaire et adapté serait appelé à augmenter.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 14 : LE TRANSPORT HORS ROUTE

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Version novembre 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1
14.1 LA LÉGISLATION 1
14.2 HISTORIQUE DE LA PRATIQUE DES VÉHICULES HORS ROUTE 4
14.2.1 LA MOTONEIGE 4
14.2.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN 5
14.3 ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN CÔTE-NORD 7
14.3.1 LA MOTONEIGE 7
14.3.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN 10
14.4 LES ACCIDENTS ET LES DOMMAGES À L'ENVIRONNEMENT 14
14.4.1 LA MOTONEIGE 14
14.4.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN 15
14.5 LE PROJET DE LOI 16
14.5.1 EXPOSÉ DE LA SITUATION 18
14.5.2 SOLUTIONS À L'ÉTUDE 19
14.5.2.1 Le projet de loi sur la pratique des véhicules hors route 19
14.5.2.2 La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières 20
14.5.3 AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS 20
14.6 LE FINANCEMENT 21
14.7 PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT EN CÔTE-NORD 22
14.7.1 LE PROGRAMME D'ASSISTANCE FINANCIÈRE AUX CLUBS MOTONEIGISTES DU QUÉBEC 22
14.7.2 LE PROGRAMME DE MISE EN VALEUR DES RESSOURCES DU MILIEU FORESTIER 22
14.8 ENQUÊTE AUPRÈS DU MILIEU 24
14.9 SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT 24
14.9.1 LA SÉCURITÉ 24
14.9.2 LA PROTECTION DU PATRIMOINE, DE LA FLORE ET DE LA FAUNE 25
CONCLUSION 25

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Kilométrage reconnu des sentiers de motoneige de la Côte-Nord, par club, 1996 7

Tableau 2: Nombre de véhicules en circulation selon les MRC 13

Tableau 3 : Accidents infligés aux motoneigistes en Côte-Nord, depuis 1990 14

Tableau 4 : Lieux d'accidents impliquant une motoneige, de 1992 à 1995, en Côte-Nord 15

Tableau 5 : Type de collision impliquant une motoneige, de 1992 à 1995, en Côte-Nord 15

Tableau 6 : Portrait des accidents pour les véhicules de loisirs, depuis 1992 16

Tableau 7 : Lieux d'accidents impliquant un véhicule de loisirs entre 1992-1995, en Côte-Nord 16

Tableau 8 : Type de collisions impliquant un véhicule de loisirs 17

Tableau 9: Projets et montants accordés pour la motoneige, en 1995-1996 23

Tableau 10 : Sommes accordées, par MRC, pour la motoneige 23

14. LE TRANSPORT HORS ROUTE

INTRODUCTION

Les véhicules hors route, c'est-à-dire qui circulent en dehors des chemins publics, comprennent outre les motoneiges et les véhicules tout terrain, les véhicules à deux roues, les véhicules-outils (tracteurs de ferme, etc.), les embarcations de plaisance motorisées et les motomarines. L'expression " véhicule hors route " utilisée ultérieurement concernera les motoneiges et les véhicules tout terrain à 3 ou 4 roues.

Le nombre de véhicules hors route de ces deux catégories a considérablement augmenté au cours des dernières années. Entre 1990-1995, le nombre de motoneiges immatriculées en Côte-Nord a augmenté de 64 % et celui des V.T.T. de 47 %.

Les problèmes engendrés par l'utilisation surtout à des fins récréatives sont multiples et l'absence d'une législation particulière pourrait être parmi les facteurs en cause. Depuis 1990, la motoneige a occasionné en Côte-Nord la mort de 9 motoneigistes et depuis 1992, le V.T.T., celle de 7 pratiquants, sans parler des blessures non mortelles graves et légères et des torts à l'environnement ou à la propriété.

Les véhicules hors route, en particulier la motoneige, sont responsables de retombées économiques importantes tant pour l'achat que pour les dépenses occasionnées par la pratique lorsqu'elle est bien encadrée.

Ce chapitre va aborder la législation existante et les efforts entrepris pour établir une législation propre aux véhicules hors route. Par ailleurs, il va aborder l'offre et la demande sur les réseaux motoneige et V.T.T. en termes de pression de développement et de sécurité dans la pratique.

14.1 LA LÉGISLATION

Contrairement à ce qui existait sur les chemins publics, il n'y avait jusqu'à tout récemment au Québec, aucune législation particulière encadrant l'utilisation des véhicules hors route. Outre le ministère des Transports, plusieurs intervenants gouvernementaux sont concernés par le dossier des véhicules hors route et plusieurs lois d'ordre public ont des impacts sur la circulation des véhicules hors route, notamment :

- le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C.-242) ;
- la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C.-611) (MEF) ;
- la Loi sur les parcs (L.R.Q., c. P.9) (MEF) ;
- la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13 (MEF) ;
- la Loi sur les réserves écologiques (L.R.Q., c. R-26) (MEF) ;
- la Loi sur les terres agricoles du domaine public (L.R.Q., c. T-71) (MAPAQ) ;
- la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. D-2) (MEF) ;
- la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c. E.12.01) (MEF).

Au niveau de la sécurité et de l'environnement, plusieurs ministères et organismes interviennent.

Le ministère de l'Environnement et de la Faune intervient de façon à interdire le développement, limiter ou normaliser l'aménagement de pistes selon les territoires dont il a la gestion et les lois et les règlements qui les soutiennent.

Le ministère des Affaires municipales est intéressé par les problèmes que cause l'utilisation des véhicules hors route sur le territoire des municipalités.

Le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) vise principalement la protection de la personne. Il régit en détail, l'utilisation des véhicules et la circulation des piétons sur les chemins publics. Il contient cependant très peu de dispositions applicables à l'utilisation des véhicules hors des chemins publics. Outre l'immatriculation obligatoire pour les motoneiges et les véhicules tout terrain, le Code ne prévoit qu'un pouvoir d'encadrement réglementaire pour les véhicules de loisirs et il maintient en vigueur le Règlement sur la motoneige (R.R.Q., c. C-24, r.21) datant de 1972. Le pouvoir d'encadrement pour les véhicules de loisirs a donné naissance au Règlement sur les véhicules tout terrain (R.R.Q., c. C.-24.2, r.5.1) en vigueur depuis février 1988.

La Société de l'assurance automobile du Québec intervient en matière de sécurité et indemnise, pour les dommages corporels, les victimes d'accidents lorsque ceux-ci ont lieu avec un véhicule automobile sur un chemin public. Elle est responsable de l'immatriculation des véhicules et peut ainsi fournir certaines données statistiques sur le parc des véhicules.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux est préoccupé par les coûts sociaux engendrés par l'utilisation des véhicules tout terrain. Au niveau préventif, certains départements de santé communautaire ont fait des enquêtes statistiques pour évaluer et contrer le phénomène.

La Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec est préoccupée par le volet sécuritaire et l'utilisation du véhicule à des fins utilitaires.

Le ministère de la Sécurité publique a la fonction d'élaborer des politiques relatives au maintien de la sécurité publique. Il surveille l'application des lois relatives à la police et favorise la coordination des activités policières. Il a pour mission d'assurer la protection de la population contre le crime et les menaces à la sécurité.

La Sûreté du Québec intervient au niveau de l'application et du respect des lois et règlements chez les usagers.

Le Bureau du coroner est intéressé par la protection de la vie des utilisateurs. Il enquête sur les causes de décès à la suite d'un accident dans lequel est impliqué un de ces véhicules.

Le ministère de la Justice est responsable du traitement des infractions au Règlement sur les véhicules tout terrain et au Règlement sur la motoneige.

La Régie de la sécurité dans les sports est préoccupée par l'aspect sécuritaire des véhicules tout terrain. Elle intervient en regard de la réglementation de la pratique sportive.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation est préoccupé par les dommages causés aux propriétés des producteurs agricoles par les véhicules tout terrain. Il intervient sur les terres agricoles visées à l'article 2 de la Loi sur les terres agricoles du domaine public (L.R.Q., chapitre T-7.1).

Enfin, le ministère des Transports est responsable des règlements relatifs aux véhicules hors route.

Au niveau du développement, la Direction des sports, autrefois rattachée au MLCP, et depuis janvier 1995, rattachée au ministère des Affaires municipales, intervient auprès des organismes encadrant l'utilisation des véhicules à des fins de loisirs. Elle est de plus responsable, depuis 1981, des subventions octroyées aux clubs pour l'entretien et le développement des sentiers de motoneige. Le montant de la subvention est déterminé en fonction du type de sentier et du nombre de kilomètres entretenus par les clubs. Depuis 1981, ce Ministère a versé plus de 3 000 000 $ en subventions.

Le ministère des Ressources naturelles est intéressé en tant que gestionnaire des terres publiques d'une part, et en tant que coordonnateur du plan d'affectation des terres publiques d'autre part. Il intervient sur les terres visées aux articles 47, 48 et 50 de la Loi sur les terres du domaine public (L.R.Q., chapitre T-8.1).

Le ministère du Tourisme mise beaucoup sur la motoneige comme activité touristique qui entraîne des retombées économiques importantes et en fait la promotion tant au Québec qu'à l'étranger. La motoneige est l'un des 8 produits priorisés par le MTO.

Le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie est intéressé par le développement de l'industrie et ses conséquences sur le plan économique.

En ce qui regarde la motoneige, le ministère des Transports est responsable de l'installation de la signalisation aux traverses des routes et de la production des cartes de sentiers.

En résumé, l'engagement des multiples intervenants gouvernementaux concernés par les véhicules hors route est plus ou moins direct et disparate, ce qui rend difficile une démarche concertée dans le but d'amener des éléments de solution à la problématique.

Le peu de dispositions régissant les véhicules hors route et l'absence de leur regroupement à l'intérieur d'un même document, le nombre important de ces véhicules, leur utilisation généralisée et non contrôlée, le grand nombre de blessures graves ou mortelles qu'ils occasionnent et les problèmes sociaux qui en résultent, incitent le gouvernement du Québec à une réflexion portant sur l'ensemble des véhicules hors route utilisés tant à des fins utilitaires qu'à des fins de loisirs dont il sera question ultérieurement.

14.2 HISTORIQUE DE LA PRATIQUE DES VÉHICULES HORS ROUTE

14.2.1 LA MOTONEIGE

Le développement de la pratique de la motoneige va de pair avec celui de la sécurité. La popularité de la motoneige au Québec date des années 60. Les

motoneigistes ont commencé à se regrouper dès 1961 en club de façon à pratiquer leur sport en toute sécurité.

En 1972, le MTQ intervient dans le domaine en fixant les normes liées à la possession et à l'usage de la motoneige.

En 1974, les clubs se regroupent en un seul organisme, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) de façon à avoir accès aux subventions. Le MLCP qui prendra en charge tous les programmes gouvernementaux en matière de loisirs se voit confier l'agrément des sentiers et la tâche de subventionner les clubs. À la même époque, l'immatriculation devient la responsabilité de la RAAQ qui sera désignée plus tard, en 1990, comme la SAAQ.

Peu à peu, les dommages à la propriété et le nombre d'accidents diminuent, en même temps que le nombre de pratiquants augmente. Le nombre de motoneigistes atteint un sommet en 1986-1987. En 1991, il est estimé à plus de 600 000 au Québec. La FCMQ représente alors 263 clubs et 77 000 membres. En 1995, elle regroupe 104 000 membres sur les 158 000 véhicules immatriculés et environ le même nombre de clubs.

La principale fonction de la FCMQ est de promouvoir le sport de la motoneige. Elle joue un rôle important de représentation auprès des différents intervenants. Elle assure la promotion de la sécurité, la formation et l'accréditation des agents de sécurité sur les sentiers ainsi qu'une certaine supervision de l'harmonie du réseau des pistes.

Si la Fédération assume le rôle de leader dans le développement des pistes interrégionales, chaque club assume l'entretien, le contrôle et le développement des sentiers de son territoire. De plus, le club fournit le personnel requis pour patrouiller les sentiers afin d'assurer la sécurité. À la suite d'un programme de formation, ces officiers ont le droit d'émettre des contraventions à ceux et à celles qui ne se conforment pas à la réglementation. Les clubs comptent également des bénévoles qui se dévouent pour l'entretien des pistes, le respect de la réglementation et l'organisation d'activités sociales.

La présence des officiers de sécurité et le développement de pistes de motoneige ont eu un effet bénéfique au niveau de la sécurité. Les droits de passage accordés aux clubs par les propriétaires privés semblent par ailleurs occasionner moins de réticence.

La motoneige est une industrie touristique qui engendre des retombées économiques importantes. C'est d'ailleurs, outre la sécurité, le développement touristique qui préoccupe le monde de la motoneige, puisque le Québec est maintenant entièrement relié par le réseau Trans-Québec (25 000 km) équipé de services tels essence, repas, hébergement, vente, réparation, relais, centre de location, etc. En comptant les réseaux parallèles qui sont aussi signalisés, le réseau total compte 32 700 km. Ce réseau compte également 1 323 agents patrouilleurs.

Une étude du ministère du Tourisme en 1987[1] détermine le profil de l'utilisateur moyen comme un homme âgé entre 18 et 34 ans dont le revenu annuel se situe entre 30 000 $ et 49 000 $ et qui a plus de 12 ans de scolarité. À la même époque, on démontre que les motoneigistes voyagent surtout au Québec et que c'est la région des Laurentides qui est la plus fréquentée. Elle aurait alors reçu 42 000 touristes motoneigistes. Le MTO consent beaucoup d'efforts ainsi que les associations touristiques régionales pour attirer les motoneigistes de l'extérieur du Québec. La motoneige est l'un des huit produits priorisés par le MTO dans son Énoncé de politique et sa stratégie de mise en marché touristique 1992-1996. En Côte-Nord, les ATR et le CRD considèrent la motoneige comme un produit prioritaire dans leurs orientations stratégiques de promotion et de développement.

En 1996, une nouvelle étude sur les retombées économiques de la motoneige au Québec, par la firme Zins, Beauchesne et associés, révèle que l'on compte au Québec 955 000 motoneigistes soit 17,3 % de la population de 15 ans et plus. En calculant que un peu moins de la moitié sont propriétaires, il s'agit d'un parc de 450 000 motoneiges. En 1996, la pratique de la motoneige aurait, selon cette étude, laissé des retombées totales de 566 millions de dollars au Québec. Les impacts directs de l'activité récréo-touristique réalisée par les 84 303 touristes motoneigistes québécois, les 7 614 touristes motoneigistes américains et les 36 036 touristes motoneigistes européens et asiatiques se situent à 327 millions de dollars. Cette somme inclut les dépenses liées au carburant (un plein égale 200 km de sentiers) à l'hébergement, aux repas, à la location d'équipements, aux activités récréatives et aux achats connexes. Il faut ajouter à cela les retombées du commerce du vêtement et d'accessoires ainsi que celles de la fabrication des engins, de la commercialisation et des travaux de réparations mécaniques, ce qui donne un total de 566 millions de dollars.

14.2.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN

Les premiers véhicules tout terrain apparus sur les marchés furent les motocyclettes hors route. En Côte-Nord, le phénomène n'a pas d'ampleur. Notre attention portera sur les véhicules à trois et quatre roues.

Les véhicules à trois et à quatre roues ont connu un essor au début des années 80. Ils ont tôt fait de surclasser en popularité les motocyclettes hors route qui requièrent une certaine force physique, une certaine habileté de conduite (et qui, pour ces raisons, sont davantage développées dans l'arène sportive).

Les véhicules à trois et à quatre routes conviennent à une utilisation de type récréative. Leur essor a été prodigieux, 180 000 de ceux-ci auraient été vendus au Québec entre 1980 et 1988 ; 150 000 véhicules seraient encore en état de rouler. Les achats québécois de ce type représentent 40 % du total des ventes canadiennes de façon constante à chaque année. Elles n'ont pas connu de baisse comme c'est le cas pour l'ensemble des ventes des véhicules neufs au Canada et au Québec de 1984 à 1988.

[1] Ministère du Tourisme, *Le Tourisme hivernal des Québécois, saison hiver 1986-1987*.

Les problèmes d'accidents, de victimes et de dommages à la propriété sont venus perturber le portrait du secteur. La Régie de l'assurance automobile du Québec a été sollicitée de même que deux départements de santé communautaire. Puis le problème a fait l'objet de discussions lors de la 24e Conférence des ministres responsables des transports et de la sécurité routière à Saskatoon en 1987 et un règlement sur les véhicules tout terrain récréatifs a été adopté par le gouvernement du Québec. À la fin 1987, les manufacturiers de véhicules tout terrain à trois roues mettaient fin à la vente des trois roues. Les importateurs canadiens cessaient peu après d'importer, de vendre et de promouvoir les trois roues au Canada.

Malgré l'entrée en vigueur du Règlement sur les véhicules tout terrain en février 1988, l'utilisation de ces véhicules continue de faire des victimes et des dommages à la propriété et à l'environnement. Toutefois, les utilisateurs ont tendance à se regrouper à l'intérieur de clubs (45 en 1991 et 6 300 membres). Ces clubs sont représentés par la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (FQCMA), autrefois le pendant québécois de la Canadian Motocycle Association reconnue sur le plan international et national pour l'organisation du sport motocycliste. Depuis 1982, la FQCMA est incorporée et regroupe des individus intéressés à la compétition motocycliste dont le " motocross ", le trois et le quatre roues. Elle est reconnue par le MAM et reçoit des subventions. La Fédération des clubs de véhicules tout terrain du Québec inc. a aussi été en fonction du 1er mars 1987 au 29 avril 1989, mais a été dissoute par la suite.

La vocation des tout terrain est de plus en plus récréative et c'est là surtout que se produisent les accidents. La carence des lieux de pratique forçant les adeptes à pratiquer un peu partout, surtout l'été est un des facteurs de risque. Il y aurait en 1991, 4 500 kilomètres de sentiers aménagés pour la randonnée en hiver contre 2 700 kilomètres en été. En réalité, les utilisateurs empruntent davantage les sentiers officiels en hiver ou sinon les sentiers de motoneige parce que le véhicule se comporte mal hors piste, ce qui n'est pas le cas en été.

L'immatriculation des véhicules tout terrain n'est pas toujours répétée après la première année, ce qui rend difficile le décompte du nombre exact de véhicules en circulation au Québec.

Les utilisateurs de véhicules tout terrain utilisent rarement des équipements de sécurité et des vêtements de protection alors que les statistiques démontrent que les accidents les plus graves sont infligés aux parties supérieures vitales. De plus, la catégorie des 14 ans et moins totalise plus de 21 % des blessures. Plus de 20 % des victimes sont des passagers. Au Québec, les victimes d'accidents mortels impliquant des véhicules tout terrain ont atteint dans les pires années : 24 en 1986, 23 en 1987, 18 en 1988 et 8 en 1989.

14.3 ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN CÔTE-NORD

14.3.1 LA MOTONEIGE

Le réseau de motoneige de 2 278 kilomètres de la Côte-Nord en plus des 464 kilomètres de route blanche sur la Basse-Côte-Nord constitue un des plus longs réseaux régionaux du Québec. Par ailleurs, entre 1990 et 1995, le nombre de motoneiges immatriculées en Côte-Nord est passé de 7 621 à 12 502, soit une augmentation de 64 %. En 1990, la Côte-Nord représente 6,7 % de l'ensemble des motoneiges immatriculées au Québec et 7,9 % en 1995. La hausse du pourcentage est en partie due au fait de l'immatriculation des motoneiges de la Basse-Côte-Nord, qui, à partir de 1992, ne peuvent plus circuler sur les sentiers reconnus, balisés et signalisés sans être immatriculés (tableau I).

En Côte-Nord, il y avait, en 1996, 16 clubs de motoneigistes et 6 811 membres. Une bonne partie des motoneigistes membres de la Côte-Nord peuvent être considérés comme des touristes étant donné les distances qu'ils parcourent et les nuitées qu'ils engendrent.

Voici l'offre régionale des clubs de motoneigistes de la Côte-Nord :

TABLEAU 1

KILOMÉTRAGE RECONNU DES SENTIERS DE MOTONEIGE DE LA CÔTE-NORD, PAR CLUB, 1996

N° Club	Région/Club	Kilométrage reconnu
950	Bolides de Ragueneau	205
951	Bourane de Rivière-Portneuf	96
952	Rôdeurs de Sacré-Coeur	205
953	Bouleaux blancs des Escoumins	195
954	Hauts-Sommets Colombier	88
955	Harfangs du Nord de Baie-Trinité	109
956	Minganie-Rivière-au-Tonnerre	120
957	Manicouagan-Baie-Comeau	296
958	Moyenne Côte-Nord-Havre-Saint-Pierre (Club Le Blizzard)	139
959	Les Zigloos de Godbout	90
960	Nord-Neige-Forestville	141
961	Exploreurs-Sault-au-Mouton	90
962	Odanak-Port-Cartier	122
967	Ook-Pik-Sept-Îles	196
970	Lagopides-Fermont	186
		2 278

Source : Fédération des clubs motoneigistes du Québec, section Côte-Nord.

Le sentier 958 présente un cas particulier. Il a été rallongé de 75 km en 1996 suite à l'ouverture de la Route 138 jusqu'à Natashquan. Auparavant, cette section faisait

partie de la " Route blanche " entretenue par le ministère des Transports. La distance de 75 km correspond à la section du sentier motoneige de Havre-Saint-Pierre à Baie-Johan-Beetz. Pour ce qui est du sentier allant de Baie-Johan-Beetz à Pointe-Parent, il est d'une longueur de 95 km et entretenu depuis quelques années par Info-Neige, un organisme sans but lucratif dont les cotisations proviennent surtout des commerçants locaux. La Route 138 entre Baie-Johan-Beetz et Pointe-Parent existe en partie depuis 5-6 ans. La piste de motoneige croise cette section en plusieurs endroits et des projets d'amélioration de la piste de motoneige comptent rectifier son parcours à ces endroits dans les années à venir.

La " Route blanche " entretenue par le ministère des Transports débute à Pointe-Parent à 10 km à l'est de Natashquan et se termine à Vieux-Fort où reprend la Route 138. Cette " route " est divisée en trois zones qui correspondent à trois contrats d'entretien : le premier de 48,27 km de Pointe-Parent à Kegaska, le second de 200 km de Kegaska à Tête-à-la-Baleine et le dernier de 216 km jusqu'à Vieux Fort.

Les dépenses d'entretien s'élèvent à 181 201,66 $ en 1996-1997. C'est grosso modo le montant alloué des dernières années soit 390 $/km. Les critères d'entretien sont plus élevés que ceux du règlement sur la motoneige qu'utilise la Fédération des clubs motoneigistes du Québec que ce soit pour l'épaisseur de la glace sur les cours d'eau ou les embouchures de rivières où la salinité de l'eau joue sur la prise de la glace, pour l'entretien qui est fait par un véhicule plus léger, le balisement permanent et intermédiaire au centre avec réflecteur phosphorescent et plus fréquent, etc. Cette piste comprend 4 camps ou refuges soit un par 60 km de pistes mais l'objectif est d'atteindre un au 25 km.

La population de la Basse-Côte-Nord se sert de cette " route " à partir normalement de janvier de chaque année, comme route pour communiquer entre les villages. Cette communication est surtout de type sociale et récréative (carnaval, tournois, etc.) puisque chaque village a dû stocker pendant l'automne jusqu'à fin décembre les vivres et autres biens essentiels pour passer l'hiver transportés jusque-là par le Nordik-Express. Les fruits et légumes sont normalement acheminés par avion pendant l'hiver. Le taux de possession de motoneiges en Basse-Côte-Nord peut aller jusqu'à 3 appareils par ménage ce qui est 2 à 3 fois plus qu'ailleurs en Côte-Nord. Certains villages dont la population ne dépasse pas 100 habitants peuvent compter une flotte de 300 motoneiges.

