

4. Le transport des personnes

Ce chapitre présente une vue d'ensemble des déplacements des personnes selon le mode de transport utilisé. La première partie aborde les déplacements en automobile, en les classant par types de déplacements et en distinguant les déplacements intrarégionaux et interrégionaux. La seconde partie du chapitre porte sur les modes de transport collectif. On y explique les facteurs qui influencent l'offre et la demande dans ce secteur particulier des transports.

4.1 L'automobile

L'automobile, le principal mode de transport

L'automobile, de même que les autres types de transport motorisé (moto, camion léger, etc.), est utilisée pour la grande majorité des déplacements de personnes qui sont effectués dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. En effet, on estime que sur les 730 000 déplacements effectués quotidiennement dans la région, 75 p. 100 le sont en automobile (tableau 9).

Tableau 9 - Estimation des déplacements journaliers de personnes par modes de transport		
Modes	Déplacements	%
Automobile	550 000 ¹	75,0
Transport scolaire	37 000 ²	5,0
Transport en commun	11 000 ²	1,5
Transport adapté	1 000 ²	0,1
Autres modes ⁴	131 000 ³	18,4
Total	730 000	100

¹ Déplacements estimés à partir du ratio de 2,7 déplacements par personne par jour, établi par les enquêtes sur la mobilité des résidents des agglomérations de Montréal (1993), Québec (1996) et Sherbrooke (1992).

² Déplacements réels.

³ Donnée obtenue en soustrayant la somme des déplacements effectués avec les quatre modes de transport énumérés et le nombre total de déplacements.

⁴ Piétons, cyclistes, etc.

L'importance de l'automobile comme mode de transport est également révélée par les données du recensement de 1996 de Statistique Canada portant sur les déplacements domicile-travail. Ces données nous apprennent qu'au Saguenay–Lac-Saint-Jean ce type de déplacements, qui représentent une part importante de tous les déplacements, s'effectuent à près de 89 p. 100 en automobile (tableau 10). La différence la plus notable avec l'ensemble du Québec se situe sur le plan de l'utilisation du transport en commun, qui ne compte que pour 1,3 p. 100 dans la région, par rapport à 12 p. 100 dans l'ensemble du Québec. Il convient toutefois de signaler que la popularité de ce mode de transport à Montréal (42 p. 100 des personnes qui habitent et travaillent à Montréal se rendent au travail en transport en commun) fait monter significativement la moyenne québécoise.



Tableau 10 - Les déplacements domicile-travail par modes de transport, 1996		
Modes	Saguenay– Lac-Saint-Jean %	Québec %
Automobile-conducteur	82,8	72,8
Automobile-passager	5,9	5,8
Transport en commun	1,3	12,0
Bicyclette	0,7	1,0
Marche	8,6	7,8
Autres modes	0,7	0,6
Total	100	100

Source : Statistique Canada, Recensement 1996.

Des déplacements intrarégionaux influencés par les principaux pôles d'activité

La plupart des déplacements intrarégionaux s'effectuent en fonction de l'organisation spatiale des fonctions urbaines (résidentielle, institutionnelle, commerciale, etc.) à l'échelle d'une municipalité, ou encore en fonction de pôles d'activité dont la zone de rayonnement déborde les limites municipales pour

s'étendre à une partie ou à l'ensemble de la région. Pour la région, ces pôles correspondent aux sept centres urbains que sont Chicoutimi, Jonquière, La Baie, Alma, Roberval, Saint-Félicien et Dolbeau-Mistassini. Les données sur les déplacements domicile-travail des recensements de 1981, 1991 et 1996 de Statistique Canada ainsi que l'enquête origine-destination du ministère des Transports effectuée à l'été 1998 permettent de dresser un portrait assez fidèle des déplacements intrarégionaux de personnes effectués en automobile dans l'ensemble de la région.

L'analyse des déplacements domicile-travail entre 1981 et 1996 pour l'ensemble de la région permet de constater que les déplacements du Lac-Saint-Jean vers la conurbation du Saguenay ont augmenté de 19 p. 100 (de 930 à 1100 déplacements), alors que les déplacements du Fjord-du-Saguenay vers Alma, Roberval, Saint-Félicien et Dolbeau-Mistassini progressaient de 160 p. 100 (de 300 à 780 déplacements).

Durant la même période, les déplacements à destination de Chicoutimi et Saint-Félicien ont augmenté de 52 p. 100. Pour Dolbeau-Mistassini, Alma et La Baie, ces augmentations ont été respectivement de 20 p. 100, 12 p. 100 et 5 p. 100, alors que pour Roberval, on observait une stagnation et pour Jonquière, une légère baisse (-6 p. 100).

