

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Transport en commun

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

RECHERCHE ET RÉDACTION

Réjean Drouin, agent de recherche, Service du transport terrestre des personnes, DTTP, MTQ.

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Marie Lalancette, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Patrick Poitras, correcteur-réviseur, Fol écrit.

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

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

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

Ministère des Transports

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

Service des inventaires et plan

80, boulevard Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES	II
RÉSUMÉ	III
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 PROGRAMME D'AIDE ET FINANCEMENT	3
2.1 Volet touchant l'aide financière destinée aux OMIT	3
3.0 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	5
3.1 Loi sur le ministère des Transports	5
3.2 Loi sur les transports	5
3.3 Loi sur les cités et villes et Code municipal du Québec	5
4.0 PORTRAIT DU TRANSPORT EN COMMUN RÉGIONAL EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	7
5.0 ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE	9
6.0 LES FACTEURS D'INFLUENCE DE LA DEMANDE FUTURE EN TRANSPORT	11
7.0 CONCLUSION	15

SIGLES

CIT	Conseil intermunicipal de transport
CTQ	Commission des transports du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport en commun
OPT	Organisme public de transport en commun
UQAT	Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue

NOTE AU LECTEUR

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

Certaines parties de cette étude sont extraites du document «Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives» publié par la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports en 1996.

RÉSUMÉ

En Abitibi-Témiscamingue, seule la ville de Rouyn-Noranda est desservie par un service de transport en commun. L'organisme municipal de transport en commun de Rouyn-Noranda démarre ce service le 27 août 1990. Depuis 1997, à la suite des fusions de Rouyn-Noranda avec Lac-Dufault, le territoire relié par ce service équivaut à 155 km². Quant à la population desservie, elle compte 27 169 personnes. Trois circuits, totalisant 30 kilomètres, couvrent le territoire et sont parcourus par deux autobus appartenant à un transporteur privé et pouvant accueillir 39 places assises. Actuellement, seules Rouyn-Noranda et Lac-Dufault sont desservies par le service de transport en commun.

Enregistrant 92 454 déplacements en 1998, ce service de transport occasionne des dépenses de 318 140 \$, dont 19,9 % sont assumées par le ministère des Transports du Québec (MTQ), 43,4 % par la Ville de Rouyn-Noranda et 36,7 % par les revenus provenant des usagers et d'autres sources. Comparativement à l'année 1991 (272 372 \$), cet écart représente une augmentation de 16,8 %. Parallèlement, la contribution gouvernementale, tout comme celle des usagers, diminue alors que le financement provenant de la Ville de Rouyn-Noranda augmente.

Plusieurs facteurs influencent la demande reliée au transport en commun à Rouyn-Noranda. Le ralentissement de la croissance démographique et le vieillissement de la population sont parmi les plus importants. À ceux-ci s'ajoute le déplacement de la population des secteurs centraux vers les secteurs périurbains, tels que Évain et McWatters, qui sont en développement. Par conséquent, un accroissement des déplacements en provenance de ces secteurs et une diminution de ceux qui proviennent des secteurs centraux sont observés. Une autre conséquence du mouvement de la population est l'augmentation proportionnelle du taux de motorisation.

Les groupes cibles d'étudiants de 17-24 ans influencent aussi la demande se rapportant au transport en commun. En effet, le nombre d'étudiants de l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue et du Cégep de l'Abitibi-Témiscamingue est évalué à 5270, en 1996. De ces derniers, quelque 1 600 étudiants proviennent de l'extérieur et sont ajoutés à la population de Rouyn-Noranda. Ces étudiants sont susceptibles d'utiliser le transport en commun. Cependant, il faut tenir compte du fait que de plus en plus ils sont motorisés.

Le projet de mise en commun des services de transport collectif actuellement à l'étude, pourrait faire du transport en commun, un mode de transport plus efficace et plus polyvalent en se servant de la complémentarité des différents services. Également, des études de marché pourraient permettre de cibler les besoins dans d'autres agglomérations urbaines de la région et d'organiser la mise en place de services de transport en commun.

1.0 INTRODUCTION

La mobilité des personnes en milieu urbain est importante. Parallèlement, les transports constituent une composante incontournable de toute activité économique et sociale. Ils commandent le développement des agglomérations et ils peuvent, selon le cas, le paralyser ou le faciliter. Ils en orientent de plus la structure.