LISTE DES CLUBS DE MOTONEIGE
CÔTE-NORD

Club de motoneigistes Les Rôdeurs inc.

67, rue Deschênes
Sacré-Coeur (Québec) G0T 1Y0
(418) 236-9275

Club sportif des bouleaux blancs des Escoumins inc.
Case postale 689
Les Escoumins (Québec) G0T 1K0
(418) 233-2306

Club de motoneigistes les Exploreurs de Sault-au-mouton inc.
21, rue Côté
Sault-au-Mouton (Québec) G0T 1Z0
(418) 231-2781

Club de motoneigistes " Bourane " de Rivière-Portneuf inc.
738, rue Émond
Rivière-Portneuf (Québec) G0T 1P0
(418) 238-2633

Club Nord-Neige Forestville inc.

1020, Route 385, C.P. 1587
Forestville (Québec) G0T 1E0
(418) 587-4351 / 6059

Club de motoneige Les Hauts Sommets de Colombier
Case postale 117
Colombier (Québec) G0H 1P0
(418) 565-3012 / 3602

Club de motoneige Les Bolides de Ragueneau inc.
Case postale 220, Route 138
Ragueneau (Québec) G0H 1S0
(418) 567-4421 / 2001 / 2100

Association des motoneigistes Manicouagan inc.

Case postale 225
Baie-Comeau (Québec) G4Z 2G9
(418) 294-2054, 296-7326 / 3895

Les Zigloos de Godbout
Case postale 9
Godbout (Québec) G0H 1G0
(418) 568-7729

Club de motoneige Harfang du Nord inc.
8, rue Saint-Laurent
Baie-Trinité (Québec) G0H 1A0
(418) 939-2546

Club de motoneige Odanak inc.
Case postale 12, Route 138
Port-Cartier (Québec) G5B 2G9
(418) 766-8470 / 3676

Club de motoneige Ook-Pik de Sept-Îles inc.
Case postale 273
Sept-Îles (Québec) G4R 4K5
(418) 968-3470

Club de motoneigistes de la Minganie

18, rue de la Forêt
Case postale 174
Rivière-au-Tonnerre (Québec) G0G 2L0
(418) 465-2954

Club de motoneigistes de la Moyenne Côte-Nord inc.
1704, rue de l'Anse
Havre St-Pierre (Québec) G0G 1P0
(418) 538-2828 / 2353

Club de motoneige de Schefferville inc.

Case postale 1974
Schefferville (Québec) G0G 2T0
(418) 585-3409

Club de motoneigistes Les Lagopèdes de Fermont inc.
Case postale 247
Fermont (Québec) G0G 1J0
(418) 287-3751 / 3883

Au niveau de la demande, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, section Côte-Nord estime le nombre de touristes motoneigistes en Côte-Nord à 7 000 en 1995, soit

un bond de 6 000 motoneigistes depuis 1990. Depuis l'officialisation de la piste Trans-Québec en Côte-Nord en 1993 et la répétition du Raid Harricana, ce sont 2 000 motoneigistes de plus par année qui se dirigent ou passent par la Côte-Nord. Chaque motoneigiste y passe en moyenne 3 jours-personne-activité. Étant donné les distances à franchir, bon nombre de ces touristes originent de la Côte-Nord. L'association y prévoit une augmentation de la fréquentation pour les 4 prochaines années. En bout, elle prévoit un plafonnement de la clientèle à 12 000 motoneigistes.

La Côte-Nord devient une destination recherchée depuis l'ouverture d'un lien avec la Gaspésie (par l'entremise des traverses de Godbout et de Baie-Comeau avec Matane). Les associations touristiques régionales de Manicouagan et de Duplessis mettent l'accent sur la promotion de ce produit. Le Conseil régional de développement a inscrit ce produit dans sa planification stratégique régionale et les organismes régionaux de développement économique y voient un axe de développement pour leur zone. Le tronçon Sacré-Coeur/Baie-Comeau est déjà fréquenté par le tourisme. Quant aux sections, plus jeunes, situées à l'est, elles reçoivent des améliorations à chaque année et devraient elles aussi attirer leur lot de touristes d'ici peu.

Par ailleurs, le Conseil régional des loisirs de la Côte-Nord avec la Fédération des clubs motoneigistes du Québec, section Côte-Nord, ont convenu de mettre l'accent sur le développement d'un axe est-ouest raccordé à la Trans-Québec (Nationale n^{o} 3; voir carte Les sentiers de motoneige) plutôt que d'éparpiller les énergies dans le développement d'accès individuels aux camps et aux territoires de chasse et de pêche ou de villégiature, ce qui allait à l'encontre du développement d'un vrai réseau. Le CRL s'est donc concentré par l'entremise du Programme de mise en valeur du milieu forestier à consolider le réseau plutôt que les collectrices (carte du réseau). De leur côté, de plus en plus de ZEC et de pourvoiries en Côte-Nord ouvrent leurs territoires à la pratique de la motoneige touristique et à des activités connexes (ex. : pêche sur la glace).

14.3.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN

De 1990 à 1995, le nombre de véhicules tout terrain immatriculés est passé de 4 102 à 6 031, soit une augmentation de 47 %, représentant 4,1 % de l'ensemble des véhicules tout terrain immatriculés au Québec (tableau II).

Il n'y a pas de clubs de V.T.T. sur la Côte-Nord ni de sentiers spécifiques. Nous n'avons pas de données sur l'activité ni de ses retombées touristiques. Au Québec, le ministère du Tourisme semble toutefois intéressé à les considérer comme un produit touristique, ce qui devrait contribuer à organiser sa pratique dans plusieurs régions touristiques, et ce, de façon sécuritaire.

Connaissant l'étendue du réseau de chemins forestiers carrossables en Côte-Nord d'environ 4 000 km et à proximité de la Route 138, donc facile d'accès, connaissant le faible coût des véhicules tout terrain et leur utilisation quatre saisons expliquant leur popularité grandissante, à des fins de travail mais aussi à des fins utilitaires, nous pouvons présumer que ce phénomène prendra de l'ampleur dans les années à venir en Côte-Nord.

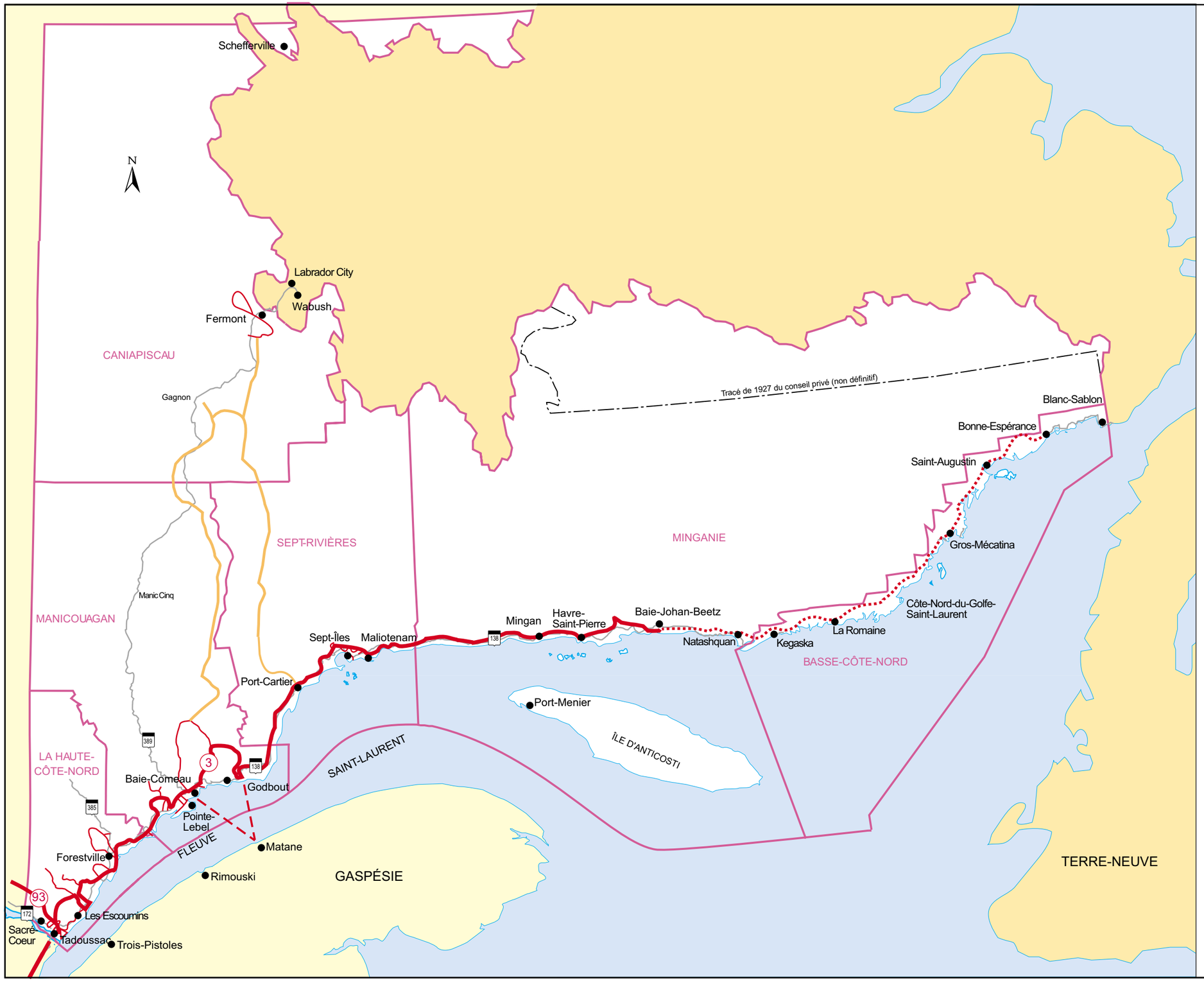
Carte : Les sentiers de motoneige

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport de la Côte-Nord

Carte 1

SENTIERS DE MOTONEIGE



- Sentier de motoneige Trans-Québec (3)
- Raccordement à la Rive-Sud par traversier
- Sentier de motoneige local
- Sentier de motoneige balisé
- Sentier Défi du Grand Nord
- Route importante
- Limite de municipalité régionale de comté et Basse-Côte-Nord

0 85 170 KM

Source: Associations touristiques régionales de Duplessis et de Manicouagan, Carte des sentiers de motoneige, édition 1997-98.

Service de la géomatique et de la cartographie, octobre 1998

TABLEAU 2 : NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION SELON LES MRC

MRC	CATÉGORIES											
	1990		1991		1992		1993		1994		1995	
	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.
Caniapiscau	682	138	781	167	794	199	808	187	851	188	901	192
La Haute-Côte-Nord	1 344	1 034	1 478	1 149	1 650	1 252	1 854	1 335	2 000	1 364	2 135	1 371
Manicouagan	2 390	1 521	2 803	1 858	3 065	2 048	3 253	2 185	3 416	2 205	3 664	2 286
Minganie	1 120	334	1 166	389	1 280	439	1 347	477	1 466	491	1 513	527
Sept-Rivières	2 047	1 055	2 324	1 240	2 589	1 408	2 755	1 491	2 992	1 587	3 240	1 620
Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent	38	20	42	32	442	34	993	44	1 087	35	1 049	35
Côte-Nord	7 621	4 102	8 594	4 835	9 820	5 380	11 010	5 719	11 812	5 870	12 502	6 031
Québec	113 758	81 230	122 189	99 176	128 585	116 004	140 248	128 901	149 331	138 172	158 982	147 647

Source : SAAQ

14.4 LES ACCIDENTS ET LES DOMMAGES À L'ENVIRONNEMENT

Les véhicules hors route occasionnent de nombreuses blessures dont plusieurs graves ou mortelles. Les victimes se retrouvent principalement au sein de la population jeune et active, entre 20 et 39 ans dans le cas des accidents de la motoneige. Les préjudices corporels se traduisent non seulement par un taux de mortalité élevé, mais encore par des pertes économiques en soins médicaux dispensés, en arrêts de travail et en indemnisations.

14.4.1 LA MOTONEIGE

En Côte-Nord, depuis 1990, la motoneige a occasionné la mort de 9 motoneigistes dont 3 en 1992. Elle a occasionné également des blessures graves chez 48 d'entre eux dont 19 en 1995. Au total, les accidents infligés aux motoneigistes en Côte-Nord se répartissent ainsi depuis 1990 :

TABLEAU 3 : ACCIDENTS INFLIGÉS AUX MOTONEIGISTES EN CÔTE-NORD, DEPUIS 1990

Année	Nombre d'accidents	Mortels	Graves	Sans dommage corporel
1990	17	1	10	6
1991	9	0	5	4
1992	18	3	2	13
1993	17	1	5	11
1994	24	2	7	15
1995	53	2	19	32

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.

Après analyse des rapports d'accidents impliquant une motoneige, on peut se rendre compte que les accidents de motoneige surviennent, depuis 1992, surtout hors-piste et en milieu urbain (32 %). Dans ce milieu, les traverses de boulevards peuvent devenir particulièrement problématiques. C'est le cas à Sept-Îles, où le boulevard Laure enregistre à différents endroits quelque 6 accidents en 3 ans, dont 4 en 1995. Sinon, quelque 17 % des accidents sont arrivés dans les sentiers.

Quant à savoir si les accidents de motoneige mettent en cause d'autres véhicules, le tiers des accidents rapportés ne mettraient en cause que la motoneige, un deuxième tiers, motoneige contre motoneige et un dernier tiers, un véhicule motorisé contre une motoneige.

Voici les tableaux :

TABLEAU 4 : LIEUX D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTONEIGE, DE 1992 À 1995, EN CÔTE-NORD

	Hors sentier				Sentier				Milieu urbain				138				
Année	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4*	Total
1992		2	5	9	2					1	3	6			2	1	31
1993		1	2	4			2	1	1			6				1	18
1994	2	1	5	8		1	3	2		2	3	4			1		32
1995	1	4	3	3		5	3	4		3	5	5			3	1	40
	3	8	15	24	2	6	8	7	1	6	11	21			6	3	121

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.
**** Code de gravité : 1 = mort 2 = grave 3 = léger 4 = sans blessures***

TABLEAU 5 : TYPE DE COLLISION IMPLIQUANT UNE MOTONEIGE, DE 1992 À 1995 EN CÔTE-NORD

	Moto Seulement				Moto/Moto				Moto/Véhicule				138				
Année	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4*	Total
1992	1		1	3	1	2	5	6		1	4	7				2	31
1993	1		2	2		1	2	5				5				2	18
1994	2	1	6	3			3	8		3	3	3			2	1	32
1995	1	8	6	4		3	1	4		1	7	5			3	1	40
	5	10	15	12	1	6	11	23		5	14	20			5	6	121

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.
**** Code de gravité : 1 = mort 2 = grave 3 = léger 4 = sans blessures***

L'étendue du réseau de chemins forestiers en terres publiques, ne donne pas pour autant la priorité aux motoneigistes. Somme toute, les sentiers balisés y sont insuffisants ou inexistants. Les utilisateurs circulent donc un peu partout sans autorisation.

Les dommages causés aux propriétés privées et publiques de même qu'à l'environnement sont aussi très importants. L'utilisation d'une motoneige hors sentier agréé entraîne petit à petit le bris ou la mort de la flore et accentue sa vulnérabilité aux maladies. En ce qui a trait à la faune, la motoneige affecte la tranquillité de l'habitat et la reproduction des espèces, leur densité et leur répartition. Dans les cas ultimes, les motoneigistes peuvent utiliser leurs véhicules pour harceler les animaux, ce qui peut leur entraîner des blessures et même la mort. De nombreux utilisateurs circulent sans respecter l'environnement et encore là l'insuffisance et/ou l'absence de sentiers balisés amplifient la chose.

14.4.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN

En Côte-Nord, le portrait des accidents est le suivant depuis 1992 pour les véhicules de loisirs.

TABLEAU 6 : PORTRAIT DES ACCIDENTS POUR LES VÉHICULES DE LOISIRS,

DEPUIS 1992

Année	Catégories*				Total	Saisons			
	1	2	3	4		H	P	E	A
1992	4	1	5	11	21	2	4	8	9
1993	1	5	5	10	21	2	5	14	--
1994	1	4	10	9	24	1	6	12	5
1995	1	5	11	11	28	2	7	18	1
Total 1992-1995	7	15	31	41	94	7	22	51	14

Source : SAAQ

* *Définition des catégories des victimes selon la SAAQ :*
1 = mort, 2 = blessures graves, 3 = blessures mineures, 4 = aucune blessure apparente.

La catégorie de la SAAQ désignée sous la rubrique accident comprend une catégorie fourre-tout appelée véhicules de loisirs où se retrouvent principalement les véhicules tout terrain. De 1992 à 1995, les décès occasionnés par les véhicules tout terrain ont atteint 7 morts dont 4 en 1992. Il y a eu 15 blessés graves et 31 légers. Selon les saisons, il apparaît que l'été est la saison responsable du plus grand nombre d'accidents, soit entre 33 % et 64 % selon les années avec accidents impliquant un véhicule de loisirs.

Au niveau des accidents rapportés impliquant un véhicule de loisirs, entre 1992 et 1995, près de 50 % des accidents rapportés ont eu lieu hors sentier et 27,4 % en milieu urbain. Étant donné l'absence de sentier agréé, peu d'accidents ont été rapportés sous cette rubrique. Enfin, 21,5 % sont arrivés sur un corridor routier numéroté. Pour ce qui est des accidents en milieu urbain, le boulevard Laure à Sept-Îles a enregistré trois accidents dont deux en 1995.

Les accidents impliquant un véhicule de loisirs mettent en cause entre 1992-1995 le véhicule seul dans 39,2 % des cas, un autre véhicule de loisirs dans 23,5 % des cas et un véhicule motorisé autre dans 37,3 % des cas.

TABLEAU 7 : LIEUX D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VÉHICULE DE LOISIRS ENTRE 1992-1995 EN CÔTE-NORD

Année	Hors sentier				Sentier				Milieu urbain				138-389				Total
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4*	
1992	1	1				2			1			2				2	9
1993		2	3	1				1		1	1	1				2	12
1994			3	2							2	1			2	1	11
1995	1	2	6	1						1		4			3	1	19
	2	5	12	4		2		1	1	2	3	8			5	6	51

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.

**** Code de gravité : 1 = mort 2 = grave 3 = léger 4 = sans blessures***

TABLEAU 8 : TYPE DE COLLISIONS IMPLIQUANT UN VÉHICULE DE LOISIRS

	VHR seul				VHR/VHR				VHR/véhicule				Total
Année	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1992	2		1	1				1		1	1	2	9
1993		3					4	1				4	12
1994			3				1				3	4	11
1995	1	2	4	3		1	4				1	3	19
	3	5	8	4		1	9	2		1	5	13	51

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.
**** Code de gravité : 1 = mort 2 = grave 3 = léger 4 = sans blessures***

Les données recueillies n'offrent qu'un aperçu de la situation car aucune statistique n'est disponible en matière de motocyclette hors route ou d'autres catégories de véhicules tout terrain autres que les trois et les quatre roues (ex. : les véhicules amphibie à 6 et 8 roues, etc.). De plus, aucun organisme gouvernemental n'a actuellement le mandat de recueillir des données sur le sujet, permettant de suivre la situation et d'en faire l'analyse.

Quant aux coûts, ni la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec ni la Société de l'assurance automobile du Québec ne peuvent identifier les coûts et dégager l'ampleur des pertes sociales. D'une part, la nature de la programmation informatique ne le permet pas et d'autre part, le régime d'état ne couvre que les collisions survenues sur le chemin public avec un véhicule automobile. Enfin, le ministère de la Santé et des Services sociaux ne dispose pas d'outils permettant d'harmoniser les données disponibles dans les divers centres locaux de services communautaires, hôpitaux ou départements de santé communautaire.

Les V.T.T. sont souvent non immatriculés et sont très mobiles. Il est alors difficile de rapporter les auteurs de dommages ou de vols quand ils utilisent de tels véhicules.

En Côte-Nord, les principaux dommages relevés par les V.T.T. sont les dommages à la végétation et à la regénération de la forêt. Les V.T.T. ont également contribué à détériorer des plages, des berges et certains milieux sensibles. Les dunes de Tadoussac, par exemple, qui constituent des sols fragiles ont subi une érosion accélérée ces dernières années. Les V.T.T. y ont contribué à déplacer le sable.

Par ailleurs, plusieurs sentiers de motoneige sont également endommagés fréquemment par les trois ou les quatre roues, en particulier au moment du dégel printanier et en été lorsque c'est pluvieux. Les dommages causés ont un effet financier important et peuvent affecter l'utilisation sécuritaire des sentiers par les motoneigistes. En 1991-1992, lors de la tournée de consultation sur les véhicules hors route à Baie-Comeau, les intervenants impliqués dans la motoneige ont spécifié leurs intérêts et manifesté leur désaccord à partager les mêmes sentiers. Au mieux, verraient-ils une utilisation commune des relais de façon à y éviter le vandalisme et ne s'objectent pas à une utilisation commune d'infrastructures coûteuses comme les ponts. Cette position est adoptée par le CRL Côte-Nord en 1996-1997, pour qui le mariage entre VTT et motoneige va mieux en région éloignée. Les VTT y sont peu nombreux et dans la plupart des cas, les propriétaires de VTT et de motoneiges sont

les mêmes, ce qui fait qu'en hiver, les VTT sont délaissés pour la motoneige beaucoup plus adaptée aux conditions hivernales qui prévalent en Côte-Nord.

14.5 LA LOI SUR LES VEHICULES HORS ROUTE

14.5.1 EXPOSÉ DE LA SITUATION

Le nombre de véhicules hors route, motoneiges et véhicules tout terrain, circulant en dehors des chemins publics a considérablement augmenté au cours des dernières années. Ces véhicules sont utilisés tant aux fins de travail qu'aux fins de loisirs. Alors que le volet utilitaire présente peu de difficultés, l'utilisation à des fins récréatives soulève de nombreux problèmes.

Les véhicules hors route occasionnent de nombreuses blessures dont plusieurs sont graves, voire mortelles. Les victimes se retrouvent principalement au sein de la population jeune et active. Les préjudices corporels se traduisent non seulement par un taux de mortalité élevé, mais encore par des pertes économiques que doit supporter la société québécoise aux chapitres de soins médicaux dispensés et de l'interruption des activités des victimes.

De plus, les dommages causés aux propriétés privées et publiques de même qu'à l'environnement sont très importants. De nombreux utilisateurs circulent un peu partout sans autorisation ni respect de l'environnement et ce problème est amplifié lorsque les sentiers sont insuffisants.

Contrairement à ce qui existait sur les chemins publics, il n'y avait jusqu'à tout récemment au Québec, aucune législation particulière encadrant l'utilisation des véhicules hors route. En conséquence, le nombre important de ces véhicules, leur utilisation généralisée et non contrôlée, le grand nombre de blessures graves ou mortelles qu'ils occasionnent et les problèmes sociaux qui en découlent nécessitaient une intervention législative.

Les V.T.T. constituent les derniers venus dans le monde des véhicules terrestres hors route. La problématique sécuritaire qui les entoure est particulière.