Une analyse plus fine des déplacements domicile-travail en 1996 a permis de définir la zone de rayonnement des sept principaux centres urbains du Saguenay-Lac-Saint-Jean ([carte 4](#) - Aires d'influence des principaux pôles d'emplois). Malgré son poids démographique et économique dans la région, la conurbation formée des municipalités de Chicoutimi, Jonquière et La Baie attire des déplacements presque exclusivement des municipalités de la MRC du Fjord-du-Saguenay. En effet, 94 p. 100 des déplacements pour le travail se dirigeant vers la conurbation provenaient de la MRC du Fjord-du-Saguenay, contre à peine 5 p. 100 de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est.

La zone de rayonnement d'Alma, second pôle de la région, touche principalement la MRC de Lac-Saint-Jean-Est, d'où provenaient 73 p. 100 des déplacements pour le travail. Contrairement à ce qu'on pourrait être enclin à penser, Alma attire peu de déplacements des deux autres MRC du Lac-Saint-Jean : à peine 3 p. 100 des déplacements provenaient des MRC de Maria-Chapdelaine et du Domaine-du-Roy. Toutefois, Alma attire plus de déplacements de la MRC du Fjord-du-Saguenay :

23 p. 100 des déplacements provenaient en effet de cette MRC en 1996, contre seulement 10 p. 100 en 1981, ce qui représente une tendance à la hausse.

La zone de rayonnement de Dolbeau-Mistassini, troisième pôle de la région, s'étend principalement à la MRC de Maria-Chapdelaine d'où provenaient 71 p. 100 des déplacements pour le travail. Par ailleurs, 17 p. 100 des déplacements à destination de cette ville provenaient également de la MRC du Domaine-du-Roy .

Roberval et Saint-Félicien sont deux pôles d'égale importance. Saint-Félicien attire près de 30 p. 100 des déplacements pour le travail de la MRC de Maria-Chapdelaine, et Roberval seulement 8 p. 100. Par contre cette dernière attire 18 p. 100 des déplacements en provenance de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est. Roberval attire également plus de déplacements des municipalités de la MRC du Domaine-du-Roy, soit 72 p. 100, comparativement à 62 p. 100 pour Saint-Félicien.

Les résultats de l'enquête origine-destination de 1998 confirment cette dynamique des déplacements intra et inter MRC. Pour les postes d'enquête où les déplacements sont essentiellement intrarégionaux (Saint-Bruno, Saint-Nazaire, Delisle, Métabetchouan-Lac-à-la-Croix, Saint-Méthode), la répartition des motifs de déplacements est la suivante : les déplacements domicile-travail constituent 31 p. 100 du total des déplacements, ceux pour affaires 13 p. 100, les déplacements pour les loisirs 39 p. 100 (l'enquête a été réalisée en pleine période des vacances), le magasinage ne compte que pour 6 p. 100 des déplacements, les études pour 1 p. 100 et les autres motifs pour 10 p. 100.

La carte 5 montre l'importance des déplacements à l'intérieur de chacune des MRC, mais également entre la MRC du Fjord-du-Saguenay et la MRC de Lac-Saint-Jean-Est. On peut observer les liens étroits qui existent entre les MRC de Maria-Chapdelaine et du Domaine-du-Roy, et le peu d'échanges entre ces dernières et la MRC du Fjord-du-Saguenay. Les chiffres figurant au tableau 11 sont également révélateurs de cette dynamique des déplacements inter MRC ([carte 5](#)

- *Transport des personnes, Tous types de déplacements*).

Tableau 11 - Principaux échanges entre les MRC, par ordre décroissant du nombre de véhicules impliqués

Paire de MRC	Nombre de véhicules Entre 7 h et 19 h (deux directions)
Le Fjord-du-Saguenay / Lac-Saint-Jean-Est	7 400
Le Domaine-du-Roy / Maria-Chapdelaine	2 400
Le Domaine-du-Roy / Lac-Saint-Jean-Est	1 800
Le Domaine-du-Roy / Le Fjord-du-Saguenay	1 700
Maria-Chapdelaine / Lac-Saint-Jean-Est	700
Maria-Chapdelaine / Le Fjord-du-Saguenay	700

Source : MTQ, enquête origine-destination, Saguenay–Lac-Saint-Jean, 1998.