Dans la plupart des pays industrialisés, le transport en commun fait l'objet d'une attention particulière dérivant des autorités gouvernementales. Celles-ci 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 mis sur pied des programmes d'aide financière afin de le développer.

Le service de transport en commun en Abitibi-Témiscamingue, n'est offert que dans une seule ville de la région, soit Rouyn-Noranda. Ailleurs en région, Val-d'Or a entrepris au cours des dernières années, des démarches en vue d'implanter un service de taxi-bus sur son territoire.

Le service à Rouyn-Noranda est coordonné par l'organisme municipal de transport de Rouyn-Noranda, il dispose de deux véhicules dépendant d'un contrat et dessert trois circuits. En 1998, les résidents de la ville de Rouyn-Noranda ont effectué 92454¹ déplacements en utilisant ce service.

Lors de cette même année, les dépenses occasionnées par le service de transport en commun s'élèvent à 318 140 \$². Un pourcentage de 19,9 % de ces dépenses est couvert par les subventions gouvernementales. Les proportions des dépenses assumées par les villes ou les municipalités, par les usagers et par d'autres revenus sont respectivement de 43,4 % et de 36,7 % (dont 2,8 % sont reliées à d'autres revenus).

Au Québec, le transport en commun est assuré par une quarantaine d'autorités organisant les transports en commun, dont :

- 9 organismes publics de transport en commun (OPT);
- 15 conseils intermunicipaux de transport (CIT);
- 16 organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun (OMIT), dont celui de Rouyn-Noranda³.

Les services de transport en commun existent dans 14 régions administratives. Ils touchent 38 MRC et 200 villes et municipalités pour une population de 4771 713 habitants.

1 Ville de Rouyn-Noranda, 1999.

2 Ibid.

3 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*, mai 1996, p. 9.

2.0 PROGRAMME D'AIDE ET FINANCEMENT

Un seul programme d'aide gouvernementale soutient le transport en commun régional. Il s'agit du *Programme d'aide gouvernementale au transport en commun*, instauré en 1976 et modifié par le décret n° 1420-93 du 6 octobre 1993.

C'est en vertu des pouvoirs que lui confère la *Loi sur les transports*⁴ que le ministère des Transports a instauré le *Programme d'aide gouvernementale au transport en commun*. Ce programme est d'abord destiné aux OPT. Sa portée est élargie en 1983 puis en 1984. Cela a pour but de permettre aux CIT de la région de Montréal ainsi qu'aux villes, aux municipalités et aux regroupements de municipalités d'une certaine importance de bénéficier de l'aide financière offerte par l'État.

Le programme comporte deux volets. Le premier touche l'appui financier attribué aux OPT; le second est destiné aux CIT et aux OMIT, dont celui de Rouyn-Noranda.

2.1 Volet touchant l'aide financière destinée aux OMIT

Le second volet du programme est réservé aux CIT et aux OMIT. L'aide financière touche essentiellement les dépenses d'exploitation. Le montant de la subvention est basé sur le niveau des recettes-passagers perçues par les CIT ou par les OMIT.

Toutes les villes et les municipalités ont la possibilité d'organiser un service de transport en commun. Cependant, elles ne sont pas toutes éligibles au *Programme d'aide au transport en commun*, réservé aux OMIT. Pour bénéficier de ce programme, les OMIT doivent contribuer au financement de ce service dans leur territoire et remplir une des conditions suivantes :

- le territoire de la ville ou de la municipalité est situé en périphérie du territoire d'un organisme public de transport en commun et est compris, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une agglomération de recensement ou d'une région métropolitaine de recensement;
- le territoire de la ville ou de la municipalité est compris, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une agglomération de recensement comptant au minimum 20 000 habitants; la ville, la municipalité, le conseil ou le regroupement de municipalités faisant la demande de subvention représente au moins 60% de la population de l'agglomération de recensement;
- le territoire de la ville ou de la municipalité n'est pas compris à l'intérieur d'une région métropolitaine de recensement ou d'une agglomération de recensement, mais sa population est d'au moins 20 000 habitants;

4 *Loi sur les transports*, L.R.Q. c. T-12.