Il est en effet difficile de contrôler les V.T.T. Les institutions de contrôle ont peu de pouvoir hors des chemins publics. De plus, il est difficile d'identifier les propriétaires de ces véhicules et de démontrer qu'un dommage a été causé impliquant un tel véhicule. Selon les principes de la responsabilité civile au Québec, un propriétaire pourrait être tenu responsable des dommages survenus sur sa propriété, et ce, même si le véhicule circule sans autorisation. Au niveau pénal, il existe des difficultés de pénaliser des véhicules tout terrain, en particulier pour les moins de 18 ans. Au niveau des assurances, un propriétaire de véhicule tout terrain n'est pas obligé de détenir une assurance responsabilité (pour les dommages matériels occasionnés par son véhicule). Enfin aucun équipement sécuritaire de base n'est requis puisqu'il n'existe aucune norme de construction. Le règlement fédéral sur la sécurité des véhicules automobiles demeure très peu exigeant en la matière.
Concernant la sécurité, beaucoup d'utilisateurs ne portent pas d'équipements de sécurité, et ce, malgré le Règlement sur les véhicules tout terrain qui oblige le port

du casque protecteur et des souliers ou des bottes. Il faut ajouter l'absence de normes de sécurité. Le V.T.T. n'est pas un gros jouet et nécessite une technique de conduite adaptée et des capacités physiques importantes. Aucun permis de conduire ni cours au préalable n'est exigé sauf pour traverser un chemin public qui oblige le conducteur à se munir d'un permis de conduire délivré en vertu du Règlement sur les permis.

Le Règlement sur les véhicules tout terrain en vigueur depuis le 11 février 1988 qui régit l'utilisation des véhicules tout terrain tire son habilitation des paragraphes 33 et 34 de l'article 621 du Code de la sécurité routière. Ces paragraphes n'ayant pas retenu de dispositions visant un maximum de sécurité aux utilisateurs, ou de protection du patrimoine ni de contrôle adéquat des dispositions, il a fallu en 1988 modifier ces paragraphes pour pouvoir rédiger le premier Règlement sur les véhicules tout terrain. De 1989 à 1991, débute l'élaboration d'un énoncé de politique à partir d'une étude faite par un consultant. En 1991, suit une tournée de consultation de 9 villes dont Baie-Comeau et l'élaboration d'un projet de loi.

14.5.2 SOLUTIONS À L'ÉTUDE

Deux recommandations ont résulté de la consultation menée en 1991 sur les véhicules hors route : un projet de loi et une étude sur la circulation longitudinale.

14.5.2.1 Le projet de loi sur les véhicules hors route

Le Service des politiques et réglementation au transport terrestre des personnes de la Direction du transport terrestre des personnes du MTQ a travaillé sur un projet de loi sur les véhicules hors route. La loi a été adoptée le 20 décembre 1996 et sa mise en vigueur est effective depuis le 2 octobre 1997. La loi préconise certains équipements obligatoires tant pour les passagers que pour les véhicules, identifie des modalités de circulation relativement au domaine public et au domaine privé, impose des règles d'aménagement et de signalisation de sentiers[2], insiste sur l'importance des compétences de conduite chez les utilisateurs, prévoit des mécanismes de protection des personnes et des biens, des règles d'application des différentes prescriptions ainsi que des pouvoirs réglementaires pour le gouvernement et les municipalités locales.

14.5.2.2 La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières

La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières est actuellement à l'état de projet au Service des politiques d'exploitation de la

[2] Les mesures préconisées devraient permettre, entre autres, une utilisation sécuritaire des sentiers, une uniformisation de la qualité et des installations des panneaux, une concertation des intervenants lors de l'aménagement des sentiers. Elles déterminent le type d'utilisation, la catégorie de véhicules pouvant emprunter le sentier et la période de temps où le sentier est fréquentable. Elles imposent aux clubs d'utilisateurs de véhicules hors route l'obligation d'assurer la signalisation, l'aménagement et l'entretien des sentiers qu'ils exploitent et celle d'assurer le respect des dispositions de la loi et de ses règlements en requérant les services d'agents de surveillance de sentiers. Elle subordonne l'aménagement et l'exploitation d'un sentier à l'autorisation du propriétaire (domaine privé), du ministre ou de l'organisme ayant autorité (terres publiques).

Direction du soutien aux infrastructures du MTQ. Cette politique réitère les interdictions préconisées par la loi en matière de traverses d'emprises routières et ajoute certaines exceptions.

Elle est actuellement présentée au Comité de direction du MTQ.

14.5.3 AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

La Loi sur les véhicules hors route comporte à la fois des mesures préventives et des mesures correctives. Cette solution est la plus souhaitable puisqu'elle permet un bon engagement de la part des intervenants concernés et qu'elle donne aussi certains pouvoirs de contrôle afin d'inciter les gens au respect des règles établies. Elle est relativement simple à réaliser puisqu'elle permet de composer avec ce qui existe déjà et d'étendre des systèmes déjà éprouvés afin d'obtenir un contrôle adéquat.

De façon plus particulière, le texte législatif introduit des mesures préventives concernant la sécurité, la paix publique et le respect de la propriété. De plus, il accorde une attention particulière à la protection du patrimoine, de la flore et de la faune ainsi qu'au développement harmonieux de la pratique récréative. À cet effet, l'énoncé de politique entend favoriser le développement d'un réseau de sentiers à l'usage des véhicules tout terrain et le maintien du réseau en place pour les motoneiges en formant des corporations de gestion. Celles-ci seraient financées par des sources privées. Finalement, des dispositions favorisant le contrôle se retrouvent dans le texte de loi.

Ces différentes mesures, à la condition qu'elles soient pleinement appliquées, vont permettre d'apporter une solution globale à la problématique engendrée par l'utilisation des véhicules hors route. Finalement, il est important de préciser que la loi a l'avantage de répondre aux attentes exprimées par les intervenants.

Chemin faisant, la nouvelle loi régissant l'utilisation des véhicules hors route a été officiellement adoptée le 20 décembre 1996 et sanctionnée le 23 décembre et est entrée en vigueur le 2 octobre 1997. La loi sera donc effective dès 1997 pour les véhicules tout terrain mais seulement à l'hiver 1997-1998 pour les motoneigistes.

En ce qui concerne la vitesse dans les sentiers, pour la motoneige, elle sera de 70 km/heure dans les sentiers les plus sinueux et aux endroits permis, elle passera à 90 km/heure. Quant à l'âge, sauf exception, le minimum requis sera de 14 ans.

14.6 LE FINANCEMENT

Le 23 septembre 1992, le décret 1408-92 recommandait au ministère des Transports d'édicter le règlement intitulé " Règlement modifiant le règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers et modifiant d'autres dispositions réglementaires ". La modification au règlement avait pour effet d'augmenter de 10 $ les droits d'immatriculation des motoneiges. Le montant généré annuellement par ces droits d'immatriculation sert à financer le programme du MAM pour l'assistance financière à la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et aux clubs de motoneigistes pour le financement des activités énoncées plus haut.

Le 1er décembre 1992, le Conseil du trésor approuvait les normes de ce programme pour 3 ans : 1992-1993, 1993-1994 et 1994-1995. Ces mêmes normes sont utilisées pour 1995-1996.

Encouragée par les résultats obtenus, la FCMQ fait une demande au ministère des Affaires municipales afin de majorer les droits d'immatriculation des motoneigistes pour améliorer le programme d'assistance financière existant et permettre à la FCMQ de développer trois nouveaux secteurs : la sécurité, une meilleure implication de la Fédération en région et la recherche et le développement.

Le ministre de l'époque, M. Guy Chevrette, recommandait par la suite que la partie des droits d'immatriculation des motoneiges qui est remise au MAM pour financer le programme d'assistance financière à la Fédération et aux clubs de motoneigistes soit portée à 20 $ et que le budget de ce programme soit établi à 3 100 000 $ sur la base de 155 000 motoneiges immatriculées pour une période de 3 ans débutant en 1996-1997, et que ce budget soit révisé en 1999-2000 pour un nouveau cycle de 3 ans sur la base du nombre de motoneiges immatriculées entre 1996 et 1999.

Ces recommandations font suite à une analyse sur les retombées touristiques importantes de l'activité motoneige au Québec (dépenses de 33 M$ en 1990), l'augmentation du nombre de motoneiges immatriculées (116 000 en 1992 et 149 612 en 1994-1995) en partie due à la surveillance des sentiers par les clubs ; l'augmentation des responsabilités de la FCMQ et des clubs de motoneigistes en ce qui concerne l'aménagement, l'entretien[3], la signalisation[4], la sécurité, le renouvellement de la flotte des surfaceuses[5].
Pour les V.T.T., il n'y a pas de revenus, sauf ceux des membres, ni de programme. L'argent provenant des droits d'immatriculation (± 42 $/an) va à la SAAQ sans plus.

[3] Depuis 1992-1993, la FCMQ s'est vue confier l'entretien des sentiers dans les parcs et réserves dont le financement est maintenant intégré au programme d'assistance financière du MAM. En 1994-1995, l'assistance financière fut de 17,69 $/km pour les sentiers réguliers et jusqu'à 40 $/km pour les sentiers désignés et 114,03 $/km pour 440 km de sentiers dans les parcs et réserves. Le coût d'entretien d'un kilomètre de sentier atteint 409 $ selon les évaluations de la FCMQ.

[4] La signalisation doit se faire en conformité avec les normes du ministère des Transports. Le MTQ contribue au développement de la motoneige par l'entremise de la réglementation, de la préparation de la carte des sentiers Trans-Québec et de l'implantation de la signalisation pour les traverses de routes.

[5] Une surfaceuse entretient en moyenne 80 km de sentiers pendant 8 ans de vie utile et coûte neuve près de 100 000 $. Les normes actuelles du programme prévoient une contribution équivalant à 50 % du coût sans excéder 50 000 $. Il y a 400 surfaceuses sur les sentiers reconnus. Depuis 1987, 148 surfaceuses ont été changées mais 276 autres seraient toujours à remplacer.

La FQCMA attend le projet de loi afin de pouvoir porter une demande qui lui donnerait les mêmes privilèges que ceux octroyés à la motoneige.

14.7 PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT EN CÔTE-NORD

14.7.1 LE PROGRAMME D'ASSISTANCE FINANCIÈRE AUX CLUBS MOTONEIGISTES DU QUÉBEC

Le programme d'assistance financière aux clubs motoneigistes du Québec est géré par le ministère des Affaires municipales.

En 1995-1996, le programme a subventionné en Côte-Nord 15 clubs de motoneige pour l'entretien de 2 098 km de sentiers réguliers au taux de 17,03 $ le kilomètre, soit 35 544 $ et 105 km de sentiers désignés au taux de 50 $ le kilomètre, soit 5 250 $.

En moyenne, les clubs entretiennent 155 km de sentiers réguliers chacun, avec un maximum de 296 km et un minimum de 88 km. La moyenne des subventions aux pistes de sentiers désignés a atteint 2 383 $ avec un maximum de 5 043 $ et un minimum de 1 090 $.

Le programme a également subventionné le renouvellement de surfaceuses.

14.7.2 LE PROGRAMME DE MISE EN VALEUR DES RESSOURCES DU MILIEU FORESTIER

Le programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier a été lancé en 1995 pour soutenir les initiatives d'utilisation polyvalente de la forêt. Il est d'une durée de trois ans (1995-1998) et est agréé en région par le ministère des Ressources naturelles, secteur Forêt. Les subventions prévues dans ce programme proviennent de la réinjection dans le milieu d'une partie des droits de coupe que les titulaires de CAAF doivent payer au gouvernement pour la matière ligneuse qu'ils prélèvent. Le MRN-Forêt juge de l'admissibilité des projets mais la priorisation des projets est confiée au CRD. Le dossier motoneige Trans-Québec a été confié au Conseil régional des loisirs de la Côte-Nord. Le plan stratégique de développement régional sert de balise de référence pour la priorisation de projets.

Le programme comporte 5 champs. Le champ 3 concerne plus spécifiquement le déboisement et les travaux en forêt pour aménager des pistes, des sentiers, des aires pour la pratique d'activités récréatives : motoneiges, hébertisme, randonnées pédestres, vélos de montagne, skis de fond, etc.

En 1995-1996, voici les projets et les montants accordés pour la motoneige :

TABLEAU 9 : PROJETS ET MONTANTS ACCORDÉS POUR LA MOTONEIGE, EN 1995-1996

Titre	MRC	Subvention	Coût total
Déboisement sentier motoneige/V.T.T. (Blanc-Sablon)	Basse-Côte-Nord	25 470 $	28 300 $
Déboisement 30 km sentier motoneige	Caniapiscau	29 700 $	33 000 $
Amélioration des sentiers de motoneige	Haute-Côte-Nord	98 248 $	122 810 $
Sentier polyvalent – Phase 2	Haute-Côte-Nord	34 331 $	38 257 $
Amélioration du sentier de motoneige	Manicouagan	84 000 $	109 170 $
Aménagement de sentier à Franquelin	Manicouagan	34 844 $	38 716 $
Sentier de motoneiges Sheldrake-Rivière Tortue	Minganie	54 000 $	60 000 $
Réseau régional de sentiers motoneige	Sept-Rivières	105 752 $	136 690 $
		466 345 $	**566 943 $**

Source : MRN, Côte-Nord

Le produit motoneige a totalisé 8 projets sur les 27 acceptés (30 %) et drainé 30,6 % des coûts totaux et 32,4 % des subventions accordées. Pour certaines raisons, quelques projets ne sont pas encore totalement réalisés ou encore ont été modifiés si bien qu'en réalité les chiffres pourraient être inférieurs aux chiffres mentionnés.

En 1996-1997, le Comité de priorisation a retenu dans le cadre du programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier, 39 projets sur 75 présentés. La valeur de ces projets atteint 1,48 M$ comparativement au 6,30 M$ du début. Les projets concernent plusieurs volets et se répartissent sur l'ensemble du territoire où des CAAF sont accordées. La ventilation des projets par MRC accorde les sommes suivantes pour la motoneige :

TABLEAU 10 : SOMMES ACCORDÉES, PAR MRC, POUR LA MOTONEIGE

Promoteurs	Coût estimé	Aide
MRC Haute-Côte-Nord	362 756 $	112 000 $
MRC Manicouagan	101 029 $	80 023 $
MRC Sept-Rivières	80 812 $	61 900 $
MRC Minganie	34 450 $	24 300 $
Blanc-Sablon	46 710 $	27 596 $
Région Côte-Nord	625 757 $	305 819 $

Source : MRN, Côte-Nord

Les projets sont pilotés par le CRL Côte-Nord et concernent, dans la majorité des cas, l'amélioration du réseau Trans-Québec des sentiers de motoneige.

14.8 ENQUÊTE AUPRÈS DU MILIEU

Dans le cadre de la réalisation du Plan de transport de la Côte-Nord, un sondage par questionnaire a été administré au printemps 1996 à divers intervenants sectoriels régionaux dont la Fédération des clubs motoneigistes du Québec, section Côte-Nord dans le but d'obtenir un portrait du secteur.

Le sondage rapporte qu'en Côte-Nord la saison 1995 a débuté en mi-décembre et s'est terminée au 30 mars ou au 15 avril en certains endroits. La fréquentation touristique et la durée de séjour y sont en augmentation constante (1 000 visiteurs et séjour moyen de 2 jours en 1990 et 7 000 en 1995 avec séjour moyen de 3 jours et plus) et l'organisme estime une augmentation annuelle de 10 % par année pour les 4 prochaines années jusqu'à un plafonnement de 12 000 motoneigistes.

L'organisme prévoit des modifications quant aux habitudes des motoneigistes d'ici quelques années. Ceux-ci doivent souvent emprunter les chemins publics pour traverser les ponts ou la Route 138 mais des améliorations constantes aux sentiers font que l'utilisateur pourrait emprunter des ponts hors Route 138, et ce, de Tadoussac à Havre-Saint-Pierre améliorant ainsi la pratique et la sécurité de ce moyen de transport. La passerelle de 745 pieds traversant la rivière Manicouagan utilisant l'infrastructure de l'ancien arboriduc est un exemple. Elle a été réalisée au coût de 500 000 $ après 4 ans de pourparlers à la suite de l'interdiction par le MTQ en 1989 aux motoneigistes de traverser par le pont routier de la Route 138. Les travaux ont été financés par les clubs de motoneige de la région et par une aide du gouvernement du Québec (278 000 $).

Le problème des traverses de routes et de ponts en Côte-Nord semble majeur puisque les rivières y sont nombreuses et avec de grandes embouchures. La présence d'une seule route oblige les motoneigistes à trouver des solutions pour traverser ces obstacles plus en amont et à moindre coût. Pour l'instant, la Route 138 sert de traverse dans la plupart du temps en particulier en aval de Sept-Îles.[6]

14.9 SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT

Parmi les mesures préventives de la politique sur les véhicules hors route, certaines concernent plus spécifiquement la sécurité et l'environnement.

14.9.1 LA SÉCURITÉ

- Imposer des équipements de sécurité sur les véhicules et pour l'utilisateur.
- Interdire d'altérer la vocation première d'un véhicule sauf pour la compétition.
- Fixer à 14 ans l'âge minimum requis pour conduire ces véhicules.
- Instaurer une signalisation sur les sentiers à l'usage des véhicules tout terrain.

[6] En 1996 et 1997, la construction prévue de ponts sur les rivières Portneuf et Escoumins sauvera 6 traverses sur la Route 138.

- Obliger les utilisateurs à suivre un cours de formation en l'absence de permis de conduire.
- Maintenir l'interdiction de circuler sur les chemins publics sauf pour les traverser à angle droit. Cependant, les travailleurs devraient bénéficier d'une exemption lorsque cela est nécessaire dans le cadre de leur fonction.

14.9.2 LA PROTECTION DU PATRIMOINE, DE LA FLORE ET DE LA FAUNE

- Interdire la publicité encourageant l'utilisation d'un véhicule hors route au détriment de la protection du patrimoine, de la flore et de la faune.
- Interdire l'accès de ces véhicules aux zones écologiques sensibles, vulnérables et fragiles et à certains territoires ayant une affectation particulière.
- Obtenir un avis préalable du ministère de l'Environnement et de la Faune relativement au tracé d'un sentier ou à un lieu de pratique.

CONCLUSION

La motoneige et le véhicule hors route ont un impact économique important au Québec. Une étude récente de la firme Zins Beauchesne et associés estime les retombées, pour la seule motoneige, à 566 M$ en incluant la fabrication et la pratique. Les non-canadiens (7 614 touristes américains et 36 036 touristes européens et asiatiques) laisseraient à eux seuls quelque 70 M$. En calculant qu'un voyageur québécois en motoneige dépense en moyenne 150 $ par voyage incluant une nuitée, les 7 000 touristes motoneigistes enregistrés en Côte-Nord auraient dépensé en 1995 un minimum de 1,05 M$ (essence, coucher, repas, consommation, etc.). En prenant en compte que parmi ces touristes, plusieurs étaient de l'extérieur du Québec et devaient louer une motoneige, les dépenses peuvent alors grimper à 350 $ par jour; on peut donc présumer des dépenses au-delà du 1,05 M$.

Ces dépenses touristiques sont encore très loin de celles reçues dans les régions de Lanaudière, les Laurentides, Charlevoix ou la Mauricie pour ne citer que celles-ci, qui ont un réseau plus près des grands centres, plus dense et mieux équipé. Cependant, les dépenses touristiques faites en Côte-Nord sont déjà suffisantes pour justifier dans bien des cas l'ouverture d'établissements hôteliers qui autrement seraient fermés l'hiver, et bon nombre d'organismes régionaux de développement s'appuient sur le lien avec la Gaspésie pour désenclaver la Côte-Nord et y amener les motoneigistes, pour qui la Gaspésie est devenue la région de prédilection. La Côte-Nord est aux prises avec un réseau très long (plus de 2 200 km) avec des coûts moyens d'ouverture de 2 000 à 4 000 $ du kilomètre en plus des dépenses d'entretien. Le membership régional qui constitue le revenu de base des clubs y est tout de même limité et le recours à des programmes y est nécessaire.

Pour la Basse-Côte-Nord, la motoneige devient un moyen de déplacement essentiel qui désenclave l'isolement des villages en hiver. Le Ministère y finance l'entretien. Le réseau de sentier de motoneige nord-côtier n'est pas encore au point pour ne mentionner par exemple que la section récente de Sept-Îles à Sheldrake, la problématique des traversées de rivières et les cas des pistes collectrices. Ce réseau est tout de même structuré, 16 clubs s'occupent du membership, de l'entretien et de son développement. Le projet de loi sur les véhicules hors route devrait contribuer à structurer ce réseau et probablement à initier un réseau de V.T.T. en Côte-Nord.

La loi tout comme la politique sur la pratique des véhicules hors route sont cependant davantage des outils visant la sécurité dans la pratique de ces disciplines. La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières devrait pour sa part apporter un éclairage quant à l'utilisation des traversées longitudinales.

Il apparaît actuellement en Côte-Nord, pour la motoneige encore plus que pour le V.T.T., ou la bicyclette les enjeux suivants :

- Assurer la permanence du réseau de base avec des ententes à long terme avec les gestionnaires des terres publiques et les propriétaires privés, des mécanismes institutionnels de concertation sur une base régionale avec le MRN, la FCMQ, les ATR, le MTQ, des ressources financières pour régler le cas épineux des traverses de rivières.

- Améliorer la qualité du réseau et son attrait touristique en garantissant un standard uniforme d'aménagement des sentiers existants et proposés, en identifiant le caractère des sentiers qui présentent un caractère particulier, en signalant les attraits avec une signalisation standardisée en développant des circuits thématiques de courte et moyenne durée intra ou interrégionaux.

- Améliorer l'accessibilité au réseau en y aménageant des points d'accès facilement reconnaissables avec des facilités de base en stationnement, route, information, identification de circuits avec du matériel standardisé, avec des toponymes évocateurs.

- Réduire les coûts associés à la pratique de la motoneige au Québec dont ceux des forfaits, en obtenant une plus grande collaboration de tous les groupes impliqués quant au potentiel du tourisme hivernal, à la connaissance de la concurrence.

- Mousser la pratique de la motoneige comme moyen de découverte et non seulement comme moyen de transport ou comme sport. Vendre l'expérience parce qu'elle est différente pour la spécificité de ses attraits et de la neige.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 15 : LE TRANSPORT NON MOTORISÉ

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Collaboration : Marc Panneton, agent de recherche

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1
15.1 LES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX 2
15.1.1 LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS 3
15.1.2 LES AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX 3
15.2 RÔLE DES PARTENAIRES 4
15.3 LA POLITIQUE SUR LE VÉLO 4
15.3.1 LES OBJECTIFS 5
15.3.2 ORIENTATIONS 5
15.3.2.1 La planification du réseau cyclable 5
15.3.2.2 La normalisation des aménagements et la signalisation 6
15.3.2.3 Les aménagements cyclables 6
15.3.2.4 Le financement 6
15.3.2.5 La concertation 7
15.3.2.6 La recherche et la formation 7
15.4 PROBLÉMATIQUE 7
15.4.1 LES ACCIDENTS ET LE RÉSEAU ROUTIER 7
15.4.2 LA PLANIFICATION ET LA CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES 11
15.4.3 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES 12
15.4.4 LA COORDINATION, L'INTÉGRATION ET LA PROMOTION 12
15.4.5 LA SANTÉ, L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉNERGIE 13
15.5 LA SITUATION DU TRANSPORT NON MOTORISÉ EN CÔTE-NORD 13
15.5.1 L'OFFRE ET LA DEMANDE 13
15.5.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 14
15.5.2.1 La révision des schémas d'aménagement 14
15.5.3 LA ROUTE VERTE 19
15.6 SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT 20
15.6.1 LA SÉCURITÉ À VÉLO 20
15.6.2 L'ENVIRONNEMENT ET LE VÉLO 21
CONCLUSION 22

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : **Accidents de bicyclette impliquant un véhicule moteur pour les municipalités de la Côte-Nord de 1992 à 1995** 9

Tableau 2 : **Accidents avec blessures et pourcentage des accidents avec blessure impliquant un vélo et un véhicule moteur survenus sur ou aux abords des boulevards Laflèche à Baie-Comeau et Laure à Sept-Îles, de 1992 à 1995** 10

LISTE DES CARTES

Carte 1 : **Voies cyclables à Baie-Comeau** **15**

Carte 2 : **Voies cyclables à Port-Cartier et Sept-Iles** **17**

15. LE TRANSPORT NON MOTORISÉ

INTRODUCTION

Le transport non motorisé concerne généralement la bicyclette et la marche et les infrastructures qui les soutiennent. La marche constitue le parent pauvre du transport non motorisé en ce que sa problématique est peu développée et se limite le plus souvent aux quelques kilomètres de trottoirs municipaux rencontrés dans les périmètres d'urbanisation. Nos efforts vont donc se concentrer sur la bicyclette.