Faible importance des déplacements interrégionaux et de transit

Les déplacements interrégionaux en automobile ne constituent qu'une très faible part, probablement moins de 2 p. 100, de l'ensemble des déplacements en automobile effectués par la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Les déplacements interrégionaux diffèrent également des déplacements intrarégionaux quant aux motifs : moins de déplacements domicile-travail, plus pour affaires, etc. Les déplacements interrégionaux comptent aussi, forcément, une forte proportion de résidents de l'extérieur de la région. Par exemple, sur la route 175 au sud de l'embranchement avec la route 169, environ 40 p. 100 des personnes voyageant en voiture ne sont pas des résidents du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Parmi les cinq routes interrégionales pour lesquelles on dispose de données d'enquête, c'est la route 175 qui est le principal accès routier pour les déplacements entre la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et l'extérieur, comme l'indique le tableau 12.

Tableau 12 - Véhicules provenant de l'extérieur de la région, selon la route d'accès, en direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean, entre 7 h et 19 h

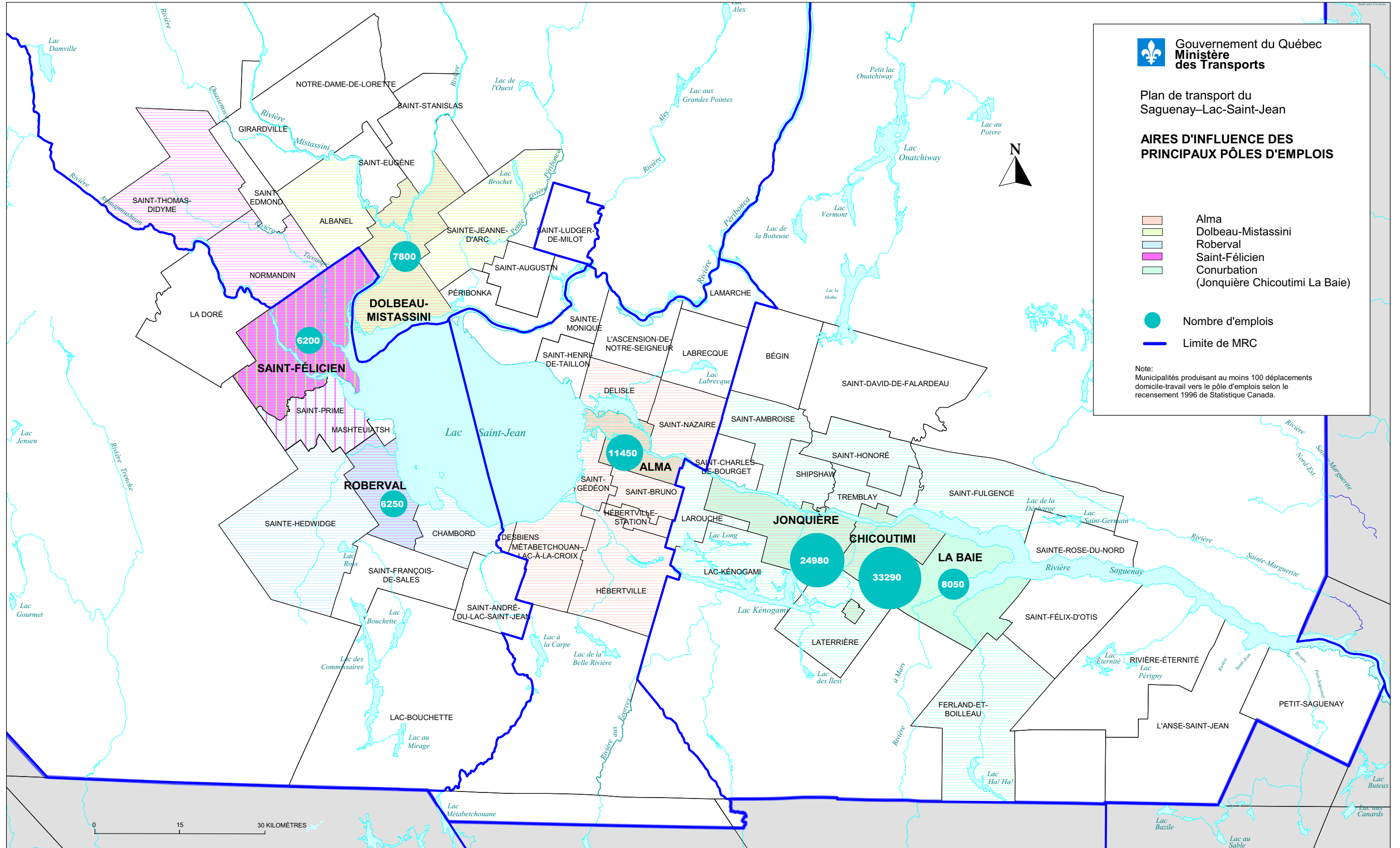
Route	Nombre de véhicules légers
175 (incluant la route 169)	2 140
155	480
167	310
172	225
170	350

Source : MTQ, enquête origine-destination, Saguenay–Lac-Saint-Jean, 1998.