- le *Programme d'aide au transport en commun* du MTQ est basé sur les recettes des organismes. Ainsi, la contribution gouvernementale correspond à 68 % des revenus générés dans l'ensemble du Québec⁵.

Il est à noter que la subvention reliée à l'exploitation ne peut pas dépasser un montant équivalent à 75 % du déficit d'exploitation du service calculé avant l'apport de toutes subventions.

Pour être admissible au programme de subvention, une population de 20 000 habitants et plus est nécessaire. En Abitibi-Témiscamingue, seule les villes de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or peuvent rencontrer les critères du programme d'aide.

5 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Programme d'aide au transport en commun à l'intention des organismes municipaux et intermunicipaux de transport : modalité d'application*, 1997.

3.0 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le transport urbain évolue dans un environnement législatif et réglementaire qui régit le rôle et les actions des différentes institutions.

3.1 Loi sur le ministère des Transports

Le MTQ, institué en vertu de la *Loi sur le ministère des Transports*⁶, a la responsabilité de l'application des lois et des règlements relatifs aux transports.

3.2 Loi sur les transports

La *Loi sur les transports*⁷, 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.

3.3 Loi sur les cités et villes et Code municipal du Québec

La *Loi sur les cités et villes*⁸ ainsi que le *Code municipal du Québec*⁹ accordent à une ville, à une municipalité ou à un regroupement de municipalités le pouvoir d'organiser un service de transport en commun dans son territoire. Ils lui permettent aussi 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 de Québec. Ces dernières comptent respectivement cinq et quatre OMIT dans leur territoire. Les sept autres services de transport en commun sont situés dans les principaux centres du Québec, tels Rimouski, Baie-Comeau, Drummondville, Granby, la MRC du Centre-de-la-Mauricie (comprenant quatre municipalités formant un OMIT), Sherbrooke et Rouyn-Noranda. Au total, les 16 OMIT desservent 130 villes et municipalités comprenant une population de 1 215 000 habitants¹⁰.

6 *Loi sur le ministère des Transports*, L.R.Q., c. M-28.

7 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12.

8 *Loi sur les cités et villes*, L.R.Q., c. C-19.

9 *Code municipal du Québec*, L.R.Q., c. C-27.1.

10 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*, mai 1996, p. 10.

Les OMIT et les CIT ne peuvent pas exploiter eux-mêmes leur service de transport et doivent confier l'exploitation du service à un transporteur privé. Dans le cas des OMIT, cette obligation est issue des lois précitées. En ce qui a trait aux CIT, l'obligation provient de la *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal*¹¹, qui a été adoptée afin de maintenir les services de transport en commun dans la région de Montréal.

Il est à noter qu'une entreprise privée de transport par autobus qui s'engage par contrat avec un CIT ou un OMIT n'est pas tenue de posséder un permis de la Commission des transports du Québec (CTQ). Cependant, une ville, une municipalité ou un regroupement de municipalités qui organise un service municipal de transport en commun doit offrir le contrat de service au détenteur du permis délivré par la CTQ qui couvre ce territoire.

11 *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal*, L.R.Q., c. C-60.1.

4.0 PORTRAIT DU TRANSPORT EN COMMUN RÉGIONAL EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

En 1997, les fusions de Rouyn-Noranda avec Lac-Dufault et Saint-Guillaume-de-Granada augmentent la superficie du territoire qui atteint alors 282,77 km². Quant à la population, elle s'accroît pour atteindre le nombre de 29 797 personnes (1996).

Depuis ces modifications, le territoire desservi par le transport en commun, équivaut à 155 km², soit la somme des anciens territoires de Rouyn-Noranda (109,5 km²) et de Lac-Dufault (45,38 km²), pour une population totale de 27 169 personnes¹². Afin de desservir Saint-Guillaume-de-Granada (2 573 personnes et 127,89 km²), le service de transport en commun aurait dû acquérir un nouveau véhicule ou annuler un circuit déjà implanté. Il opte plutôt pour la desserte de Lac-Dufault, situé à 1 km de Rouyn-Noranda.

En 1998, trois circuits, totalisant 30 kilomètres, couvrent le territoire déjà décrit avec deux véhicules pouvant accueillir 39 places assises. Le contrat de service est confié à un transporteur privé. Le service est opérationnel du lundi au vendredi¹³.