L'usage de la bicyclette a connu un essor considérable au Québec depuis le début du siècle. Cet essor est relié au départ aux coûts élevés des automobiles et de l'essence. Le développement des banlieues et du parc automobile entre les années 1950 et 1970 fait reculer la progression du vélo.

Le monde de la ville instaure la bicyclette pour enfant à une seule vitesse de garçon ou de fille et le vélo à trois vitesses. En 1974, le lancement de la bicyclette 10 vitesses à prix modique et le développement des activités de plein air créent un engouement pour la bicyclette à des fins récréatives. Cette année enregistre pour la première fois, des ventes de vélos qui surpassent celles des automobiles.

Quelques aménagements cyclables voient leur apparition au Québec à commencer par la piste cyclable du Parc de la Gatineau réalisée par la Commission de la capitale nationale. À partir de 1978, à la suite d'un programme d'aide spécifique du ministère des Transports, plusieurs municipalités du Québec commencent à implanter des aménagements cyclables.

Les innovations tels le vélo de montagne et le vélo hybride continuent de donner un essor à la bicyclette. Dorénavant, autant les jeunes que les moins jeunes, peu importe que ce soit hommes ou femmes, font usage de la bicyclette.

Les événements cyclables, que ce soit les balades, les tours de plusieurs journées, ou encore les événements sportifs de compétition qui se tiennent aujourd'hui au Québec contribuent grandement à y accroître l'utilisation de la bicyclette.

La croissance de la demande a été mesurée par diverses études. Une étude de 1987[1], avançait qu'au cours des années 1980, le taux de pratique du cyclisme au Québec était passé de 38 % en 1981 à 52 % en 1987, ce qui le mettait au troisième niveau des activités physiques pratiquées au Québec. Plus de 25 % de la population s'adonnait au cyclisme de façon régulière. Au total, plus de la moitié des personnes de 15 ans et plus pratiquent le cyclisme au Québec en 1987.

Une autre étude, cette fois fédérale[2], confirme également cette croissance par des données sur le parc de bicyclettes au Québec. Celui-ci serait passé de 2,3 millions d'unités en 1989 à 2,6 millions en 1992, soit une augmentation de 13 %. En incluant les vélos pour enfant, le parc atteindrait les 3,5 millions d'unités. Les ménages québécois posséderaient une bicyclette d'adulte dans 53,2 % des cas en 1986 comparativement à 47 % en 1981. En

[1] Québec, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. La pratique de l'activité physique par les Québécois, 1987.

[2] Statistiques Canada. L'équipement ménager.

1990, il s'est vendu plus de vélos au Québec que d'automobiles et camionnettes réunies, soit 400 000 vélos contre 370 000[3].

La bicyclette offre beaucoup d'avantages quant à son coût, les exigences physiques minimes pour la conduire, ses qualités en terme de consommation d'énergie, la liberté quant au moment de l'utiliser, etc.

La bicyclette est principalement utilisée comme moment de loisir et de forme physique surtout chez les jeunes de 10 à 25 ans et de plus en plus chez les 55 ans et plus. Elle est encore très peu utilisée à des fins utilitaires (travail, école, magasinage)[4] même si on observe une croissance à ce niveau chez les 25 à 45 ans (surtout des hommes). De façon générale, les déplacements à bicyclette se font en milieu urbain et périurbain et davantage dans les grandes agglomérations.

C'est d'ailleurs dans ces milieux que l'on rencontre la majorité des aménagements cyclables au Québec qui comptait en 1992 un réseau de voies cyclables de près de 800 km, dont 309 km sur le seul territoire de la Communauté urbaine de Montréal et 108 km pour celui de la Communauté urbaine de Québec. Le réseau continue son expansion et vise de plus en plus la frange périurbaine et les zones rurales. Le démantèlement du réseau des voies ferrées et leur disponibilité à d'autres fins n'est pas étranger à cette expansion.

Le dossier bicyclette et voies cyclables est encore jeune en Côte-Nord mais mérite qu'on s'y attarde à l'intérieur du Plan de transport de cette façon :

- un regard sur les intervenants gouvernementaux et les partenaires impliqués dans le vélo ;
- la politique sur le vélo ;
- la situation du transport non motorisé en Côte-Nord ;
- la sécurité et l'environnement ;
- conclusion

15.1 LES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

Le cyclisme comporte plusieurs aspects qui concernent actuellement une multitude d'intervenants des secteurs publics et privés que ce soit les organismes gouvernementaux, les communautés urbaines, les MRC, les municipalités, les clubs et associations cyclistes ainsi que les entreprises privées. Plus particulièrement, voici les intervenants touchés par l'aménagement du territoire.

[3] Source : Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, 1990.

[4] Selon une étude du ministère des Transports, Ontario : Bicycle Policy Review and Update, Technical Report, May 1992, l'usage de la bicyclette en Ontario se répartit comme suit : loisir et forme physique, 88 % ; se rendre au travail ou à l'école, 7 % ; faire des courses, affaires personnelles : 3 % ; entraînement, compétitions et cyclotourisme : 1 %.

15.1.1 LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a la mission, entre autres, d'assurer la circulation des personnes de façon sécuritaire par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport relevant de sa responsabilité. En ce sens, il intervient en matière de cyclisme principalement au niveau de la législation, des normes de conception et de signalisation, ainsi que de la construction d'aménagements.

Le MTQ a, dès 1977-1978, réalisé et publié diverses études portant sur la bicyclette comme moyen de transport de même que des normes de conception et de construction d'aménagements cyclables.

De 1978 à 1986, le Ministère a mis en oeuvre un programme d'aide aux municipalités afin de les inciter à réaliser sur leur territoire des aménagements cyclables à des fins utilitaires. Grâce à ce programme de subventions, 123 projets de voies cyclables ont été réalisées dans 58 municipalités du Québec. Au total, le programme a permis la réalisation de 422 km de voies cyclables, soit 55 km de chaussées désignées, 274 km de bandes cyclables et 93 km de pistes cyclables. Le Ministère a ainsi investi environ 670 000 $ par année pour la réalisation d'aménagements cyclables.

En 1987, le MTQ, en collaboration avec la SAAQ a amendé le Code de la sécurité routière afin de considérer les cyclistes comme des usagers de la route. Il a aussi contribué au financement de recherches et d'études de faisabilité, de même qu'à un guide de conception des aménagements cyclables. Il a également contribué à la réalisation de cartes illustrant les itinéraires cyclables au Québec. Enfin, il a réalisé et publié des normes de signalisation des voies cyclables.

15.1.2 LES AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX

Le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) intervient dans le domaine du vélo en réalisant des aménagements cyclables de loisirs dans les parcs sous sa responsabilité. Il a également participé à des projets d'aménagements cyclables dans les emprises ferroviaires abandonnées. Le secteur Environnement est préoccupé par la protection de l'environnement en favorisant la réduction de toutes les formes de pollution et en faisant la promotion des modes de transport écologiques.

Le Secrétariat aux affaires régionales participe à diverses études ou projets d'aménagements cyclables demandés par les régions, ex. : l'étude du projet du circuit cyclable du tour du Lac Saint-Jean.

Le ministère des Affaires municipales est appelé à intervenir auprès des municipalités dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme afin d'y intégrer le cyclisme dans le processus d'aménagement.
La Société immobilière du Québec aménage des stationnements pour bicyclette dans plusieurs édifices à bureaux sous sa responsabilité.

Le ministère des Ressources naturelles est concerné par la promotion de tous les moyens privilégiant la conservation de l'énergie. Il peut également par l'entremise de programmes, s'occuper de la réalisation d'aménagements en forêt.

Le ministère du Tourisme reconnaît la bicyclette et les aménagements cyclables comme potentiel d'attrait touristique susceptibles d'entraîner des retombées économiques et collabore à sa promotion. Il ne considère cependant pas ce produit comme un des produits majeurs tant dans son énoncé de politique que sa stratégie de commercialisation. Le cyclisme se greffe davantage aux produits circuit, séjour-villégiature et grande ville.

Selon une étude réalisée en 1989, auprès des participants du Tour de l'Île, chaque personne dépense en moyenne 100 $ en achat de vélos, accessoires, équipements, vêtements ou en réparation pour participer à l'événement[5]. Nonobstant ces dépenses, un cyclotouriste dépenserait en moyenne au-delà de 120 $ par jour lors d'un circuit à vélo.

Le gouvernement fédéral fait la promotion de la pratique du cyclisme pour l'amélioration de la condition physique et de la santé et réalise des aménagements cyclables et pédestres dans ses parcs.

15.2 RÔLE DES PARTENAIRES

Les municipalités ont la responsabilité de planifier, construire et entretenir des aménagements cyclables. Elles ont aussi le pouvoir de réglementer l'usage des bicyclettes sur certaines rues, les stationnements des bicyclettes, l'immatriculation des bicyclettes. Enfin, les services policiers municipaux font respecter les lois et les règlements chez les usagers.

À la suite des demandes de la population et plus particulièrement des cyclistes, plusieurs municipalités ont réalisé des voies cyclables sur leur territoire. Montréal a même développé récemment un plan de réseau cyclable en l'intégrant à son plan d'urbanisme ou d'aménagement.

Les MRC et les communautés urbaines contribuent de concert avec les municipalités à la planification et à l'élaboration de projets intermunicipaux et régionaux (ex. : le tour du Lac-Saint-Jean).

Il existe au Québec quelque 60 clubs et associations faisant la promotion de la pratique de la bicyclette comme moyen de transport, de tourisme et de loisir. Vélo Québec est le plus important et regroupe 8 000 membres.

Plusieurs entreprises privées et publiques tels les industriels, les centres commerciaux et institutionnels de même que des édifices à logements multiples offrent des stationnements aux cyclistes sur leurs lieux d'activités.
Plusieurs entreprises privées sont engagées dans la promotion de l'utilisation de vélo (ex. : commanditaire d'événements cyclables) et de la sécurité à bicyclette (ex. : promotion du port du casque protecteur).

15.3 LA POLITIQUE SUR LE VÉLO

[5] Boivin, R. Le vélo : tendances, clientèles, produits, In Conférence économique sur l'industrie et le tourisme à bicyclette, Service de la recherche, Vélo Québec, 1991.

À la suite de la Conférence vélo mondiale tenue à Montréal en septembre 1992, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec entreprennent l'élaboration d'une politique sur le vélo. Cette politique est conjointe et vise la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre usagers de la route. Elle porte sur toute forme de pratique de la bicyclette sur la voie publique, pour des fins utilitaires, de loisir ou de tourisme mais déborde également dans les autres milieux.

15.3.1 LES OBJECTIFS

Trois objectifs se dégagent de la politique sur le vélo :

- la promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route : respect des règles de circulation et port d'équipement de sécurité ;
- l'amélioration du système de transport pour les cyclistes : développement de voies cyclables et aménagement du réseau routier tenant compte du vélo ;
- l'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport : réduire l'insécurité chez le cycliste.

En tant qu'intervenant principal en ce qui concerne les infrastructures et les systèmes de transport, la responsabilité particulière du Ministère en ce qui concerne le cyclisme touche :

- la normalisation des aménagements cyclables et leur signalisation ;
- la réalisation d'aménagements cyclables sur les routes du réseau supérieur ;
- la coordination des activités de l'ensemble des intervenants provinciaux en matière d'aménagements cyclables.

15.3.2 ORIENTATIONS

Suite aux documents de consultation et aux commentaires issus de la consultation, 13 enjeux majeurs ont été retenus. Pour chaque enjeu, des orientations ont été formulées pour guider les actions du MTQ et de la SAAQ. Voici en résumé les orientations et les moyens de mise en oeuvre touchant la mission du Ministère.

15.3.2.1 La planification du réseau cyclable

Afin de contrer l'absence de planification dans la réalisation d'aménagements cyclables, il convient d'intégrer cette démarche au processus d'aménagement du territoire. Le Ministère reconnaît à ce chapitre la compétence des MRC et des communautés urbaines.

Le contenu du schéma devient une condition première à l'intégration du volet cyclisme dans la planification de tout nouveau projet routier touchant le réseau supérieur et aux échanges entre le Ministère et le milieu. Le niveau régional apparaît comme l'instance la plus efficace

en terme de planification pour l'établissement d'un réseau cyclable fonctionnel panquébécois, et ce, par l'entremise de leur schéma d'aménagement.

15.3.2.2 La normalisation des aménagements et la signalisation

Le MTQ et Vélo Québec ont fait figure de pionniers en publiant des ouvrages de normalisation et d'aménagement dans le domaine cyclable. Le MTQ se propose d'élaborer des normes de conception d'aménagements cyclables et de les intégrer dans les normes sur les ouvrages routiers du MTQ. Il prévoit également adopter par règlement les normes de signalisation des voies cyclables et de les intégrer au règlement sur la signalisation routière. Ce serait un pas vers l'uniformisation des normes d'aménagements et de signalisation des aménagements cyclables au Québec.

15.3.2.3 Les aménagements cyclables

Le MTQ entend prendre en considération les besoins des cyclistes, tels qu'exprimés dans les schémas d'aménagement régionaux aux étapes de conception, construction et entretien de son réseau routier.

Le MTQ pourra donc intégrer des aménagements cyclables à ses travaux à l'occasion de la construction ou de la réfection des routes et des structures, le franchissement par les cyclistes des barrières physiques (rivières, autoroutes, voies ferrées, etc.).

Le MTQ permettra également l'asphaltage d'une partie des accotements de certains tronçons de routes du réseau supérieur pour rendre possible la réalisation d'itinéraires cyclables régionaux. Il acceptera l'implantation de pistes cyclables (non contiguë à la chaussée) à l'intérieur des emprises qu'il possède sans en compromettre l'usage futur.

15.3.2.4 Le financement

Il s'agit de favoriser le partage du financement avec les intervenants du milieu dans le cas de réalisation d'aménagements cyclables sur le réseau routier supérieur.

Selon des barèmes à déterminer, la participation du MTQ pourra atteindre 50 % des frais admissibles dans le cas de projets touchant son réseau mais non intégrés à des projets de construction, réfection ou d'amélioration routière et jusqu'à 100 % des frais admissibles lorsqu'ils seront intégrés à de tels travaux.
Le MTQ pourra également contribuer à certains projets d'aménagements cyclables réalisés sur le réseau municipal par l'entremise des programmes d'aide à l'amélioration du réseau local existant.

Également, le MTQ pourra s'impliquer, selon certains critères, financièrement jusqu'à 25 % du coût total dans des pistes cyclables en site propre à la condition qu'elles mènent à une pratique majoritairement utilitaire de la bicyclette ou qu'elles désengorgent l'achalandage cycliste sur une route du réseau supérieur.

15.3.2.5 La concertation

La mise en oeuvre d'un véritable réseau cyclable sécuritaire n'est pas l'oeuvre d'un seul intervenant. Il faut favoriser la concertation entre tous les intervenants gouvernementaux, régionaux, locaux et privés dans le domaine du vélo. La concertation est nécessaire à l'intégration des réseaux cyclables à l'échelle régionale et au maillage de ces réseaux sur les plans interrégional et interprovincial ainsi qu'avec les États américains limitrophes.

15.3.2.6 La recherche et la formation

Il appartient au Ministère (autant que la SAAQ pour ce qui est de la sécurité) d'intensifier la recherche et la formation sur l'aspect aménagements.

Ceci se traduit par des études dont une vaste enquête sur le vélo qui tiendrait compte des particularités régionales en matière d'utilisation de la bicyclette et par la formation de personnes ressources sur les aménagements cyclables.

15.4 PROBLÉMATIQUE

Différents points de problématique ont été traités et discutés dans le cheminement qui a conduit à la rédaction de la politique sur le vélo, politique conjointe du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec. Le document du MTQ *Vers une politique sur le cyclisme au Québec : Problématique et solutions possibles* qui a servi de base à une consultation publique en 1993 a traité de onze éléments de problématique et la consultation qui a suivi a retenu quant à elle huit problèmes considérés comme majeurs.

Dans le cadre de la réalisation du Plan de transport de la Côte-Nord, notre attention portera davantage sur les points touchant plus directement le ministère des Transports et l'aménagement du territoire. Ces points sont :

- les accidents et le réseau routier ;
- la planification et la conception des aménagements cyclables ;
- le coût et le financement des aménagements cyclables ;
- la coordination, l'intégration et la promotion ;
- la santé, l'environnement et l'énergie.

15.4.1 LES ACCIDENTS ET LE RÉSEAU ROUTIER

La pratique de la bicyclette génère beaucoup d'accidents. Les plus graves sont ceux avec véhicule moteur. Ce sont aussi les plus documentés parce qu'ils font normalement l'objet de rapports remis à la SAAQ.

Ces accidents sont nombreux : 3 980 en moyenne annuelle entre 1982 et 1992 composée entre autres de 39 décès et 361 blessés graves. Ces accidents se répercutent en coûts énormes évaluées en 1990 à 14 300 000 $ en indemnités versées. Près de 50 % des accidents mortels ont lieu en milieu rural notamment dans des zones où la vitesse est supérieure à 70 km/h.

Voici le portrait des accidents de bicyclettes impliquant un véhicule moteur pour la Côte-Nord de 1992 à 1995.

Code	1	2	3	4	Total
1992	0	7	47	10	64
1993	0	2	33	4	39
1994	1	2	48	10	61
1995	0	3	39	9	51
1992 à 1995	1	14	167	33	215

Source : SAAQ, Rapport d'accidents de véhicules routiers.
Code : 1 = Mort 2 = Blessures graves 3 = Blessures mineures 4 = Aucune blessure apparente

D'après ce tableau, les blessures infligées lors d'accidents rapportés entre un cycliste et un véhicule moteur en Côte-Nord sont surtout d'ordre mineure puisque les blessures légères représentent 91,77 % des accidents avec blessures.

En regardant de plus près, les villes de Baie-Comeau et de Sept-Îles cumulent la majorité des accidents rapportés (tableau 1).

TABLEAU 1 : ACCIDENTS DE BICYCLETTE IMPLIQUANT UN VÉHICULE MOTEUR POUR LES MUNICIPALITÉS DE LA CÔTE-NORD DE 1992 À 1995

Année	1992				1993				1994				1995				Total 92-95			
Municipalité	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**
Sacré-Coeur							1	1		1					1			1	2	1
Les Escoumins		1	1								1							1	2	
Sault-au-Mouton			1																1	
Forestville		1		1							1				1	1		1	2	2
Betsiamites			1				2												3	
Chute-aux-Outardes		1	2				2				1				1	1		1	6	1
Pointe-aux-Outardes			1								2								3	
Pointe-Lebel								1			1				1				2	1
Baie-Comeau		2	11	3		1	13	1	1		15	4		2	7	5	1	5	46	13
Baie-Trinité		1																1		
Port-Cartier			2	1						1	2				2			1	6	1
Sept-Îles		1	27	5			14				25	5		1	21	2		2	87	12
Longue-Pointe															1				1	
Havre-Saint-Pierre			1					1							2				3	1
Rivière-Saint-Jean															1				1	
Basse-Côte-Nord						1						1						1		1
Fermont							1								1				2	
Total	**0**	**7**	**47**	**10**	**0**	**2**	**33**	**4**	**1**	**2**	**48**	**10**	**0**	**3**	**39**	**9**	**1**	**14**	**167**	**33**

Source : SAAQ, Rapport d'accidents de véhicules routiers
Code : 1 = Mort 2 = Blessures graves 3 = Blessures mineures 4 = Aucune blessure apparente

D'après ce tableau, les villes de Baie-Comeau et de Sept-Îles cumulent pour chaque année de cette période plus de 74 % des accidents rapportés. Ces deux municipalités sont munies de pistes cyclables et quoique leur réseau respectif ne soit pas extensif mais tout de même à plus de 50 % en site propre, il n'apparaît pas être en cause dans les lieux d'accidents. Les dangers apparaissent souvent lorsque le cycliste est dans l'obligation d'accéder au réseau par le quadrillé urbain ou lorsqu'il doit sortir momentanément du réseau avant de le retrouver plus loin. Dans ces cas, la traversée d'artères majeures apparaît problématique. Le tableau qui suit indique le nombre d'accidents impliquant un vélo et un véhicule moteur et une artère majeure, dans ce cas, la Route 138 nommée boulevard Laflèche à Baie-Comeau et boulevard Laure à Sept-Îles. Les accidents qui y ont eu lieu peuvent avoir été causés à une intersection ou entre des intersections sur ces mêmes boulevards.

TABLEAU 2 : ACCIDENTS AVEC BLESSURES ET POURCENTAGE DES ACCIDENTS AVEC BLESSURE IMPLIQUANT UN VÉLO ET UN VÉHICULE MOTEUR SURVENUS SUR OU AUX ABORDS DES BOULEVARDS LAFLÈCHE À BAIE-COMEAU ET LAURE À SEPT-ÎLES, DE 1992 À 1995

	Boulevard Laflèche (Baie-Comeau)		Boulevard Laure (Sept-Îles)	
		%		%
1992	7	54	9	32
1993	1	7	2	14
1994	6	50	5	17
1995	4	44	7	33
Total 92-95	18	35	23	26

Sept-Îles plus que Baie-Comeau obtient la plus grande part lorsqu'il est question d'accidents impliquant vélo et véhicule moteur. Le nombre d'adeptes faisant du vélo serait-il en cause ? Il n'y a pas de registre sur la possession d'un vélo, ce qui rend la tâche d'évaluation difficile. Cependant, le tissu urbain de Sept-Îles est réparti de part et d'autre de la Route 138(c'est-à-dire boulevard Laure) ce qui n'est pas le cas à Baie-Comeau. À Sept-Îles, la piste cyclable enjambe à 5 endroits le boulevard Laure. Il y a là une problématique particulière.

Après examen des rapports d'accidents sur le boulevard Laflèche à Baie-Comeau et Laure à Sept-Îles, de 1992 à 1995, le nom de certaines intersections apparaissent plus souvent. À Baie-Comeau, sur le boulevard Laflèche, de 1992 à 1995, 18 accidents avec véhicules moteurs se sont produits. L'intersection boulevard Laflèche et rue Bélanger a été cinq fois en cause, l'intersection boulevard Laflèche et rue Nouvel, trois fois, tout comme l'intersection boulevard Laflèche et rue Blanche. Peut-on parler de points noirs ?