La plupart des véhicules de l'extérieur de la région qui pénètrent par la route 175 viennent de la région de Québec (55 p. 100), ainsi que de Montréal et des régions situées au sud du fleuve Saint-Laurent (33 p. 100). La route 155 arrive au second rang, mais avec seulement le quart du trafic de la route 175.

Les enquêtes routières permettent également d'analyser les déplacements des vacanciers sur le réseau routier de la région. La route 175 apparaît encore une fois comme la principale porte d'entrée des visiteurs. On note également que la route 170 à l'est de La Baie, où les autres types de déplacements sont très peu nombreux, accueille un nombre relativement important de vacanciers. La route 167 dans le secteur de La Doré se démarque également, mais pour la raison inverse, le volume de déplacements pour le tourisme et les loisirs y étant beaucoup plus faible qu'ailleurs sur le réseau routier de la région.

Compte tenu de la situation géographique du Saguenay–Lac-Saint-Jean, le trafic qui ne fait que traverser la région sans s'y arrêter est très faible; il compte généralement pour moins de 3 p. 100 du trafic aux postes d'enquête. C'est au poste de La Doré qu'il est le plus important en pourcentage du trafic total : il compte pour 14 p. 100. Ce trafic circule principalement entre la région du Nord-du-Québec et le sud du Québec, surtout par la route 175.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean

AIRES D'INFLUENCE DES PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOIS

- Alma
- Dolbeau-Mistassini
- Roberval
- Saint-Félicien
- Conurbation (Jonquière Chicoutimi La Baie)

Nombre d'emplois

Limite de MRC

Note:
Municipalités produisant au moins 100 déplacements domicile-travail vers le pôle d'emplois selon le recensement 1996 de Statistique Canada.

4.2 Le transport collectif

Plusieurs modes de transport collectif seront abordés dans cette section : le transport en commun, le transport scolaire, le transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, le transport par autocar, le transport par taxi, le transport aérien ainsi que le transport ferroviaire.

Le transport en commun

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, 49 p. 100 de la population, soit 140 000 habitants, a accès à un service de transport en commun. Cette population est concentrée dans trois municipalités : La Baie, Chicoutimi et Jonquière, desservies par un seul organisme, la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (CITS). Notons que, selon les critères actuels, la municipalité d'Alma possède une population suffisante pour être admissible au programme d'aide gouvernementale au transport en commun, tout comme d'ailleurs les municipalités de la région métropolitaine de recensement de Chicoutimi-Jonquière, soit Laterrière, Lac-Kénogami, Larouche, Shipshaw, Tremblay, Saint-Honoré et Saint-Fulgence.

En 1997, la CITS a transporté près de 4 200 000 personnes, ce qui représente une augmentation de 11 p. 100 depuis 1988. Cette augmentation s'explique par la croissance de la clientèle jeune qui correspond à 58 p. 100 des passagers en 1997 par rapport à 48 p. 100 en 1988. Le transport scolaire intégré compte pour 13 p. 100 des déplacements.

De 1988 à 1997, les municipalités de la région desservies par le transport en commun ont vu leur contribution au financement de ce service passer de 18 p. 100 à 26 p. 100. Si par ailleurs on compare la part du financement public en 1988 et en 1997, alors qu'il inclut la contribution du fonds des automobilistes créé en 1992, on constate qu'elle a diminué, passant de 47 à 36 p. 100. Il est à noter qu'en dollars constants le coût par passager a diminué de 8 p. 100 et le coût par habitant pour le territoire desservi est demeuré stable.

Par ailleurs, il faut signaler qu'un projet-pilote de transport en commun par taxi mis sur pied dans la municipalité de Dolbeau-Mistassini, Taxibus, qui avait débuté en janvier 1999, a pris fin en mai de la même année. On a conclu que la demande était insuffisante pour rentabiliser ce type de service, qui n'est pas admissible au programme d'aide financière du ministère des Transports.