En 1995, le service de transport en commun dénombre un total de 97 000 véhicules-kilomètres et de 4 382 véhicules-heures. Cela représente un ratio de 0,37 en termes de véhicules-kilomètres par citoyen et de 0,17 en termes de véhicules-heures par citoyen. Ces ratios sont peu élevés et s'expliquent par la dispersion de la population qui doit être desservie.

En 1995, le service de transport en commun enregistre quelque 121 592 déplacements, dont 36,9 % sont effectués par des adultes, 43,4 % par des étudiants et 19,7 % par des personnes du troisième âge. La clientèle bénéficiant d'un tarif réduit représente 63,1 % des déplacements¹⁴.

La contribution financière du MTQ pour le transport en commun de cet OMIT est de 63 331 \$ en 1998, soit 19,9 % des dépenses occasionnées par le transport en commun en Abitibi-Témiscamingue (318 140 \$). La part relative de la Ville dans le financement est de 43,4 % de ces dépenses (138 073 \$). Les revenus provenant des usagers et d'autres sources représentent 36,7 % des dépenses (116 757 \$)¹⁵. Pour 1998, 92 454 déplacements sont enregistrés.

12 Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Répertoire des municipalités*, 1997.

13 Ville de Rouyn-Noranda, 1999.

14 Compilation du Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes.

15 Ibid.

5.0 ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

Le service de transport en commun de Rouyn-Noranda démarre ses activités le 27 août 1990 et donc, ne fonctionne qu'au cours des quatre derniers mois de cette année. Pour cette raison, les comparaisons s'effectueront à partir de l'année 1991, première année complète d'opération.

De 1991 à 1995, l'évolution de la demande indique que le service de transport en commun de Rouyn-Noranda connaît une diminution 19916 déplacements, soit une décroissance de 14 %. La population desservie demeure plutôt stable (+ 36 personnes) tandis que le territoire relié par le service augmente, quant à lui, de 46,9 km². En moyenne, chaque citoyen desservi a utilisé l'autobus 5,4 fois en 1991 comparativement à 4,6 fois en 1995¹⁶.

Le coût par déplacement augmente de 0,64 \$ pendant cette période, passant de 1,93 \$ à 2,57 \$. La part des usagers au coût par déplacement s'accroît de 0,89 \$ à 1,07 \$. Malgré cette augmentation, les usagers contribuent moins au coût total réel en 1995 qu'en 1991¹⁷. Des données de 1998, obtenues auprès de la Ville de Rouyn-Noranda indiquent que le coût d'un déplacement est de 3,44 \$ soit une augmentation de 35 % par rapport à 1995.

Le déménagement de l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, du centre de la ville vers un nouveau secteur (situé près du Cégep de l'Abitibi-Témiscamingue), contribue à diminuer l'achalandage au centre-ville. Au total, cette nouvelle localisation occasionne, au plan de la demande, un déplacement de clientèle. En ce qui a trait à l'offre de service, le déplacement du campus nécessite, pour l'OMIT, une modification dans l'organisation des circuits empruntés.

16 Compilation du Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes.

17 Direction du transport terrestre des personnes, Compilation interne.

6.0 LES FACTEURS D'INFLUENCE DE LA DEMANDE FUTURE EN TRANSPORT

Tout projet visant à entraîner une augmentation de la demande devrait être examiné par les techniques de gestion de la demande (les TGD). Par exemple, nous pouvons citer : les nouvelles lignes, le respect des horaires, la 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.

Le ralentissement de la croissance démographique et le vieillissement de la population sont deux facteurs reliés pouvant influencer la demande. Les personnes âgées pourraient constituer une clientèle cible dont les besoins de transport sont très différents de ceux des étudiants et des travailleurs. En effet, elles requièrent des services souples et adaptés à leurs besoins.