À Sept-îles, pour la même période, le boulevard Laure enregistre 23 accidents entre un vélo et un véhicule moteur. Là aussi, certains points noirs peuvent être ciblés. Il s'agit de l'intersection boulevard Laure et rue Papineau (trois accidents), l'intersection boulevard Laure et rue Papineau (trois accidents), l'intersection boulevard Laure et rue Smith (quatre accidents). Curieusement, le 770 boulevard Laure apparaît quatre fois dont trois fois en 1994. Encore là, peut-on parler de points noirs ?

En février 1996, le Service du support technique du Ministère dans une version préliminaire d'une étude portant sur les carrefours du boulevard Laure entre les rues Desmeules et Retty suggère les recommandations suivantes pour la sécurité des piétons et des cyclistes :

- des systèmes de feux de piétons communs aux cyclistes ;
- implantation à chacun des carrefours de feux (prévu par la municipalité) ;

- phase piétons fonctionnant à la demande (implique un bris à la coordination de la circulation) avec un engagement protégé et un dégagement non protégé sauf au carrefour situé à la rue Smith où une phase piéton exclusive est déjà installée ;

- le Ministère considère que la coordination interdisant la circulation des cyclistes implantée sur tout le tronçon de la Route 138 entre les rues Desmeules et Retty n'est pas conforme aux pratiques du Ministère. Le ministère tolère les cyclistes sur son réseau national ou de classe inférieure, sauf lorsqu'il y a une voie cyclable.

L'aménagement du réseau routier jouerait à la fois en faveur et en défaveur du cycliste. Ainsi, plusieurs facteurs pourraient causer l'insécurité chez le cycliste : le manque d'espace de manoeuvre, la largeur parfois insuffisante des voies de circulation (en milieux urbain et rural), l'absence d'accotements (en milieu rural), l'absence de bandes cyclables sur les artères urbaines achalandées[6]. Plus particulièrement, une étude américaine indique que les défectuosités de la chaussée seraient la cause de 20 % des accidents de bicyclette sans véhicule moteur[7].

15.4.2 LA PLANIFICATION ET LA CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

L'aménagement de voies cyclables, que ce soit piste cyclable, bande cyclable, chaussée désignée ou sentier polyvalent est un phénomène relativement récent au Québec.

Le MTQ, en 1978 et en 1989, suivi par Vélo-Québec en 1990, ont fait figure de pionniers au Canada en matière de guides d'aménagements cyclables. La notoriété de ces guides a même depuis franchi les frontières du Québec.

Le Québec n'a pourtant pas à s'enorgueillir de posséder un véritable réseau cyclable qu'il pourrait qualifier de cohérent, uniforme et continu. Au contraire, ce réseau[8] est davantage un cumul de bouts de pistes, de projets isolés conçus de façon ponctuelle. Si les guides y sont utilisés, ils le sont souvent peu et même mal. Ces guides doivent également être revus en fonction de paramètres propres au territoire : la réalité du terrain, le type d'usagers, le volume de circulation, la vitesse des automobilistes, etc.

De façon générale, le système routier a d'abord été conçu presque uniquement pour la circulation motorisée. Tous les obstacles naturels et artificiels qu'il comporte (viaducs, autoroutes, échangeurs, ponts, stationnements en bordure de route) sont autant d'inconvénients pour les cyclistes mais aussi pour les planificateurs et les aménagistes, Si les aménagements cyclables prennent de plus en plus leur place

6 Dussault, C. Les cyclistes, in Beaulne, G. Les traumatismes au Québec : comprendre pour prévenir. Les Publications du Québec, 1991, p. 101-107.

7 Forester, J. Bicycle Transportation, M.I.T. Press, 1983.

8 En 1992, à l'époque de la rédaction du document de consultation, le réseau cyclable du Québec comptait près de 800 km. En 1993, lors de la consultation, il totalisait 1 200 km et 1 500 km en 1995 lors de la parution de la politique sur le vélo. Il en compterait actuellement 1 900 km. La lancement du projet Route Verte en 1995 est en partie à l'origine du dernier boum.

comme voies de circulation, ce sont le plus souvent pour satisfaire les besoins de loisir. L'aspect utilitaire du vélo au même titre que la marche et le transport en commun devrait être pris en considération lors de la conception du réseau routier.

15.4.3 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les coûts élevés d'aménagement en particulier de construction[9] mais aussi de planification, de conception, d'entretien et d'administration et le manque de ressources financières des divers gouvernements sont responsables du peu de développement du réseau d'aménagements cyclables au Québec.

La nécessité d'assurer le maximum de mobilité aux usagers du vélo amène le Ministère à proposer des solutions plus économiques mais tout aussi sécuritaires visant l'intégration des vélos à la circulation routière. En milieu urbain par exemple, le coût d'une chaussée désignée est limité à la fabrication et à l'installation de la signalisation.

15.4.4 LA COORDINATION, L'INTÉGRATION ET LA PROMOTION

Peu d'efforts ont été consacrés à ce jour à la promotion de l'utilisation du vélo comme mode de transport à des fins utilitaires. Jusqu'à maintenant l'accent a été surtout mis sur la sécurité plutôt que sur les aménagements en sous-tendant la bicyclette comme véhicule de loisir.

Il est temps de reconnaître la bicyclette comme mode de transport et d'intégrer la bicyclette au processus d'aménagement du territoire et aux réseaux de transport.

La bicyclette peut s'avérer très efficace pour des courts trajets et peut contribuer dans les agglomérations importantes à réduire l'usage de l'automobile. On a noté qu'un aménagement urbain compact, combiné à l'ajout d'aménagements cyclables et piétonniers avait comme effet de déplacer l'usage de l'automobile vers la bicyclette et la marche[10].

Des mécanismes de coordination et d'intégration sont à développer pour assurer une convergence de toutes les activités en matière de cyclisme.

---

[9] Les coûts de pavage de 1,0 et 1,5 mètre d'accotements de part et d'autre de la chaussée peuvent varier entre 20 000 $ et 30 000 $ du kilomètre, s'il n'y a pas de travaux de drainage majeurs. Les coûts d'aménagement d'une piste bidirectionnelle en site propre peuvent varier quant à eux, entre 60 000 et 100 000 $ du kilomètre.

[10] University of North Carolina, HSRC et HDR Engineering Inc. National Bicycling and Walking Study Interim Report U.S. Dept. of transportation. F.H.W.A. Nov. 1991, pp. 23-25.

15.4.5 LA SANTÉ, L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉNERGIE

La pratique du cyclisme améliore la condition physique et la santé de l'ensemble de la population. Elle réduit les coûts de santé et d'absentéisme. Elle offre un moyen de transport peu coûteux à ceux qui ne peuvent utiliser ou posséder une automobile. Elle diminue la congestion de la circulation causée par l'automobile.

La bicyclette est par ailleurs un moyen de transport très performant au plan de l'efficacité énergétique et un moyen très efficace pour effectuer des déplacements de moins de 10 km dans les zones urbaines à forte densité. La pratique du vélo contribue à réduire la pollution de l'air.

15.5 LA SITUATION DU TRANSPORT NON MOTORISÉ EN CÔTE-NORD

15.5.1 L'OFFRE ET LA DEMANDE

L'offre cyclable homologuée de la Côte-Nord comprend trois réseaux municipaux situés à Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles qui totalisent 43 km dont 20 km en pistes cyclables.

- Baie-Comeau

Le réseau cyclable de la ville de Baie-Comeau compte 12 km de voies cyclables réparties en 6 km de piste cyclable sur poussière de pierre et 6 km en bandes cyclables bidirectionnelles dans les rues des deux secteurs de la ville (voir carte 1).

Le financement de la piste cyclable, terminée en 1984, a été l'oeuvre gouvernementale. Les bandes cyclables elles, sont du budget municipal. Il n'y a pas de projets d'agrandissement à l'étude si ce n'est celui de rejoindre Pointe-Lebel à Baie-Comeau et son raccordement au réseau local. Le problème d'enjamber la route 138 et de passer par le sentier de motoneige actuel qui enjambe la rivière Manicouagan reste à résoudre. L'objectif de construire un véritable réseau cyclable à Baie-Comeau a fait l'objet de nombreuses revendications par la population lors d'antécédentes élections municipales.

Pour ce qui est du réseau pédestre, celui-ci est tout récent. Il compte 2,5 km en 1995, longe la rivière Manicouagan entre le parc Manicouagan et le parc de la Cathédrale. À plus long terme, l'objectif est de rejoindre le parc des explorateurs et le kiosque touristique.

Quant à la demande, aucune étude sur l'achalandage n'a été réalisée en ce sens si bien que nous ne pouvons l'identifier en terme réel.

- Port-Cartier

Le réseau cyclable de Port-Cartier comporte 10 km de voies cyclables, soit environ 5 km en piste cyclable et 5 km en bandes cyclables bidirectionnelles. Le réseau recoupe trois secteurs de la ville et un projet actuellement en voie de réalisation en direction de l'usine Québec-Cartier devrait prolonger le réseau d'environ 2 km (voir carte 2).

Le financement du réseau est entièrement municipal. Pour ce qui est du réseau pédestre, deux sentiers, l'un vers la passe à saumon (1 km) et l'autre vers les Îles Patterson et McCormick (2 km) totalisent 3 km.
En l'absence d'enquête sur l'achalandage de ces réseaux, il ne nous est pas possible d'identifier la demande.

- Sept-Îles

Le réseau cyclable de Sept-Îles comporte 21,10 km dont 9 km en piste cyclable et 11 km en bandes cyclables bidirectionnelles. Le réseau couvre presque tous les quartiers de la ville (voir carte 2). En 1996, la section de la réserve Uashat (4 km) a été rétrocédée à l'entretien du Conseil de bande.

Un projet municipal de prolongement du réseau cyclable de 8 km vers l'est pourrait rejoindre le secteur des plages Monaghan, Ferguson, Routhier et Lévesque. Un autre projet, qui pourrait être financé dans le cadre du programme de mise en valeur de l'environnement d'Hydro-Québec (un des nombreux projets sur la liste), celui de traverser le boulevard Comeau pour rejoindre le boulevard Montagnais, la rivière du Poste et la rue Lemaire.

Le financement de la piste actuelle s'est fait grâce à des programmes d'aide à l'emploi et celui des bandes cyclables, par l'entremise du budget municipal.

Le réseau pédestre compte quelque 10,5 km et 4 sentiers principaux : le parc de la rivière des Rapides (2,5 km), les Jardins de l'Anse (3,5 km), le Vieux Poste de traite (1 km) (non homologué) et le sentier de la Nature (3,5 km).

L'absence d'enquête(s) sur l'achalandage nous empêche là aussi d'évaluer la demande.

15.5.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

15.5.2.1 La révision des schémas d'aménagement

Les MRC régionales sont pour la plupart à l'étape du dépôt du document sur les objets de la révision ou au mieux au début de la Proposition de schéma d'aménagement révisé. Une brève consultation auprès des MRC nous apprend que les aménagements cyclables ou pédestres n'ont pas fait l'objet d'intentions de leur part que ce soit au niveau d'orientations ou de projets d'aménagement. Une

Carte 1 : Voies cyclables à Baie-Comeau

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport de la Côte-Nord

Carte 1

VOIES CYCLABLES À BAIE-COMEAU (1996)

Voies existantes

Voies projetées

0 1 2 3 4 5 KM

Sources: BERNARD, Claude et PILLON, Yves, *Répertoire des voies cyclables, 1994*, et municipalité de Baie-Comeau

Service de la géomatique et de la cartographie, octobre 1998

Carte 2 : Voies cyclables à Port-Cartier et Sept-Iles

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 2

VOIES CYCLABLES À SEPT-ÎLES ET PORT-CARTIER (1996)

Voies existantes

Voies projetées

0 1 2 3 4 5 KM

N

Port-Cartier

Clarke City

138

97040 20
ARNAUD, NO
SEPT-ÎLES, V
97270

97270
SEPT-ÎLES, V
GALLIX, SD
97280

RIVIÈRE SAINTE-MARGUERITE

Gallix

BAIE SAINTE-MARGUERITE

Lac du Castor

LAC HALL

Rapides

Rivière des

Rivière

A.C.

au Foin

97240 21
LETELLIER, NO
SEPT-ÎLES, V
97270

Rivière du Poste

Pointe du Poste

Sept-Îles
97850

SEPT-ÎLES

BAIE DES SEPT-ÎLES

Aéroport de Sept-Îles

Q.N.S.L.

Pointe Hall

BAIE LA BOULE

Pointe aux Basques

Pointe Noire

Pointe-Noire

Pointe à la Marmite

Pointe au Corbeau

Anse de la Grande Coulée

Anse aux Rats

Pointe à la Chasse

Île Grosse Basque

La Grosse Pointe

ARCHIPEL DES SEPT-ÎLES

Île Petite Boule

MRC DES SEPT-RIVIÈRES 920

SEPT-ÎLES

PORT-CARTIER

N

Vers Sept-Îles

Vers Baie-Comeau

138

Île Patterson

Île McCormick

Fleuve Saint-Laurent

0 1 2 KM

Source: BERNARD, Claude et PILON, Yves, *Répertoire des voies cyclables, 1994*, et municipalités de Sept-Îles, Port-Cartier.

Service de la géomatique et de la cartographie, octobre 1998

constatation ressort : la Côte-Nord et les territoires des MRC sont grands, les municipalités qui en font partie très allongées et pourtant trop peu nombreuses pour se munir d'équipements cyclables ou pédestres. Outre les projets de sentiers qui se développent autour d'attraits régionaux ou touristiques (ex. : sentiers Tadoussac-Bergeronnes, Godbout-Baie-Trinité, Chutes Manitou et les réseaux des parcs, etc.), il demeure généralement que la Route 138 est la seule artère principale sur laquelle pourrait se greffer une chaussée partagée. Or, cette artère comporte souvent en milieu municipal habité, plusieurs contraintes majeures tels ponts, viaducs, rivières, stationnements sur rues, absence de rues secondaires, rendant presque impensable la création d'un véritable réseau cyclable qu'il soit utilitaire (ex. : en milieu urbanisé) ou autre. L'insécurité d'un simili-réseau ou d'une simili-voie cyclable décourage le cycliste ou le marcheur qui l'abandonne, ce qui contribue à surcharger le réseau existant et à le rendre non fonctionnel.

Les MRC verraient la possibilité d'inclure le cyclable entre autres comme problématique dans la révision mais sans déposer de plan ou de projets bien ciblés. La MRC peut demander que chaque municipalité se dote d'un réseau cyclable, la municipalité peut mettre son réseau en plan mais la MRC ne peut obliger une municipalité à construire le réseau identifié, elle n'a pas juridiction sur ce qui est dans le périmètre d'urbanisation. C'est ce qui fait croire à certaines MRC que si elles proposent de développer un réseau, ce réseau doit être nord-côtier d'abord.

Les MRC trouvent cependant étrange que la Côte-Nord soit la seule région exclue du projet de Route verte sur le seul assentiment qu'elle serait trop éloignée. Il n'est pas impossible qu'un projet soit déposé à Vélo Québec par l'entremise de la Table des préfets de la Côte-Nord afin d'y faire passer l'itinéraire cyclable.

Il semble enfin que les MRC de la Côte-Nord tout en étant peu renseignées sur la politique sur le vélo s'accordent davantage à réaliser pour la Côte-Nord un véritable corridor pour la pratique de la motoneige. Les MRC désirent qu'apparaisse dans leur schéma, le sentier motoneige Trans-Québec. L'utilisation des terres publiques pour les V.T.T. que ce soit en pourvoirie, ZEC ou en zone libre semble aussi d'un intérêt marqué, ce qui laisse croire que la problématique vélo est encore jeune en Côte-Nord.

15.5.3 LA ROUTE VERTE

Le projet de réaliser la Route verte consiste à aménager ou rendre cyclable 3 000 kilomètres de routes du Québec d'ici 2005. Vélo Québec en est le maître-d'oeuvre. Les sources de financement restent à préciser et le scénario variera d'une région à l'autre.

Les comités régionaux à raison d'un par région administrative sont chargés de déterminer les itinéraires détaillés. Les promoteurs, soit une corporation municipale, une MRC, seront chargés d'aller en appel d'offres. Actuellement, le projet de Route verte utilise abondamment les programmes de développement régionaux, le MTQ pourrait également être sollicité. À ce niveau, que ce soit dans le cadre de la Route verte ou non, pourvu que le projet touche à son réseau, toute demande d'une municipalité doit être intégrée au schéma d'aménagement avant d'être présentée au Ministère.

Actuellement la Côte-Nord ne figure pas dans les plans de Vélo Québec si ce n'est la section Sacré-Coeur/Tadoussac qui sert de jonction entre la section Saguenay et la section Charlevoix. Vélo Québec pense que la Côte-Nord pourrait représenter trop de distance pour les cyclistes et préfère les diriger vers la Baie des Chaleurs en Gaspésie par l'entremise de la traverse de Saint-Siméon (Charlevoix) à Rivière-du-Loup (Bas St.-Laurent). Selon Vélo Québec, la Gaspésie est très convoitée par les cyclistes, mieux équipée au niveau touristique et du soutien logistique.

Asphalter un accotement bidirectionnel de 1,5 m., partagé sur chaque côté et de façon convenable pour les cyclistes sur les 750 km de la Route 138, coûterait au bas mot 21 M$. Le CRL Côte-Nord est d'avis qu'avec un ordre de grandeur de la sorte, la Côte-Nord ne peut s'offrir un tel équipement.

Le CRL a réagi toutefois au projet de Vélo Québec en fin d'année 1996. Le CRLCN considère le vélo comme un des moyens de parcourir le Québec de façon récréative. Cette philosophie est à la base du développement des comités des corridors verts régionaux. En fait, depuis le 6 décembre 1996, la Côte-Nord a son comité régional composé de 5 MRC, 2 ATR, du CRD et du CRL afin d'examiner quels corridors récréatifs pourraient exister en Côte-Nord et quelles activités seraient possibles.

Face au projet de Vélo-Québec, la région désire plus qu'une simple incursion par Tadoussac. La région désire se consulter et analyser les propositions qui probablement toucheront le développement d'autres corridors que la motoneige en Côte-Nord. Selon le CRL, il serait par exemple possible d'extensionner la Route verte vers l'Est en se servant des traverses avec le Bas Saint-Laurent et la Gaspésie.

15.6 SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT

15.6.1 LA SÉCURITÉ À VÉLO

La politique conjointe sur le vélo a comme but de promouvoir l'usage sécuritaire de ce moyen de transport. Elle sous-tend la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre usagers de la route.

Les responsabilités du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec peuvent paraître floues puisque toutes deux doivent concourir à augmenter la sécurité, soit pour le premier, par l'entremise d'infrastructures (sécurité de déplacements), soit pour le second, par l'entremise de la réduction des risques inhérents à l'usage de la route (dont la prévention)[11].
Dans l'optique d'accroître la mobilité des usagers, beaucoup d'intervenants entrent en jeu et il en va tout autant quand il est question de la sécurité. Alors, il faut se demander dans un esprit de concertation et dans le respect intégral des

[11] Le contenu de la politique sur le vélo s'arrime quant au volet sécurité, au contenu de la politique conjointe MTQ-SAAQ sur la sécurité dans les transports en y ajoutant des précisions quant à la portée des orientations communes en matière de vélo.

compétences, jusqu'où pouvons-nous aller pour faire des gains de mobilité tout en réduisant les dangers inhérents à la pratique du vélo.

La SAAQ a, du point de vue de la sécurité à vélo, des responsabilités importantes que ce soit :

- les campagnes publicitaires pour la promotion de la sécurité routière ;
- la révision du Code de la sécurité routière ;
- l'éducation en milieu scolaire ;
- l'établissement et l'application des normes relatives aux véhicules ;
- la surveillance de l'évolution du bilan routier et la subvention d'un programme de recherche en matière de sécurité routière.

Dans le cadre de la politique conjointe sur le vélo, des orientations spécifiques complètent ces tâches de la SAAQ en l'adaptant au vélo. Ainsi, la politique s'est donnée, entre autres de :

- promouvoir intensivement le port du casque protecteur ;
- intensifier l'application du Code de la sécurité routière ;
- intensifier l'éducation en milieu scolaire (programmes Vélo Expert et Vélo Cité) ;
- favoriser le burinage systématique des vélos ;
- réviser le Code de la sécurité routière afin de l'adapter davantage à la problématique cycliste ;
- intensifier la recherche et la formation en matière de sécurité.

15.6.2 L'ENVIRONNEMENT ET LE VÉLO

La politique sur le vélo a entre autres comme objectif d'encourager l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport utilitaire, de loisir ou touristique parce qu'il contribue à réduire la consommation d'énergie, qu'il accroît l'efficacité des systèmes de transport. La pratique du vélo favorise également la santé et la bonne forme physique ainsi que la préservation de la qualité de l'environnement, en réduisant toutes les formes de pollution.

CONCLUSION

Le réseau cyclable de la Côte-Nord est peu étendu et se résume à trois réseaux cyclables des municipalités de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles. Bien que ces réseaux n'utilisent pas l'emprise de la Route 138 comme tel, plusieurs traverses ont lieu soit latéralement ou perpendiculairement avec cette emprise et créent des situations conflictuelles avec la circulation routière urbaine. Le cyclisme devrait donc être pris en compte dans l'aménagement des traversées d'agglomération.

Par ailleurs, considérant la relative proximité des trois municipalités où s'est développé un réseau cyclable urbain, le développement d'un réseau intermunicipal empruntant la Route 138 devrait être avantagé à l'intérieur des mesures incluses dans la révision des schémas d'aménagement. Ce pourrait être un palliatif à la Route verte et avantagerait le cyclisme régional à défaut d'un circuit touristique cyclable en Côte-Nord.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 16 : LES ROUTES D'ACCÈS SUR LES TERRES PUBLIQUES : ÉTAT DE SITUATION

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques

Collaboration : Madeleine Nadeau, stagiaire

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

16.1 LE RÉSEAU D'ACCÈS AUX TERRES PUBLIQUES : L'OFFRE 2

16.1.1 Le réseau de chemins forestiers 2

16.1.2 La villégiature sur les terres publiques 5

16.1.3 Les ZEC 11

16.1.4 Les événements de 1996 12

16.2 LE RÉSEAU D'ACCÈS AUX TERRES PUBLIQUES : LA DEMANDE 14

16.2.1 La fréquentation par les compagnies forestières (réf. tableaux) 15

16.2.2 La fréquentation par les utilisateurs récréatifs 15

16.2.2.1 Les hypothèses de travail 15

16.2.2.2 Estimation du nombre de passages sur les terres publiques de l'arrière-pays 1990 et 1995 17

16.3 PERSPECTIVES 21

16.3.1 Le programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier 21

16.3.2 Campagne de sensibilisation 1997-1998 sur la sécurité routière dans les chemins forestiers 26

16.3.2.1 Problématique 26

16.3.2.2 Intervention 26

16.3.2.3 Objectifs 26

16.3.2.4 Clientèle-cible 27

16.3.2.5 Stratégie 27

CONCLUSION 27

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : Le réseau d'accès aux terres publiques : l'offre 2

TABLEAU 2 : MRC Haute-Côte-Nord 3

TABLEAU 3 : MRC Manicouagan 3

TABLEAU 4 : MRC Sept-Rivières 4

TABLEAU 5 : MRC Minganie 4

TABLEAU 6 : (PRDV) Situation de la villégiature - Région de la Côte-Nord 9

TABLEAU 7: Nombre de chalets et nombre de kilomètres de routes que chaque ZEC a à entretenir 11

TABLEAU 8 : Évaluation des dégâts et des coûts par unités de gestion pour tous les utilisateurs 12

TABLEAU 9 : Unités de villégiature par MRC 16

TABLEAU 10 : Estimation du nombre de passages, aller et retour, 1990 par MRC, par les principaux utilisateurs des chemins forestiers 18

TABLEAU 11 : Estimation du nombre de passages 1995, par MRC, par les principaux utilisateurs des chemins forestiers 19

TABLEAU 12 : Estimation du nombre de passages, par route forestière, par les principaux utilisateurs, 1995 20

TABLEAU 13 : Liste des projets acceptés, en 1995, au programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier 23

TABLEAU 14 : Liste des projets acceptés, en 1996, au programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier 24

FIGURE 1 : (PRDV) Répartition des baux de villégiature 6

CARTE 1 : 7

16. LES ROUTES D'ACCÈS SUR LES TERRES PUBLIQUES : ÉTAT DE SITUATION

INTRODUCTION

La Côte-Nord est un vaste territoire de 328,683 kilomètres carrés représentant 23,4 % de la superficie totale du Québec. C'est la deuxième région du Québec en terme de superficie après le Nord du Québec. Les terres du domaine public couvrent 99 % de la superficie de la région administrative de la Côte-Nord. Le ministère des Ressources naturelles est la principale autorité agissant sur les terres à la grandeur du territoire.

La Côte-Nord se distingue par deux milieux spécifiques, le littoral et l'arrière-pays. Le littoral s'étend sur presque 1 300 kilomètres de côte entre Tadoussac et Blanc-Sablon et est constitué d'escarpements rocheux, de plages et de nombreuses embouchures de rivières. Le territoire municipalisé se retrouve en majeure partie le long de ce littoral représente moins de 10 % de toute la région 09.

La structure économique repose fortement sur le secteur primaire dont la forêt, les mines et l'hydroélectricité. Plusieurs villes sont nées des mines : Fermont, feu Gagnon et Schefferville ; les entreprises minières sont également responsables des installations portuaires et des infrastructures majeures de chemin de fer de Sept-Îles, Port-Cartier et Havre-Saint-Pierre.

Plusieurs villes sont reliées à la forêt. Celle-ci est de type boréale et recouvre la majorité du territoire pour s'estomper vers le nord et laisser place à la toundra. Forestville, Baie-Comeau et Port-Cartier, pour ne nommer que celles-là, sont nées de l'activité forestière. Cette activité, à elle seule, a permis d'augmenter de façon significative l'accès à la grande forêt publique la rendant ainsi disponible à d'autres activités dont la récréation de plein air avec tout ce qu'elle comporte.

Le réseau de chemins forestiers sillonne une bonne partie du territoire des MRC de la Haute-Côte-Nord, de Manicouagan et de Sept-Rivières. Ce réseau, outre ses plus petites ramifications et ses nombreuses sections abandonnées, compte approximativement en 1995, **4 000 kilomètres de routes**. Étant donné la dynamique à peu près invariable dans les opérations forestières (à part la fin du flottage du bois) entre 1990 et 1995, l'étendue du réseau demeure à peu près constant pendant cette période, les nouveaux tronçons compensant les abandons. Toutefois, la problématique peut être modifiée lorsque ces abandons sont repris et conservés par des utilisateurs à des fins récréatives.

L'objet de ce chapitre est principalement d'établir l'importance du réseau des routes d'accès aux terres publiques de l'arrière-pays de la Côte-Nord en termes d'étendue du réseau, de sa fréquentation (estimation en nombre de passages) et les perspectives qui l'entourent.

16.1 LE RÉSEAU D'ACCÈS AUX TERRES PUBLIQUES : L'OFFRE

16.1.1 LE RÉSEAU DE CHEMINS FORESTIERS

Le réseau actuel de chemins forestiers en service par les différents utilisateurs était, en 1995, d'environ 3 500 kilomètres. Il se répartit principalement sur l'arrière-pays (les T.N.O.) des MRC Haute-Côte-Nord, Manicouagan et Sept-Rivières. La MRC Minganie possède un réseau embryonnaire. Le tableau qui suit (tableau I) résume l'offre. La classification donnée est à titre suggestif. Elle correspond au degré d'utilisation actuel plutôt qu'à la classification des chemins forestiers retenue dans le guide de signalisation routière sur les terres et dans les forêts du domaine public[1].

TABLEAU 1 : LE RÉSEAU D'ACCÈS AUX TERRES PUBLIQUES : L'OFFRE

MRC	RÉSEAU PRINCIPAL (KM)	RÉSEAU SECONDAIRE (KM)	TOTAL (KM)
Haute-Côte-Nord	550	980	1 530
Manicouagan	460	770	1 230
Minganie	79	0	79
Sept-Rivières	225	530	755
Total	1 314	2 280	3 594

La MRC de la Haute-Côte-Nord depuis longtemps exploitée tant pour la matière ligneuse que pour l'exploitation de la faune, compte approximativement 1 500 km de routes praticables. La MRC Manicouagan dont l'avenir forestier est encore embryonnaire, en compte 1 200 km. La MRC des Sept-Rivières, elle aussi peu exploitée, en compte 750 km. Enfin, plus à l'est, l'arrière-pays de la Minganie et de la Basse-Côte-Nord est pour ainsi dire vierge excepté quelques tronçons d'accès aux ressources minières et forestières. En l'absence de voies de pénétration dans ces MRC de même que dans celle de Caniapiscau et le nord de la MRC Sept-Rivières, les transports aérien et ferroviaire y jouent un rôle important quoique très coûteux et par corollaire, peu accessibles.

[1] Le guide de signalisation routière sur les terres et dans les forêts du domaine public publié en 1992 par le MER a comme sources Normes et signalisation routière (document interne du MER 1983) et Règlement sur la signalisation routière (L.R.Q., c. C-24.2, art. 289). Le ministère des Transports n'est pas concerné par la voirie forestière. Ce guide est proposé par le MER aux compagnies forestières et son usage demeure facultatif. La seule obligation qu'il comporte est l'affichage de la capacité portante des ponts. Les normes de classification des chemins sont des indications. En Côte-Nord, la plupart des chemins forestiers sont difficilement classifiables. Certains tronçons d'un chemin peuvent être de classe I, certains autres de classe II, etc. La R-901 pourrait être considérée de classe I.

Les principaux utilisateurs des chemins forestiers sur les terres publiques sont les compagnies forestières qui construisent ces chemins et les utilisateurs à des fins récréatives comprenant la clientèle itinérante, celle des pourvoiries, celle des zones d'exploitation contrôlée (ZEC) et la clientèle des baux de villégiature à des fins personnelles qui se retrouvent en zones libres ou sur les ZEC.

Les compagnies forestières utilisent en 1995 un réseau d'accès à la matière ligneuse d'environ 1 155 km composé de 25 tronçons allant de 11 km à 170 km. La répartition de ce réseau majeur est celle-ci par MRC :

TABLEAU 2 : MRC HAUTE-CÔTE-NORD

NUMÉRO	ACCÈS	KILOMÉTRAGE
R0900	ZEC Chauvin, Boisaco	66 km
R0907	Des Escoumins	48 km
R0910	De Sault-au-Mouton	42 km
R0912	De Colombier	14 km
R0916	ZEC Chauvin, Boisaco	16 km
R0922	De Ste-Anne-de-Portneuf	33 km
R0952	De/vers Labrieville	94 km
R0953	De/vers Labrieville	63 km
R0954	De/vers Labrieville	78 km

TABLEAU 3 : MRC MANICOUAGAN

NUMÉRO	ACCÈS	KILOMÉTRAGE
R0901	Scierie des Outardes	170 km
R0908	Ragueneau	27 km
R0914	Route 389	14 km
R0915	Route 389	6 km
R0918	Ragueneau	6 km
R0951	Route 389	46 km
R0956	Route 389	46 km

TABLEAU 4 : MRC SEPT-RIVIÈRES

NUMÉRO	ACCÈS	KILOMÉTRAGE
R0905	Secteur Moisie	11 km
R0906	Secteur Ilets-Caribou	12 km
R0917	Rivière-Pentecôte	43 km
R0920	Réserve Sept-Îles/Port-Cartier	155 km
R0921	Route SM-3	86 km

TABLEAU 5 : MRC MINGANIE

NUMÉRO	ACCÈS	KILOMÉTRAGE
R0902	Rivière-au-Tonnerre	13 km
R0903	Rivière-St-Jean	15 km
R0904	Natashquan	34 km
R0919	Pointe-Mingan	17 km

Source : MRN

Les compagnies forestières et minières de même qu'Hydro-Québec sont responsables du gigantesque réseau de chemins forestiers de la Côte-Nord. Les routes 385 menant à Labrieville et 389 menant à Fermont ont longtemps été de ce réseau avant d'obtenir une classification du ministère des Transports. Malgré la non-classification de chemins forestiers, il y a une hiérarchisation du réseau. Certains tronçons sont davantage utilisés que d'autres et pour des visées à plus long terme. Leur niveau d'efficacité peut donc nécessiter de plus lourds investissements. À l'inverse, d'autres tronçons de type secondaire ou " collectrices " n'ont de fonctions que pour un certain temps d'où un aménagement de moindre qualité.

Le réseau de chemins forestiers principal se modifie peu dans le temps comparativement au réseau de chemins secondaires dont certains tronçons peuvent être abandonnés faute d'utilisateurs.

Selon la Loi sur les terres du domaine public, l'entretien et la réfection des chemins forestiers incombent à l'utilisateur. Lorsqu'il n'y a plus d'opération forestière, il n'est plus de l'intérêt de la compagnie forestière de l'entretenir. Un chemin forestier abandonné peut donc être inspecté par un ingénieur du MRN et interdit d'accès à cause des conditions qu'il présente. Cependant, dans les faits, bon nombre de ces chemins sinon la plupart (dans certains territoires) continuent d'être empruntés par d'autres utilisateurs tels les villégiateurs, les chasseurs et les pêcheurs et des entreprises commerciales qui ont acquis ou non sur ces territoires des droits d'utilisation à d'autres fins dont l'usage récréatif.
Dans bien des cas, ces utilisateurs profitent d'un tronçon commun entretenu par les compagnies forestières mais certaines sections sont dorénavant à la seule charge des nouveaux occupants. Il n'est pas rare de retrouver ainsi, d'anciens chemins dont la

sécurité est devenue précaire (ex. : route de la rivière Portneuf au début des années 90), entretenus avec des moyens de fortune qui soient tout aussi précaires. Lorsque l'utilisateur se résume à quelques-uns ou même à un seul, il arrive que l'emplacement soit au fil des ans abandonné ou résilié, soit de façon naturelle ou par exigence (c'est le cas pour les occupants sans droits). Mais lorsque l'utilisateur est une entreprise commerciale ou un ensemble de villégiateurs, d'autres moyens sont mis de l'avant dont des demandes d'aide financière au gouvernement pour la réfection de chemins.

16.1.2 LA VILLÉGIATURE SUR LES TERRES PUBLIQUES

La Direction régionale du ministère des Ressources naturelles Côte-Nord gérait quelque 6 100 baux de villégiature en 1993 répartis comme suit :

MRC Haute-Côte-Nord :	23,9 %
MRC Manicouagan :	46,3 %
MRC Sept-Rivières :	15,8 %
MRC Minganie :	9,1 %
MRC Caniapiscau :	4,1 %
Basse-Côte-Nord :	0,8 %

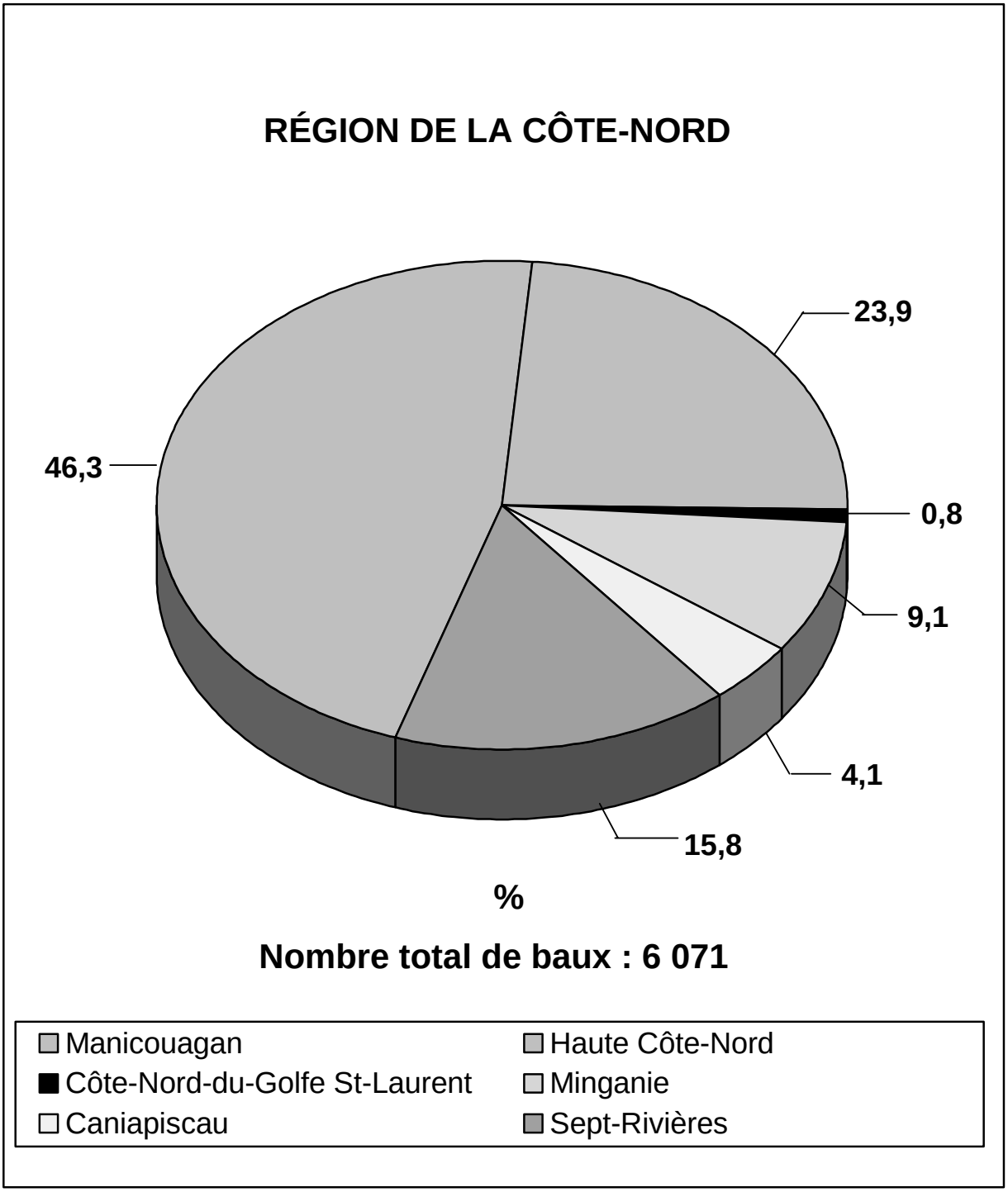
Parmi ceux-ci, seulement 4 % ont été émis à des fins de villégiature commerciale ou communautaire dont les baux de pourvoiries sans droits exclusifs. La villégiature personnelle est la raison qui motive l'émission de la grande majorité des baux de villégiature de la région. L'accessibilité terrestre au territoire public est un facteur dominant dans la demande de baux de villégiature et demeure directement lié au développement ou non du réseau routier au cours des prochaines années. Selon le MRN, tout développement de ce réseau par les compagnies forestières aura un impact direct au niveau de la hausse de la demande pour le secteur visé.

Les MRC Haute-Côte-Nord et Manicouagan (figure 1)[2] regroupent à elles seules plus de 70 % des baux selon un tableau publié par le MRN. La carte 1 du PRDV illustre également que la villégiature s'est développée le long du littoral accessible par la route 138 et dans les deux MRC précitées qui regroupent en fait les principales voies de pénétration nord-sud et un bon réseau de chemins forestiers. Après calcul, le nombre de baux situés sur les terres publiques accessibles par la route 138 ou les collatérales municipales donc le long du littoral ou tout près du littoral s'élève à 1 000 baux pour l'ensemble de la Côte-Nord. La villégiature sur les terres privées n'est pas comptabilisée par le MRN qui n'a autorité que sur les terres publiques.

D'après le tableau VI[3], moins de 2 % des baux émis dans chacune des MRC le sont à des fins commerciales (pourvoiries sans droits exclusifs) à l'exception de la MRC Caniapiscau (14,7 %) et de la Minganie (3 %).

FIGURE 1
RÉPARTITION DES BAUX DE VILLÉGIATURE

[2] La figure 1 correspond au tableau V du Plan régional de développement de la villégiature, région Côte-Nord.
[3] Le tableau VI correspond au tableau VI du PRDV.


RÉGION DE LA CÔTE-NORD
23,9
46,3
0,8
9,1
4,1
15,8
%
Nombre total de baux : 6 071
Manicouagan
Haute Côte-Nord
Côte-Nord-du-Golfe St-Laurent
Minganie
Caniapiscau
Sept-Rivières

CARTE 1

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport de la Côte-Nord

Carte 1

ESTIMATION DE L'UTILISATION DES ROUTES D'ACCÈS AUX TERRES PUBLIQUES, 1995

2222 Nombre de passages (par année)

(33) Débit journalier moyen forestier (DJMF)

Zecs

Pourvoiries (sans droit exclusif)

Pourvoiries (avec droit exclusif)

Parcs et réserves

Réseau numéroté

Routes et chemins forestiers

Limite de municipalité

Limite de MRC

R 917 Numéro de routes ou chemins

0 10 20 30 40 km

Service de la géomatique et de la cartographie, octobre 1998

TABLEAU 6
SITUATION DE LA VILLÉGIATURE - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Fins	NOMBRE DE BAUX					
	MRC Haute Côte-Nord	MRC Manicouagan	MRC Sept-Rivières	MRC Caniapiscau	MRC Minganie	MRC Côte-Nord-du-Golfe St-Laurent
Fins communautaires						
Fins communautaires de villégiature	37	15	--	--	--	--
Fins communautaires de camping aménagé - semi-aménagé	5	1	--	--	--	--
Fins communautaires de camping rustique	1	--	--	--	--	--
Fins communautaires, colonie de vacances	1	3	3	1	--	1
Fins communautaires (récréatives, sportives, éducatives)	4	7	16	6	--	1
Sous-total	48	26	19	7	--	2
Fins commerciales						
Fins commerciales d'établissement de pourvoirie	25	41	13	37	15	2
Fins commerciales de site touristique	--	--	1	--	2	--
Fins commerciales de camping	3	--	--	--	--	--
Sous-total	28	41	14	37	17	2
Fins personnelles						
Fins personnelles de villégiature (abri sommaire)	639	1 607	628	134	190	1
Fins personnelles de villégiature (chalet)	734	1 134	304	73	345	41
Sous-total	1 373	2 741	932	207	535	42
TOTAL	**1 449**	**2 808**	**965**	**251**	**552**	**46**
Provenance de la clientèle[1] (%)						
Est du Québec	91,00	93,1	97,4	90,0	97,2	97,6
Ouest du Québec	7,00	5,5	1,4	6,3	1,5	--
Montréal Métropolitain	1,70	1,0	0,8	1,9	0,6	--
Autres provenances[2]	0,37	0,4	0,4	1,9	0,8	2,4

Compilation spéciale - MER - avril 1993

[1] Voir carte 3
[2] Ontario - États-Unis - Terre-Neuve

Le PRDV cite en page 24 que d'après une enquête maison[4] de 1990-1991, 75 % des détenteurs de baux proviendraient de la Côte-Nord. Les autres proviendraient des régions de Québec, de Montréal et du Saguenay/Lac-Saint-Jean. Les territoires les moins accessibles (dont ceux accessibles par avion) seraient occupés surtout par les gens de l'extérieur de la région.

Ce même document ajoute en page 27 que la fréquentation de chaque site se situerait dans les 100 jours-personnes et chaque emplacement occasionnerait une pression faunique équivalant à 12 jours-chasse et 22 jours-pêche. Puis, 64 % des répondants déclarent fréquenter leur emplacement principalement à des fins de chasse et de pêche mais cette proportion est très variable selon l'accessibilité. Pour les territoires accessibles, elle atteint une moyenne de 40 %. Pour les territoires les moins accessibles, elle atteint une moyenne de 80 %. Dans les territoires très accessibles, la fréquentation serait moins reliée aux activités de prélèvement faunique mais davantage à d'autres activités de plein air.

Les territoires dont l'affectation est liée à l'exploitation de la faune couvre 14 % du territoire public nord-côtier ou 43 000 km carrés. Ceci comprend les usages exclusifs ou non. En plusieurs endroits sur la carte, le MRN identifie les zones où le développement de la villégiature est exclu. Il s'agit de la Réserve faunique Sept-Îles/Port-Cartier, des pourvoiries à droits exclusifs de chasse et de pêche, des aires propices au développement de la pourvoirie (depuis la fin du moratoire sur le développement de la pourvoirie en 1992, 23 nouvelles pourvoiries soit 19 sans droits exclusifs et 4 à droits exclusifs ont vu le jour en Côte-Nord), des réserves indiennes, des réserves écologiques et des rivières à saumon. Dans les ZEC et les secteurs archéologiques, la villégiature privée peut être développée mais soumise à des règles particulières. Ainsi, en 1995-1996, les ZEC ont reçu 8,2 % (17) des 207 baux de villégiature privée octroyés par le MRN et en 1996-1997, 14 baux (6,4 %) ont été émis en date du mois de février 1997.

En pages 27 et 28, le PRDV signale que la pression sur les terres publiques à des fins récréatives s'exerce de façon constante ou similaire selon certains territoires de gestion définis par le MRN. Le territoire de gestion 1 correspond, dans le PRDV, au territoire où la pression de l'utilisation à des fins récréatives est la plus forte, où le potentiel récréatif est sollicité par de nombreux intéressés et où les espaces riverains non occupés ou propices à l'aménagement sont rares. À l'opposé, le territoire de gestion 4 est le territoire où les contraintes au développement de la villégiature et les conflits d'utilisation sont réduits au minimum. Le territoire qui ne peut supporter l'une ou l'autre des affectations ci-haut mentionnées peut recevoir de la villégiature en autant que le potentiel biophysique le permette et qu'il respecte les limites imposées par le zonage du plan gouvernemental d'affectation des terres du domaine public et celles de l'entente provinciale MER-MLCP sur le développement de la villégiature riveraine[5].

[4] ***La villégiature à des fins personnelles sur les terres du domaine public de la Côte-Nord ;*** Ministère de l'Énergie et des Ressources, Bureau régional de la Côte-Nord, mars 1991.

[5] Plan régional de développement de la villégiature. Région de la Côte-Nord. MER, Direction régionale de la Côte-Nord. Juin 1993, p. 27-28.

16.1.3 LES ZEC

Les ZEC ont profité et profitent encore, pour une bonne part, de l'accès au territoire faunique occasionné par les opérations forestières dans la zone d'accès située entre 1 et 2 heures de la 138.

Elles se regroupent dans 3 des MRC de la région soit La Haute-Côte-Nord, Manicouagan et Sept-Rivières.