L'importance grandissante du groupe d'âge des 65 ans et plus dans la population de Rouyn-Noranda est une réalité. Selon les résultats tirés d'une étude publiée par le MTQ¹⁸, la population des gens âgés de 65 ans et plus, dans la ville de Rouyn-Noranda (avant fusion), devrait augmenter de 83,4 % entre 1991 et 2021, soit de 2 764 à 5 068 personnes. Ceci deviendra un sujet de préoccupation pour les organismes de transport. Le groupe des 65 ans et plus, qui représente 9,6 % de la population de la ville en 1991, devrait s'élever à 18,8 % en 2021. On peut donc prévoir que ce groupe d'âge exercera une pression à la hausse sur la demande en transport en commun pendant encore plusieurs années.

Depuis quelques années, un déplacement de la population des secteurs centraux vers les secteurs périurbains s'amorce. La population des secteurs maintenant fusionnés à Rouyn-Noranda, comme Saint-Guillaume-de-Granada et Lac-Dufault, connaîtra une croissance et ce, dans tous les groupes d'âge. Il en sera ainsi pour Évain et McWatters, deux municipalités périurbaines.

Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages suit la même courbe. En périphérie, il est très souvent supérieur à une automobile par logis; dans les quartiers centraux, il est équivalent à une automobile par logis. On constate donc un déplacement de la demande en transport à partir des secteurs centraux vers les secteurs situés en périphérie.

18 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Projection de la population et des ménages, 1996-2021, Modèle ES-3, Le modèle, sa mise en œuvre et les résultats*, novembre 1999.

Le développement des secteurs périurbains et le déplacement de la population vers ces derniers ont une incidence directe sur la tendance des déplacements motorisés, qui croît davantage dans ces secteurs que dans les quartiers centraux. L'évolution des déplacements suit l'évolution démographique et cette tendance semble vouloir se poursuivre. On devrait observer de 1991 à 2021, un accroissement des déplacements en provenance des secteurs périphériques et une diminution de ceux provenant des secteurs centraux.

Pour répondre à la demande, le service de transport en commun devra ajuster l'offre et le type de service en tenant compte de ces facteurs. Cependant, la faible densité du territoire demeure le principal obstacle à une bonne efficacité du transport en commun.

D'autres facteurs viendront également modifier la demande future en transport en commun. Parmi ces derniers, on peut mentionner la nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté et la possible adaptation des services de transport en commun régulier destinés aux personnes à mobilité réduite. L'harmonisation des différents modes de transport pourrait être envisagée.

En 1991, la structure d'âge de la population régionale suit d'assez loin celle du Québec lorsqu'elle est mise sur une base comparable, en particulier pour les groupes d'âge de 0-19 ans et de 30-34 ans, qui dépassent la structure d'âge du Québec. Quant aux personnes de 40 ans et plus, elles sont moins nombreuses que la base comparable québécoise. Par conséquent, nous sommes en présence d'une région jeune¹⁹.

En 2021, ce portrait se conservera de façon générale. La région demeurera plus jeune que celle du Québec dans son ensemble. Sur le plan régional, le nombre de jeunes de 0-19 ans devrait diminuer tout comme celui des gens âgés de 30-40 ans. Quant aux personnes âgées de plus de 50 ans, elles deviendront plus nombreuses.

L'OMIT de Rouyn-Noranda observe que les déplacements chez les personnes âgées de 65 ans et plus sont de l'ordre de 19 %, tout comme en 1991. La population cible des 17-24 ans compte 3 708 personnes en 1991, 3 673 personnes en 1996 et devrait en compter 3 285 en 2016, ce qui représente une baisse de 11,4 %. L'évolution négative à long terme de la population jeune de la MRC de Rouyn-Noranda (-2,8% entre 1996 et 2021) et de la ville de Rouyn-Noranda augure un marché en saturation à ce niveau.

Il faut cependant ajouter que le modèle ES-3 se base sur les données de recensement, donc du domicile permanent, alors que la clientèle étudiante demeure en périphérie ou provient de l'extérieur de la ville.

19 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Projection de la population et des ménages, 1996-2021, Modèle ES-3, Le modèle, sa mise en œuvre et les résultats*, novembre 1999.

Rouyn-Noranda est dotée d'une université (Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue) et d'un cégep (Cégep de l'Abitibi-Témiscamingue). L'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue présente en moyenne entre 1991 et 1996, de 854 étudiants ayant un statut de temps complet²⁰ et de 1 766 étudiants ayant un statut de temps partiel²¹. Plus de la moitié de ces étudiants fréquentent le pavillon de Rouyn-Noranda. Les étudiants provenant de Rouyn-Noranda lors de cette période représentent environ 48 % des étudiants à temps plein et 52 % des étudiants à temps partiel²².