Les ZEC tout en devant répondre à des impératifs environnementaux sont autorisées à développer de la villégiature autour de certains points d'eau, ce qui leur permet d'augmenter le nombre de membres. Cependant, certains lacs sont conservés vierges pour assurer un accès libre au territoire mais aussi pour éviter le phénomène qui se rencontre lorsque les villégiateurs se croient maîtres chez eux, alors que les accès aux lacs doivent demeurer publics.

Voici le nombre de chalets situés en ZEC et le nombre de kilomètres de routes que chaque ZEC a à entretenir :

TABLEAU 7
NOMBRE DE CHALETS ET NOMBRE DE KILOMÈTRES DE ROUTES QUE CHAQUE ZEC A À ENTRETENIR

ZEC	Chalets	Chemins (km)
Chauvin (section Haute-Côte-Nord)	86	1/3 de 600km
Saumon Riv. Escoumins	0	48
Nordique	163	200
Iberville	130	160
Forestville	162	350
Labrieville	107	150
Riv. saumon Laval	0	N/D
Varin	195	N/D
Riv. saumon Trinité	0	63 avec ZEC faune
Trinité	79	63 avec ZEC saumon
Matimek	132	80
Riv. Godbout (saumon)	3	N/D

Source : MRN Côte-Nord.

16.1.4 LES ÉVÉNEMENTS DE 1996

L'été 1996 a été désastreux pour plusieurs régions dont la Côte-Nord. Le réseau d'accès aux terres publiques a été passablement endommagé sous toutes ses formes.

Des évaluations sommaires des dégâts et des coûts, par unités de gestion, ont eu lieu dès la fin juillet par le MRN. Le gouvernement du Québec annonçait peu après un élargissement du programme d'indemnisation pour venir en aide aux ZEC et aux pourvoiries. L'aide prévue sera consentie pour la remise en état des chemins forestiers dont 90 % des dépenses seront remboursées par le gouvernement. Le programme couvre les chemins d'accès et les chemins à l'intérieur des ZEC et pourvoiries. Tout chemin endommagé utilisé par les compagnies forestières est du ressort de ces compagnies.

Quant aux pertes encourues par les entreprises, dont celles touristiques, le gouvernement a mis sur pied un programme de dédommagement des dégâts matériels pour les entreprises sinistrées à la condition que l'activité touchée constitue le revenu majeur pour l'entreprise. La villégiature n'est pas incluse. Les villégiateurs n'ont pas reçu d'aide à l'heure actuelle.

Voici l'évaluation des dégâts et des coûts par unités de gestion pour tous les utilisateurs.

TABLEAU 8
ÉVALUATION DES DÉGÂTS ET DES COÛTS PAR UNITÉS DE GESTION POUR TOUS LES UTILISATEURS

ZONE OU CHEMINS AFFECTÉS	PRINCIPAUX UTILISATEURS	TYPE DE RÉPARATION	COÛTS ESTIMÉS ('000 $)	NOTE
U.G. 91-92				
R-900	Boisaco, ZEC Chauvin	Ponts, ponceaux, chaussée	150	La ZEC Chauvin estime les dégâts à 175 000 $ pour tout le territoire
R-916	Boisaco, ZEC Chauvin, Nordique	Ponts et ponceaux	300	
Riv. Escoumins	10 pourvoiries, ZEC Nordique	Chaussée, ponts, ponceaux, barrage	350	La ZEC Nordique estime les dégâts à 300 000 $ pour son territoire
Sault-au-Mouton/St-Paul-du-Nord	ZEC Iberville, 2 pourvoiries	Ponts (4), ponceaux	300	La ZEC Ibervile estime les dégâts à 75 000 $ sur son territoire

ZONE OU CHEMINS AFFECTÉS	PRINCIPAUX UTILISATEURS	TYPE DE RÉPARATION	COÛTS ESTIMÉS ('000 $)	NOTE
Rivière Portneuf	3 pourvoiries, villégiateurs, Boisaco	Ponts (9), ponceaux, chaussée	600	
Sault-au-Cochon	ZEC Forestville, 3 pourvoiries, Boisaco	Ponts, ponceaux, chaussée	250	La ZEC Forestville estime les dégâts entre 250 000/300 000 $ sur son territoire
Chemin secteur Laroche	Prod. forestiers Labrievile, Boisaco, villégiateurs	Ponts (2), ponceaux	200	La ZEC Labrieville estime les dégâts à 75 000 $ pour son territoire
Chemin Lac Laval	Boisaco, ZEC Forestville	Ponceaux, crevasses	100	
Chemin Lac à Jacques	ZEC Forestville, MRN	Ponceaux, chaussée	20	
Total U.G. 91-92			2 270	
U.G. 93				
R-901	Villégiateurs	Chaussée, ponceaux	100	Chemin de haute qualité
R-908	Villégiature, travaux sylvicoles	Ponceaux	75	
389	Compagnies forestières, ZEC Varin, villégiateurs	Aucune majeure	-	Aucune majeure
Chemin ex-camps 5 et 6	Travaux sylvicoles, villégiature intensive	Ponceaux, chaussée	50	
Chemin camp de la scierie Beaulieu	Compagnies forestières	Aucune majeure	-	
Chemins Lac La Loutre, Zec Varin	Villégiature, ZEC Varin	Ponceaux, chaussée	30	
Chemin Camp 2	Travaux sylvicoles	Chaussée, ponceaux	10	
Chemin Lac Laliberté	Travaux sylvicoles	Chaussée	5	

ZONE OU CHEMINS AFFECTÉS	PRINCIPAUX UTILISATEURS	TYPE DE RÉPARATION	COÛTS ESTIMÉS ('000 $)	NOTE
Chemin Lac Raccourci	Travaux sylvicoles	Chaussée, ponceaux	30	
Chemin d'Auteuil	Verger à graines	Chaussée, ponceaux	50	
Chemin Manic 3	Pourvoirie, villégiature	Chaussée, ponceaux	15	
Total U.G. 93			365	
U.G. 94				
ZEC Matimek	Villégiature, camping	Débarcadère, chaussée	45 à 50	
ZEC Trinité	Villégiature	Chaussée, barrage, ponts, ponceaux	500	
R-917	Compagnies forestières, villégiature	Chaussée	65	
Camp profond	Compagnies forestières, villégiature	Chaussée	33	
Total U.G. 94			650	

Source : MRN Côte-Nord.

16.2 LE RÉSEAU D'ACCÈS AUX TERRES PUBLIQUES : LA DEMANDE

La tâche d'estimer la fréquentation du réseau d'accès aux terres publiques fait face à certaines contraintes. D'une part, certaines données pourraient permettre, en utilisant des ratios de conversion, d'identifier la production de certaines compagnies forestières. Sous le principe de confidentialité, ces données ne peuvent donc apparaître lorsqu'elles identifient un seul utilisateur et qu'il s'agit d'une compagnie forestière.

D'autre part, il est difficile de quantifier la fréquentation du réseau d'accès secondaire en deça du territoire des MRC sans marge d'erreur importante parce que les données disponibles sont peu éloquentes quant aux chemins pratiqués et parce qu'elles ne concernent pas tous les utilisateurs potentiels.

La fréquentation des chemins forestiers par les compagnies forestières est connue. Seule autre source quantifiable et majeure sont les utilisateurs à des fins récréatives

soit les propriétaires de baux de villégiature à des fins personnelles, les chasseurs et les pêcheurs en pourvoirie, en zones d'exploitation contrôlée (ZEC), en réserve faunique ou en territoire libre.

Force nous est de ne pas considérer les déplacements pour le compte d'Hydro-Québec, les compagnies minières, les autochtones qui vont pratiquer leurs activités traditionnelles, les autres utilisateurs récréatifs (motoneige, V.T.T., cueillette, trappe, ski de fond, descente de canot, escalade, etc.) et les déplacements effectués dans le cadre du travail ou de l'administration ou de la gestion d'opérations en forêt, dont l'entretien, etc.

L'exercice qui consiste à évaluer la demande demeure donc une estimation donnant un aperçu de la réalité à un moment donné tout en demeurant en deçà de la fréquentation réelle. Elle concerne la demande se situant sur le réseau principal de chemins forestiers et de certains tronçons secondaires majeurs empruntés par une ou plusieurs clientèles.

16.2.1 LA FRÉQUENTATION PAR LES COMPAGNIES FORESTIÈRES (REF. TABLEAUX)

16.2.2 LA FRÉQUENTATION PAR LES UTILISATEURS RÉCRÉATIFS

16.2.2.1 Les hypothèses de travail

Une estimation du nombre de passages a été tentée par MRC pour la clientèle des villégiateurs et celle des chasseurs et des pêcheurs en ZEC et en pourvoiries à partir d'informations provenant du MRN, du MEF et des gestionnaires des établissements de ZEC et de pourvoiries. Les données de base vont de 1990 à 1996 et sont parfois difficilement comparables. Il a donc fallu établir des hypothèses de travail afin de donner un portrait le plus juste possible pour le territoire visé. Les données de fréquentation 1990 et 1995 ont été ainsi inventoriées sur la base des unités de villégiature dénombrées en 1993 par le MRN dans son PRDV et sur celle des unités de villégiature des pourvoiries à droits exclusifs dénombrés par le MEF qui ne sont pas du ressort du MRN donc non comptabilisés par le MRN. Étant donné que seuls les baux de villégiature sur les terres publiques de l'arrière-pays nous intéressent, il a fallu enlever les baux développés le long du littoral directement accessibles par la route 138 ou une route municipale. Le nombre de ces baux est estimé après calcul à 1 000 pour l'ensemble de la Côte-Nord.

Il a fallu également tenir compte de l'évolution de l'émission de baux de villégiature. Le MRN gérait en 1993, année 1 du PRDV, quelque 6 100 baux de villégiature. Depuis cette année, il a émis environ 200 nouveaux baux par an soit par tirage au sort ou au premier requérant. Après observation, ces nouveaux baux sont surtout de villégiature personnelle, à 95 %, de forme dispersée (contrairement à concentrée) et situés dans l'arrière-pays.

Le MRN ne gère toutefois pas 6 900 baux en 1996. Pour différentes raisons, il y a beaucoup de résiliations de baux à chaque année surtout en ce qui concerne les abris sommaires qui servent majoritairement pour la chasse. Ces abris peuvent

devenir vétustes lorsqu'il y a rareté du gibier. En bout de ligne, les nouvelles émissions compensent à peu près les pertes si bien que le MRN gère environ le même nombre de baux actuellement.

La détermination de la localisation des baux de villégiature sur les terres publiques s'est faite à partir des cartes 1 et 3 du PRDV Côte-Nord. La carte 1 qui sert à dénombrer les baux par feuillet cartographique a été juxtaposée à la carte 3 des territoires de gestion de la villégiature. De cette façon, on a pu obtenir approximativement le nombre de baux de villégiature situés sur le littoral et ceux situés dans l'arrière-pays.

Après consultation auprès du MEF et du MRN, le nombre d'unités de villégiature situées sur les pourvoiries à droits et sans droits exclusifs a été obtenu de même que celles situées dans les réserves fauniques et dans les ZEC. On a donc pu obtenir le nombre d'unités de villégiature situées sur le territoire libre de l'arrière-pays.

Voici le tableau des unités de villégiature par MRC en 1995 pour le territoire de l'arrière-pays de la Côte-Nord.

TABLEAU 9 : UNITÉS DE VILLÉGIATURE PAR MRC

	HCN	Manic	7-Riv	Cania	Ming	BCN	Total
Pourv. droits exclusifs	226	31	19	11	99	8	394
Pourv. sans droits exclusifs	26	36	9	2	10	8	91
Villégiat. ZEC	648	277	132	-	-	-	1 057
Réserves fauniques	-	-	13	-	17	-	30
Territoire libre	445	2 234	515	207	286	68	3 755
Total	1 345	2 578	688	220	412	84	5 327

Source : Estimation à partir des données provenant du MER-MRN, MLCP-MEF, pourvoiries et ZEC de 1990 et 1995.
Pour ce qui est des hypothèses de fréquentation à la base de l'estimation du nombre de passages sur les routes d'accès, nous avons utilisé les données de fréquentation 1990 et 1995 obtenues du MEF, à Québec et à Sept-Îles, celles des gestionnaires des ZEC et de réserves fauniques, de l'Association des pourvoyeurs du Québec et de l'enquête de la firme Impact Recherche sur les détenteurs de baux de villégiature du MER en 1992.

Cette enquête a été réalisée pour le compte du MLCP et du MER sous forme d'interviews téléphoniques auprès de 800 baux de villégiature du MER à la grandeur du Québec. Cette étude avait pour but de connaître la demande d'utilisation des

terres publiques et le prélèvement associé à la villégiature. La marge d'erreur maximale accolée aux résultats est de ± 3,5 % avec un niveau de confiance de 95 %.

Par ailleurs, le concept de zonage développé en 1988-1989 par le MER, de concert avec le MLCP, à des fins de planification de la villégiature et des pourvoiries va nous être utile. Ce zonage est basé sur l'accessibilité du territoire.

De façon globale, la zone A correspond à la zone de banlieue récréative accessible à moins d'une heure de route d'un centre urbain par le réseau routier national ou de chemins municipaux. La zone B se situe à plus d'une heure mais moins de trois heures d'un centre urbain ; la zone C se situe sur le territoire-ressource peu ou moyennement exploité entre 3 et 4 heures par routes forestières du domicile ou par avion. Enfin, la zone D se situe sur le territoire-ressource sous-exploité inaccessible sauf par avion.

Bien entendu, à chaque zone correspond un type d'emplacement, de clientèle, un nombre de séjours et de durée de séjour moyen par an et il est possible de faire correspondre ce " zonage " à la carte des territoires de gestion du MRN. La donnée qui nous intéresse dans le cadre du plan de transport, afin de déterminer le nombre de passages, est le nombre de séjours moyen.

Les données concernant le territoire de gestion 1 et 2 (partie) ont été éliminées étant donné qu'il s'agit des baux situés sur ou près du littoral. Le nombre de séjours moyens annuels pour les baux de villégiature (ZEC ou territoires libres) a été fixé à 8 séjours par an par emplacement. Pour la clientèle de chasse et de pêche en ZEC, pourvoirie ou réserve faunique, le nombre de séjours moyens par an est de un puisqu'il s'agit d'une activité rémunérée. Nous posons comme hypothèse que les valeurs sont les mêmes dans le temps pour 1990 et 1995.

16.2.2.2 Estimation du nombre de passages sur les terres publiques de l'arrière-pays 1990 et 1995

À partir des hypothèses précédentes, une série de deux tableaux a été produite et illustre par MRC l'estimation du nombre de passages aller-retour sur les terres publiques de l'arrière-pays par les principaux utilisateurs en 1990 et 1995.

TABLEAU 10 : ESTIMATION DU NOMBRE DE PASSAGES, ALLER ET RETOUR, 1990 PAR MRC, PAR LES PRINCIPAUX UTILISATEURS DES CHEMINS FORESTIERS

MRC	Passages camions	Flottage	Réserve	ZEC	Pourvoiries	Villégiature
Haute-Côte-Nord	18 060	20 888	S/O	10 370 chalets 12 240 ch & pêche 22 608	7 854 DE 1 106 SDE 8 960	7 120
Manicouagan	17 888	35 578	S/O	4 432 chalets 2 254 ch & pêche 6 686	846 DE 1 144 SDE 1 990	35 744
Sept-Rivières	16 982	S/O	2 912 chalet & camp. 1 562 autres activ. 1 111 activ. autocht. 5 585	2 112 chalets 2 282 ch & pêche 4 394	812 DE par avion	8 240
Minganie	S/O	S/O	3 000 cl chasse 1 000 cl pêche et villég. par avion soit plus de 600 passages par avion	S/O	4 086 DE 422 SDE 4 508 par avion	4 576
Caniapiscau	S/O	S/O	S/O	S/O	710 DE 900 SDE 1 610 par avion	3 312
Basse-Côte-Nord	S/O	S/O	S/O	S/O	500 DE 198 SDE 698 par avion	1 088

Source : Estimation à partir des données provenant du MER-MRN, MLCP-MEF, pourvoiries et ZEC de 1990 et 1995.

En 1990 et 1995, à remarquer, dans le cas des pourvoiries situées dans les MRC Sept-Rivières, Minganie, Caniapiscau et Basse-Côte-Nord, le nombre de passages se fait par avion. Les estimations recueillies à partir des données de fréquentation des pourvoyeurs et d'un nombre moyen d'occupants par avion-hydravion de 3 à 5 personnes donnent plus de 7 600 passages en 1990 et près de 6 200 en 1995.

TABLEAU 11 : ESTIMATION DU NOMBRE DE PASSAGES 1995, PAR MRC, PAR LES PRINCIPAUX UTILISATEURS DES CHEMINS FORESTIERS

MRC	Camions	Réserve	ZEC	Pourvoiries	Villégiature (arrière-pays)
Haute-Côte-Nord	55 824	S/O	10 368 chalets 11 766 ch.& pêche 22 134	5 764 DE 656 SDE 6 420	7 120
Manicouagan	24 402	S/O	4 432 chalets 1 333 ch & pêche 5 765	782 DE 222 SDE 1 004	35 744
Sept-Rivières	25 786	2 912 chalet & camp. 1 562 autres act. 1 111 act. autoch. 5 585	2 112 chalets 1 235 ch.& pêche 3 347	330 DE 128 SDE 458 par avion	8 240
Minganie	4 790	3 000 cl chasse 1 000 cl pêche et villég. par avion soit plus de 600 passages par avion	S/O	3 740 DE 148 SDE 3 888 par avion	4 576
Caniapiscau	S/O	S/O	S/O	600 DE 850 SDE 1 450 par avion	3 312
Basse-Côte-Nord	S/O	S/O	S/O	68 DE 294 SDE 362 par avion	1 088

Source : Estimation à partir des données provenant du MER-MRN, MLCP-MEF, pourvoiries et ZEC de 1990 et 1995.

Pour pousser plus loin, une estimation du nombre de passages par chemin a aussi été tentée. Une seule année a été inventoriée soit 1995 qui apparaissait la plus plausible. Voici le nombre de passages qui en résulte pour les chemins forestiers de l'arrière-pays les plus achalandés:

TABLEAU 12: ESTIMATION DU NOMBRE DE PASSAGES, PAR ROUTE FORESTIÈRE, PAR LES PRINCIPAUX UTILISATEURS, 1995

Route	Camions passage	ZEC chalet	ZEC chasse et pêche	Pourvoirie	Villégiature	RÉSERVE				TOTAL
						Camping	Chalet	Activités tradition.	Chasse et pêche	
U.G. 91	8 264									N/D
R0900-R0916	N/D	1 376	1 000		1 400					12 040
Rte Bergeronnes	N/D			2 128						2 128
R0907	N/D	2 608	5 946	4 442	1 400					14 396
R0910	N/D	2 080	2 486	154	360					5 080
R0922 et autres				426	360					786
U.G.2	N/D									
R0952-R053-R0954	47 448	4 304	5 290	600	2 400					60 042
Rte 385	46 854	4 304	5 290		1 200					57 648
Rte Lac à Jacques			423							423
R0912				28						28
U.G. 93	Total 24 402									
Chemin Rés.ind	N/D									N/D
R0901	N/D				5 111					N/D
R0908-R0918					2 502					2 502
Rte 389		3 120	930	286	11 187					17 157
R0951-R0956					3 002					3 002
R0914-R0915	N/D									N/D
Rte ZEC Godbout et lac STE-Anne			512	242	13 940					14 694
U.G. 94	Total 25 786									
Rte ZEC Trinité		1 264	1 129		646					3 039

Route	Camions passage	ZEC chalet	ZEC chasse et pêche	Pourvoirie	Villégiature	RÉSERVE				TOTAL
						Camping	Chalet	Activités tradition.	Chasse et pêche	
R0906	N/D				647					647
R0917	N/D									N/D
By Pass	N/D									
Entrée Riv.Pentecôte	N/D				662					
Chemin Profond	N/D									
Tronc-Commun	N/D				2 000					
R0920	N/D				997	588	382	1 100	1 116	4 183
R0921	N/D	2 112	865		1 438					
R0905					651					651
Riv. Moisie					1 195					1 195

Source : Estimation à partir des données provenant du MER-MRN, MLCP-MEF, pourvoiries et ZEC de 1990 et 1995.

16.3 PERSPECTIVES

16.3.1 LE PROGRAMME DE MISE EN VALEUR DES RESSOURCES DU MILIEU FORESTIER

Une nouvelle route ou la remise en état d'une ancienne route implique une nouvelle ouverture à la forêt pour d'autres utilisateurs. Pour ne mentionner que l'octroi de nouveaux lots de villégiature par le MRN, 161 des 207 lots accordés en 1995 l'ont été sous forme dispersés donc probablement dans l'arrière-pays. En 1996, 155 des 220 lots prévus le seront aussi dans l'arrière-pays. Et que dire de l'impact de l'ouverture de la route SM-3 et de son pavage en 1997 sur l'accès à de nouveaux territoires dans et hors ZEC Matimek ou encore des nouveaux projets d'exploitation forestière dans Manicouagan et Minganie ou des nouveaux parterres de coupe des compagnies existantes qui vont faciliter la desserte de la Réserve faunique Sept-Îles/Port-Cartier ou celle de territoires libres.

Dans bien d'autres cas la situation n'est pas aussi idéale. Dans la ZEC Nordique par exemple, les forestières ne retourneront pas avant 10 ans. Dans la ZEC Trinité, la compagnie forestière vient de terminer ses activités.

Le ministère des Ressources naturelles est conscient de l'importance de l'accès aux terres publiques. Le Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier a été lancé le 9 mai 1995 lors de l'annonce du budget 1995-1996 par le ministre des Finances du Québec à cet effet pour soutenir les initiatives d'utilisation

polyvalente de la forêt. Ce programme est géré en région par le MRN, secteur Forêt. D'une durée de trois ans (1995-1998), ce programme prévoit des subventions provenant de la réinjection dans le milieu d'une partie des droits de coupe que les titulaires de CAAF doivent payer au gouvernement pour la matière ligneuse qu'ils prélèvent.

Le MRN-Forêt juge de l'admissibilité des projets mais la priorisation des projets est confiée au CRD. Le plan stratégique de développement régional sert de balise de référence pour la priorisation de projets. Ce programme devient un nouvel outil de développement régional. La sélection des projets est effectuée par un comité d'analyse nommé par la table sectorielle forêt.

En 1995, 5 champs d'intervention ont été priorisés par la table sectorielle forêt et ceux-ci ont été maintenus en 1996. Il s'agit de:

Champ 1 - Augmentation du potentiel forestier: reboisement et aménagement pour augmenter le potentiel forestier en forêt privée, en forêt publique et en lots intramunicipaux, entretenir les peuplements et les aires de reboisement, intensifier les travaux, etc.

Champ 2 - Ressource faunique et protection des paysages: aménagement forestier pour protéger et/ou développer la ressource faunique et pour protéger ou améliorer le paysage et les habitats fauniques.

Champ 3 - Utilisation récréative de la forêt: déboisement et travaux en forêt pour aménager des pistes, sentiers, aires pour la pratique d'activités récréatives: motoneige, hébertisme, randonnée pédestre, vélo de montagne, ski de fond, etc.

Champ 4 - Utilisation à des fins éducatives et environnementales: déboisement et aménagement pour implanter ou développer des services d'éducation et de sensibilisation à la forêt, à l'environnement forestier, sa faune et sa flore, etc.

Champ 5 - Accès à la forêt pour son utilisation polyvalente (autre que pour la coupe) : maintenir et faciliter l'usage polyvalent de la forêt par l'amélioration de son accessibilité par les villégiateurs, usages des ZEC et des pourvoiries, etc.