On pourrait considérer qu'au total, les étudiants à temps plein (généralement moins motorisés) provenant de l'extérieur de la région et fréquentant l'Université représentent environ 420 personnes de plus dans la région immédiate, pendant huit mois de l'année. Ils sont susceptibles d'utiliser le transport en commun.

Entre 1991 et 1996, le Cégep de l'Abitibi-Témiscamingue compte, en moyenne, 2029²³ étudiants sur le campus de Rouyn-Noranda dont plus de 60 % sont non-résidents. Avec l'apport de ces deux institutions d'enseignement supérieur, la population totale de Rouyn-Noranda serait augmentée de quelque 1 600 personnes, dont les études supérieures constituent le motif de déplacement vers la ville.

En 1995, l'organisme puise 43,4 % des déplacements dans le groupe particulier des étudiants, comparativement à 34 % en 1991. En considérant les étudiants provenant de l'extérieur, la population cible des 17-24 ans équivaldrait donc à quelque 5 270 personnes en 1996 et devrait se maintenir tout au moins à ce niveau jusqu'en 2021. Cependant, les étudiants sont de plus en plus motorisés.

20 L'UQAT prévoit, avec les nouveaux programmes d'enseignement attendus au tournant du siècle, compter environ 1 000 étudiants à plein temps.

21 L'UQAT, mars 2000.

22 D'après une recherche du Service des prêts et bourses de l'UQAT.

23 CÉGEP de l'Abitibi-Témiscamingue, mars 2000.

7.0 CONCLUSION

Le transport en commun réussit difficilement à maintenir sa part modale dans la MRC de Rouyn-Noranda. En effet, le taux de motorisation y est élevé et l'automobile accapare bon nombre des nouveaux déplacements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ville de Rouyn-Noranda. Le développement de services mieux adaptés (minibus, taxibus) pourrait faire partie des tentatives du service de transport de la ville pour se concilier une nouvelle clientèle.

Parallèlement aux efforts des organismes responsables, visant à conserver le transport en commun et à en faire un service efficace, survient le projet de mise en commun des services de transport collectif.

Le projet de mise en commun des services de transport collectif actuellement à l'étude pourrait faire du transport en commun un mode plus efficace et plus polyvalent en se servant de la complémentarité des 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, sur une base volontaire, des ententes de partenariats entre les différents organisateurs de services de transport collectif, particulièrement les services de transport adapté afin de développer une meilleure utilisation des ressources existantes et d'offrir ainsi plus de services aux citoyens. Des études de marché pourraient permettre de cibler les besoins dans d'autres agglomérations urbaines de la région et d'organiser la mise en place de services de transport en commun.

BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*, mai 1996, 481 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Programme d'aide au transport en commun à l'intention des organismes municipaux et intermunicipaux de transport : modalité d'application*, 1997.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Projection de la population et des ménages, 1996-2021, Modèle ES-3, Le modèle, sa mise en œuvre et les résultats*, novembre 1999.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Transport en commun »
4 mai 2000**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

Gilles Côté	MRC d'Abitibi-Ouest
Lili Germain	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Marie Lalancette	Ministère des Transports
Lise Lapierre	Autobus Maheux ltée
Nathalie Leblanc	Ministère des Transports
Pierre Maheux	Autobus Maheux ltée
Yvon Plante	Amédée Plante et fils inc.
Sophie Tessier	Amédée Plante et fils inc.

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

**Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin,
non intégrés au document**

- Le transport en commun urbain est le seul transport collectif où l'on voyage debout. La capacité des autobus est de 39 personnes assises et autant debout.

- Il aurait été intéressant que l'étude traite du transport en commun en milieu rural. L'organisme Solidarité rurale est actuellement à faire des démarches à ce sujet.
- Dans la Beauce, ils ont un projet de mise en commun des services de transport collectifs. Il aurait été intéressant que l'étude présente cet exemple.
- Il y a déjà eu une tentative d'implantation d'un service de transport en commun à Amos mais celle-ci n'a pas été concluante.