En 1995, les 24 projets acceptés au programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier touchant les champs 2, 3 et 5 totalisent 1 295 186 $ en subvention soit 85 % des subventions accordées et 1 494 070 $ en coût total soit 85,44 % du montant total des projets. En voici la liste :

TABLEAU 13 : LISTE DES PROJETS ACCEPTÉS, EN 1995 AU PROGRAMME DE MISE EN VALEUR DES RESSOURCES DU MILIEU FORESTIER

TITRE	CHAMP	MRC	SUBVENTION $	COÛT TOTAL $
Déboisement sentier ski de fond (St-Augustin)	3	BCN	7 560	8 400
Déboisement sentier motoneige/VTT (Blanc-Sablon)	3	BCN	25 470	28 300
Déboisement de 30 km de sentier de motoneige	3	Caniapiscau	29 700	33 000
Amélioration chemin forestier rivière Portneuf	5	HCN	21 960	24 400
Amélioration chemin forestier rivière Portneuf	5	HCN	79 380	88 201
Amélioration chemins/terrains de camping ZEC Forestville	5	HCN	62 446	69 385
Chemin ZEC Iberville	5	HCN	30 094	33 460
Amélioration du chemin principal ZEC Nordique	5	HCN	364 928	408 985
Amélioration des sentiers de motoneige	3	HCN	98 248	122 810
Sentier polyvalent-phase 2	3	HCN	34 331	38 257
Revégétalisation berges terrain de golf Baie-Comeau	2	Manic.	15 111	16 790
Amélioration du sentier de motoneige	3	Manic.	84 000	109 170
Amélioration paysage Forêt d'enseignement et recherche	2	Manic.	43 293	48 104
Aménagement de sentier à Franquelin	3	Manic.	34 844	38 716
Amélioration des sentiers de ski	3	Manic.	41 942	44 602
Débroussaillage de sentier à Baie-Trinité	2	Manic.	21 510	23 901
Aménagement site multifonctionnel à Havre-St-Pierre	3	Minganie	16 414	18 237
Sentier motoneige Sheldrake-Rivière Tortue	3	Minganie	54 000	60 000
Déboisement sentier/site d'héberg. (Rivière-St-Jean)	2	Minganie	12 870	14 300
Déboisement/améliorat. chemins, aménagement des berges	2	Sept-Rivières	25 191	27 990
Réseau régional de sentiers de motoneige	3	Sept-Rivières	105 752	136 690
Réhabilitation de sentier	2	Sept-Rivières	49 590	55 100
Réfection de pistes de ski de fond	3	Sept-Rivières	3 600	4 000
Débroussaillage/élargissement pistes de ski de fond	3	Sept-Rivières	32 952	39 272

Source : MRN Côte-Nord.

En 1996, compte tenu d'une meilleure connaissance du programme par les intervenants du milieu et d'une plus grande période de temps pour préparer leurs projets, le nombre de projets présentés a atteint 75 dont 39 ont été retenus. Sur ce nombre, 34 touchent les champs 2, 3 et 5 du programme. Comparativement, en 1995, 29 projets sur 41 avaient été retenus dont 24 pour les champs 2, 3 et 5. En 1996, les 34 projets acceptés au programme touchant les champs 2, 3 et 5 totalisent 1 394 557 $ en subvention soit 91,8 % des subventions accordées et 2 988 447 $ en coût total de projets soit 93,9 % .Voici la liste des 34 projets touchant les champs 2, 3 et 5 retenus en 1996:

TABLEAU 14 : LISTE DES PROJETS ACCEPTÉS, EN 1996, AU PROGRAMME DE MISE EN VALEUR DES RESSOURCES DU MILIEU FORESTIER

TITRE	CHAMP	MRC	SUBVENTION $	COÛT TOTAL $
Réfection du chemin ZEC Iberville et Club Kergus	5	HCN	46 575	51 750
Réfection du chemin forestier de la rivière Portneuf et valorisation de ses ressources	5	HCN	100 000	403 461
Réfection du chemin forestier du Domaine Shamrock	5	HCN	49 000	109 883
Sentier polyvalent-Phase II. Club plein air Le Morillon	3	HCN	27 432	118 880
Réfection de l'accès à la pourvoirie des Lacs à Jimmy enr.	5	HCN	3 368	5 600
Amélioration de la route d'accès au Cap de la Boule	5	HCN	19 035	30 000
Aménagement du réseau Trans-Québec des sentiers de motoneige	3	HCN	112 000	362 756
Corporation de développement de la Baie-Verte. Sentiers d'interprétation	3	HCN	19 039	54 199
Aménagement de sentiers.Pourvoirie de la Rivière aux Lacs	3	HCN	2 000	2 939
Mise en valeur de la forêt d'enseignement de la Commission scolaire de Bersimis	5	HCN	30 514	88 745
Accessibilité du chemin de la pourvoirie La Rocheuse	5	HCN	28 815	60 715
Déboisement de chemins forestiers à Forestville	5	HCN	22 500	25 000
Pont au-dessus de la rivière Laval	5	HCN	60 600	80 600
Réfection du chemin d'Auteuil (Ragueneau)	5	Manic.	58 680	98 462
Rénovation de chemins. Assoc. des propr. de chalets des lacs la Loutre et Pascal inc.	5	Manic.	15 390	17 100
Construction d'un chemin d'accès polyvalent sur le centre d'étude et recherche Cégep de B.C.	5	Manic.	11 839	32 634

TITRE	CHAMP	MRC	SUBVENTION $	COÛT TOTAL $
Coupe forestière C.E.R.M. pour l'accroissement de la faune Cégep de B.C.	2	Manic.	13 459	21 187
Amélioration et développement de sentiers. Club de ski de fond Les sentiers de la rivière Amédée	3	Manic.	48 359	72 705
Aménagement des accès sur la rivière Godbout	5	Manic.	82 955	253 203
Amélioration du réseau des sentiers de motoneige Trans-Québec-Phase II	3	Manic.	80 023	101 029
Soutien au développement touristique et halieutique-Phase II à Baie-Trinité	3	Manic.	36 720	40 800
Réfection et aménagement de pistes de ski de fond. Base de plein air les Goélands	3	Sept-Rivières	40 000	74 311
Construction de ponts et installation de contreventements. Réserve faunique Sept-Îles/Port-Cartier	5	Sept-Rivières	108 000	270 000
Projet de réfection du chemin récréo-forestier du lac Gamache. Zec Matimek	5	Sept-Rivières	57 848	76 539
Réfection du chemin récréo-forestier de la rivière Pentecôte	5	Sept-Rivières	25 074	50 000
Réfection des pistes et développement du club de ski de fond Rapido	3	Sept-Rivières	41 525	48 245
Amélioration du réseau Trans-Québec des sentiers de motoneige	3	Sept-Rivières	61 900	80 812
Déménagement d'un poste de surveillance et signalisation sur la ZEC Moisie	3	Sept-Rivières	26 482	85 374
Sentier pédestre et de ski de fond (Blanc-Sablon)	3	Basse-Côte-Nord	20 700	42 460
Aménagement d'un sentier motoneige (Blanc-Sablon)	3	Basse-Côte-Nord	27 596	46 710
Sentiers d'interprétation et site d'observation sur le territoire de la pourvoirie du Lac Geneviève	3	Minganie	9 360	27 492
Préparation d'interventions liés au développement touristique de Magpie	3	Minganie	31 950	49 768
Aménagement des sentiers de la rivière Magpie	3	Minganie	51 516	70 635
Réfection sentier motoneige Minganie	3	Minganie	24 300	34 450

Source : MRN Côte-Nord.

16.3.2 CAMPAGNE DE SENSIBILISATION 1997-1998 SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES CHEMINS FORESTIERS

16.3.2.1 Problématique

Les chemins forestiers sont utilisés par les compagnies qui les ont construits à des fins d'exploitation forestière. Elles y ont installé une signalisation temporaire qui peut être retirée à tout moment pour être utilisée ailleurs. Les usagers comme les chasseurs, les pêcheurs, les motoneigistes, les villégiateurs, les trappeurs et autres usagers de la forêt à des fins de loisir, qui sont de plus en plus nombreux, font face à des dangers qui ne sont pas signalés. Les chemins forestiers ne sont pas réglementés.

Le chemin forestier est souvent étroit, valonneux, poussiéreux, sinueux, cahoteux. La surface du chemin est trop souvent arrondie, les accotements mous. Les camions qui l'empruntent sont de grande dimension, peu manoeuvrables surtout en pente. Chargés, ils occupent le plus souvent le centre du chemin et signale leur présence aux autres camionneurs par CB (notamment avant les courbes et en haut des pentes). Le camionneur connaît davantage la route que n'importe quel autre usager.

Et comme l'exploitation forestière crée énormément d'emplois, il devient difficile de l'interrompre. Le chemin forestier est d'abord là pour approvisionner l'usine. Parallèlement, les activités de plein air en forêt ont un impact économique également important (quoique moindre) mais également des coûts associés aux accidents sur les chemins forestiers et à l'indemnisation des victimes.

Le chemin forestier n'est donc pas un terrain de jeux, au même titre que le lieu de pratique de l'activité de plein air. Il faut par conséquent boucler sa ceinture, éviter l'alcool et surtout réduire la vitesse.

16.3.2.2 Intervention

Face au grand nombre d'accidents ayant eu lieu, de 1992 à 1994, sur les chemins forestiers du Québec impliquant le plus souvent véhicule léger et véhicule de loisirs et en l'absence d'études ou de données précises sur le comportement des conducteurs circulant sur les chemins forestiers, un groupe de travail interministériel formé d'un représentant du MTQ, du MEF, du MRN, de la SAAQ et de la CSST a été mandaté pour fouiller la problématique de la sécurité et suggérer des solutions.

L'Association de santé et de sécurité des industries de la forêt du Québec inc. et la Commission de la santé et de la sécurité au travail se sont chargées de l'amélioration de la signalisation, de l'information et de la formation des travailleurs forestiers. En plus, le groupe recommandait, en décembre 1995, la réalisation d'une campagne d'information et de sensibilisation à la sécurité sur les chemins forestiers destinée aux autres usagers et à laquelle vont collaborer les cinq ministères et organismes précités.

16.3.2.3 Objectifs

La présente campagne constitue une première étape d'un processus de changement social afin de :

- faire connaître les dangers inhérents à la conduite sur les chemins forestiers ;
- sensibiliser les utilisateurs des chemins forestiers à la sécurité routière ;
- inciter les usagers des chemins forestiers à se comporter de façon responsable, face aux autres utilisateurs ;
- faire connaître aux usagers les particularités de la conduite de camions lourds.

16.3.2.4 Clientèle-cible

La campagne s'adresse aux chasseurs et pêcheurs et autres usagers des chemins forestiers, plus particulièrement aux hommes âgés entre 25 et 54 ans et vise à faire redoubler de prudence ces usagers lorsqu'ils empruntent la forêt.

16.3.2.5 Stratégie

Elle sera effective dès 1997 et utilisera les moyens suivants :

- publicité imprimée dans les résumés des règlements de chasse et de pêche 1997-1998, dans la revue Sentier, Chasse et Pêche, ajout aux permis de pêche et de chasse, cahiers spéciaux des quotidiens, etc. ;
- affichage :
  - panneaux d'affichage réalisés et installés à l'entrée des principaux chemins forestiers, aux points de transition des routes sous la responsabilité du MTQ et des municipalités. Cette tâche sera du ressort du MTQ, coût : 94 050 $ incluant confection et pose ;
  - affiches de sensibilisation dans les postes d'accueil des ZEC, parcs, réserves, pourvoiries ou distribués dans les expositions et les salons de pêche, de chasse et de plein air ;
  - autocollants pour automobile.
- documents d'information envoyés aux chroniqueurs et aux journalistes spécialisés.

Les coûts globaux de la campagne sont estimés à 169 050 $.

CONCLUSION

La pression exercée sur les routes d'accès aux terres publiques sur la Côte-Nord par les utilisateurs autres que le camionnage représente en haute saison une pression égale sinon supérieure à celle exercée par les compagnies forestières (plus de

100 000 passages dans les deux cas). En Haute-Mauricie, une enquête origine-destination effectuée par le MTQ corrobore cette affirmation. Certains tronçons ont un taux d'utilisation à des fins de loisir 2 à 3 fois supérieur à celui du camionnage[6].

Il s'ensuit, dans un cas comme dans l'autre, des situations potentiellement conflictuelles. Le ministère des Transports est particulièrement concerné aux endroits où les deux réseaux se rejoignent.

Les routes 385 et 389 donnent accès à de nombreux territoires de coupe, de ZEC, de pourvoiries et de lots de villégiature en plus de visites de barrages. Elles sont particulièrement sollicitées été comme hiver surtout dans leur section sud. La route 389 sera de plus en plus utilisée pour le transport du bois ce qui va occasionner de plus en plus d'interfaces avec la circulation à des fins récréatives. Il devrait en être ainsi pour la route 385 vers Labrieville.

Une amélioration des conditions de circulation sur les chemins forestiers à l'aide des programmes gouvernementaux, entre autres incite plus de gens à utiliser ce réseau. Devant le nombre et la diversité des demandes qui lui sont adressées et connaissant sa situation financière, le gouvernement peut-il bonifier ou reconduire le ou les programmes de maintien du réseau de chemin d'accès sachant que les utilisateurs principaux sont souvent les compagnies forestières ? Le programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier utilise à cet effet une partie des droits de coupe que les titulaires de CAAF doivent payer au gouvernement pour la matière ligneuse qu'ils prélèvent. Ce programme a de bon qu'il réutilise régionalement des argents générés en région. Par ailleurs, le lancement d'une campagne d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière dans les chemins forestiers 1997-1998, dans laquelle le MTQ sera impliqué, devrait constituer une première étape d'un processus visant la sécurité des utilisateurs des chemins forestiers. À ce titre, le MTQ sera responsable de réaliser l'affichage et la signalisation à l'entrée des principaux chemins forestiers aux points de transition des routes sous la responsabilité du MTQ et des municipalités.

La villégiature génère des retombées économiques que ce soit pour la construction, l'amélioration, le transport, la nourriture et les équipements. Des évaluations sommaires estiment ces retombées en 1993 pour la Côte-Nord à plusieurs milliers de dollars par emplacement sans compter les coûts de construction. Au niveau régional, cela impliquerait une dépense annuelle de plusieurs millions dont un pourcentage important aurait un effet direct sur l'économie régionale. Par ailleurs, les villégiateurs originaires de l'extérieur laisseraient peu dans l'économie locale. Nonobstant cet aspect, la villégiature occupe une place importante.

La villégiature est toutefois dépendante de l'ouverture et du maintien d'un accès le plus souvent à la charge des compagnies forestières au départ. Il faut donc s'attendre à ce que tout développement du réseau par celles-ci ait un impact direct au niveau de la hausse de la demande pour le secteur visé.

[6] Proposition de politique concernant l'entretien des accès routiers aux réserves indiennes et aux localités isolées. MTQ, mars 1992

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 17 : QUESTIONNAIRES D'ENQUÊTES RELATIVES AU PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

Analyse et rédaction :

- Mario Desbiens, agent de recherche

Version novembre 1997

TABLE DES MATIÈRES

17.1 LES OBJECTIFS 1

17.2 LA CONSTRUCTION DES QUESTIONNAIRES 1

17.3 MÉTHODE DE CONSULTATION 2

17.4 LES RÉSULTATS D'ENQUÊTES 2

17.5 L'UTILISATION DES INFORMATIONS REÇUES 4

ANNEXE

INTRODUCTION

La présente section traitant de la recherche d'informations par questionnaire d'enquête a pour but de résumer l'ensemble des démarches et des objectifs recherchés et réalisés dans le cadre du Plan de transport de la Côte-Nord. Il va de soi que les questionnaires confectionnés et exposés ci-après ont été le fruit d'un travail d'équipe entre plusieurs professionnels de même qu'entre le MTQ et le Conseil régional de développement de la Côte-Nord (CRDCN). Il est cependant nécessaire de spécifier qu'aucun spécialiste en sondage n'a été consulté et que l'échantillon statistique ne respecte sans doute pas toutes les règles de l'art en matière d'enquête par questionnaire. Néanmoins, nous croyons que les heures et la minutie consacrées à l'élaboration des questionnaires leur accordent une recevabilité et ont contribué à soutenir les analyses sectorielles du présent document.

En résumé, voici les objectifs de même que la procédure suivie pour administrer ces questionnaires.

17.1 LES OBJECTIFS

L'objectif principal était la recherche d'information d'ordre qualitatif et/ou quantitatif dans le but d'établir les problématiques de transport vécues par les entreprises et aussi de connaître les volumes de marchandises, les impacts sur l'environnement, sur la sécurité et ainsi d'évaluer l'efficacité du transport des marchandises et des personnes qui transitent par modes routier, maritime, ferroviaire et autres.

17.2 LA CONSTRUCTION DES QUESTIONNAIRES

Au total, 11 questionnaires ont été bâtis par le ou les spécialiste(s) du secteur d'activités pour lequel ils étaient requis. En fonction des besoins d'information de chacun des volets sectoriels, le nombre de questions et le degré de précision ont été définis et mis en forme. Chacun des questionnaires a ensuite été révisé par 2 ou 3 personnes du comité technique afin d'adapter le plus possible les questionnaires aux répondants. Enfin, la révision linguistique des documents a servi à leur donner une forme plus définitive.

Avec la participation du CRD de la Côte-Nord, il a été possible, dans un premier temps, de définir les documents d'ordre statistique ou les rapports préparés par des organismes locaux pouvant être utiles à la préparation du plan de transport. Ensuite, nous avons procédé par grappes industrielles pour extraire des listes d'entreprises provenant du MICT, de la SQDM ou de la Direction des ressources humaines du Canada (DRHC). La ligne maîtresse pour retenir les entreprises les plus représentatives a été d'atteindre la proportion de 10 % des entreprises représentant 90 % du volume du secteur d'activités.

Ex. :3870 entreprises nord-côtières ;

414 entreprises retenues (414/3870 $\rightarrow$ 10,7 %)

En ce qui concerne le choix des entreprises offrant du transport routier, cette catégorie a été déterminée à partir de contacts téléphoniques avec les entreprises utilisatrices. Donc, en joignant les entreprises comme DONOHUE, CANADIAN TIRE, PHARMACIE JEAN COUTU, PROVIGO, SEARS, GM, ..., nous leur avons demandé de nous communiquer leurs 5 transporteurs les plus réguliers. Ainsi, soixante-six entreprises de la Côte-Nord et d'ailleurs au Québec ont été contactées pour répondre au questionnaire confectionné pour obtenir des informations concernant :

- les volumes transportés ;
- les itinéraires empruntés ;
- les principaux irritants du réseau routier, etc.

Le prétest :

Afin de valider chacun des questionnaires, un prétest a été expédié à 36 entreprises ou organismes du milieu en leur demandant de répondre aux questions tout en identifiant les difficultés rencontrées et les modifications nécessaires pour une bonne compréhension des questions. Suite à ce prétest, plusieurs entreprises nous ont exprimé leurs difficultés pour certaines questions et d'autre part, la façon habituelle pour leur entreprise ou leur secteur d'activité pour compiler les données que nous recherchions. Ces précieux commentaires nous ont amené à modifier certaines parties de nos questionnaires. La formulation finale des questionnaires est présentée en annexe.

17.3 MÉTHODE DE CONSULTATION

La méthode retenue a été celle par questionnaires postaux avec suivi téléphonique et soutien technique par le ministère des Transports et le CRD de la Côte-Nord. L'approche consistait à expédier une lettre de transmission avec entête commune du MTQ et du CRD de la Côte-Nord précisant l'objet de l'envoi de même que les fins poursuivies. Avec un délai de 2 à 4 semaines et un soutien téléphonique, nous avons réussi à obtenir un taux de réponse raisonnable considérant le mode de consultation choisi.

De plus, afin de sécuriser les diverses entreprises et/ou organismes répondants, nous avons offert de respecter la confidentialité qui nous serait demandée par écrit. Cette confidentialité garantissait une utilisation anonyme des informations ou l'introduction d'informations confidentielles masqués par l'ensemble des données. Enfin, l'envoi était complété par une fiche signalétique, le questionnaire sectoriel de même qu'une enveloppe préadressée et affranchie pour le retour du document.

L'utilisation d'une liste d'enregistrement des questionnaires retournés de même qu'une feuille de suivi des téléphones effectués nous a également servi pour tenir à jour l'administration globale du processus d'enquête.

17.4 LES RÉSULTATS D'ENQUÊTES

Au total, 11 types de questionnaires ont été expédiés à 414 entreprises ou organismes. Le taux de réponses global, après suivi téléphonique et plusieurs rappels, a été de 54 %. L'écart selon les secteurs ou grappes d'activités a varié entre 24 % et 100 % par secteur, tel que le démontre le tableau suivant :

Résumé des résultats	
Grappe industrielle	**Taux de réponse**
1) Prétest (toute catégorie)	20/36 → 56 %
2) Transporteurs routiers	37/66 → 56 %
3) Municipalités	24/29 → 83 %
4) Hydro-Électricité	4/8 → 50 %
5) Mines et Tourbières	9/20 → 45 %
6) Aluminium	2/2 → 100 %
7) PME manufacturières	33/44 → 75 %
8) Forêts	13/20 → 65 %
9) Pêches	6/15 → 40 %
10) Tourisme (Entreprises de croisières)	6/11 → 54 %
11) Tourisme (Entreprises générales)	11/21 → 52 %
12) Intervenants touristiques	9/27 → 33 %
13) Autocaristes	5/21 → 24 %
14) Pourvoyeurs/Zecs	23/64 → 36 %
15) Transport ferroviaire (prétest) (4/4)	
16) Transport aérien	19/29 → 66 %
17) Transport maritime	1/1 → 100 %
Total	222/410 → 54 %

Sur le plan qualitatif, l'analyse des résultats d'enquête ne nous a pas permis d'effectuer des sommations statistiques précises. Cependant, les données fournies par les entreprises ou organismes nous permettent d'avoir un ordre de grandeur assez fiable par secteur d'activités. Plusieurs professionnels du comité technique ont donc pu intégrer dans leurs analyses, un niveau de détails plus fin que ce que permettent habituellement les données statistiques provinciales ou nationales. L'avantage incontestable des questionnaires administrés se situe donc à un niveau micro-régional ou local.

De plus, il faut noter que la précision des résultats est également déterminée par la recherche plus ou moins importante qui était demandée aux entreprises pour fournir des données de 1990 et 1995. L'année 1995 étant plus récente et présente à l'esprit des gestionnaires ou employés qui ont répondu au questionnaire, les données à court terme se trouvent ainsi favorisées par rapport à celle de 1990.

Enfin, le processus d'enquête de façon globale s'est échelonné du mois de mars au mois d'octobre 1996, soit sur une période de 8 mois.

17.5 L'UTILISATION DES INFORMATIONS REÇUES

L'information obtenue par les enquêtes a été utilisée dans plusieurs des études techniques du plan de transport. Parfois, l'information obtenue fait l'objet d'une compilation spécifique (par exemple ce que pense les intervenants touristiques des perspectives d'avenir de la Côte-Nord en ce domaine – chapitre 4.3.4); parfois cette information est utilisée ponctuellement pour appuyer des analyses sur un sujet donné. Les analyses plus globales se retrouvent généralement dans les différents chapitres sous la rubrique «Résultats d'enquête».

ANNEXE