Le transport scolaire

Le transport scolaire dessert la totalité du territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

En 1996, l'effectif des commissions scolaires et des établissements d'enseignement privés de la région se chiffrait à 55 000 élèves. Les cinq commissions scolaires accueillait 53 000 élèves, et les cinq établissements d'enseignement privés 2000. Entre 1986-1987 et 1995-1996, l'effectif scolaire a connu une baisse générale de 8 p. 100, particulièrement marquée au préscolaire et au primaire.

En 1995-1996, les usagers du transport scolaire étaient au nombre de 37 400, en baisse de 3 p. 100 par rapport aux neuf années précédentes, et ceux du transport intégré au transport en commun au nombre de 1600, en hausse de 50 p. 100 pour la même période.



Le coût moyen par élève transporté pour l'année scolaire 1995-1996 se chiffrait à 552 \$, ce qui, en dollars constants, représente une baisse de 1,3 p. 100 par rapport à l'année 1986-1987. Pour la même période, la participation du ministère des Transports du Québec au financement du transport scolaire régional⁶ a elle aussi connu une diminution, en dollars constants, de 1,3 p. 100. Il est à noter que cette diminution a été compensée par une diminution des coûts du transport.

La diminution de l'effectif scolaire se fait aujourd'hui sentir non seulement au primaire, mais aussi au secondaire.

Le transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, 93 p. 100 de la population est desservie par un service de transport adapté. En 1996, six organismes de transport adapté, la CITS et les OTA d'Alma, de Dolbeau-Mistassini, de Roberval, de Saint-Félicien et de Saint-Ambroise, offraient un service à la population de 46 des 56 municipalités de la région⁷ ([carte 6](#) - *Municipalités desservies par le transport collectif*). Plus de 1600

6. Depuis 1998, c'est le ministère de l'Éducation qui gère le programme d'aide au transport scolaire.

7. En 1999, un nouvel organisme, l'OTA de L'Anse-Saint-Jean, s'est ajouté et le nombre de municipalités desservies est passé à 49.

personnes étaient admissibles à ces services, ce qui représente une augmentation de 42 p. 100 depuis 1987. C'est donc 0,6 p. 100 de la population des zones desservies qui y est admissible. Les usagers de ces services ont effectué chacun en moyenne 84,5 déplacements par année, comparativement à 52,6 pour l'ensemble du Québec. Cette moyenne régionale représente une augmentation de 24 p. 100 des déplacements depuis l'année 1987.

En 1996, le coût du service par passager était de 12,78 \$ pour la région contre 13,20 \$ pour l'ensemble du Québec. Pour la même année, l'ensemble du financement des organismes de transport adapté de la région provenait de subventions du ministère des Transports du Québec dans une proportion de 71 p. 100, de la contribution des usagers dans une proportion de 10 p. 100 et des municipalités dans une proportion de 18 p. 100.



Outre le ministère des Transports, qui contribue pour 1,7 millions de dollars, plusieurs autres ministères et organismes subventionnent, directement ou indirectement, des services de transport adapté pour personnes handicapées et à mobilité réduite, entre autres le ministère de l'Éducation, le ministère de la Santé et des Services sociaux, le ministère de la Solidarité sociale, la Commission de la santé et de la sécurité du travail et la Société de l'assurance automobile du Québec. Ces subventions sont administrées de façons différentes selon les organismes, et les critères d'admissibilité aux services sont particuliers à chacun. Il y aurait actuellement une demande croissante pour divers services de transport adapté.

Le transport par autocar

Le transport par autocar détient 2 p. 100 du marché canadien des déplacements interurbains. De 1990 à 1992, l'utilisation de ce mode de transport accusait une baisse générale de 15 p. 100, qui s'est fait sentir principalement sur les lignes régionales.

Selon une enquête provinciale⁸ menée en 1992, la clientèle des services d'autocar est composée de 33 p. 100 d'étudiants, 40 p. 100 de travailleurs, 15 p. 100 de retraités et 12 p. 100 de d'autres catégories de passagers. Vingt pour cent des

8. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Le transport par autocar interurbain au Québec*, septembre 1995, p. 53-70.

usagers du réseau régional et 47 p. 100 des usagers du réseau de base (trajets vers Québec) possèdent une voiture. Par ailleurs, 50 p. 100 des usagers de l'autocar n'ont pas d'autre moyen de transport. Vingt pour cent choisissent ce mode de transport parce ce qu'il est plus économique. Les autres motifs d'utilisation sont la sécurité et le confort.

Bien que 93 p. 100 de la population soit desservie, on a constaté qu'au cours des dernières années certains trajets locaux avaient été abandonnés et que la fréquence du service avait été réduite sur plusieurs itinéraires. La fréquence des itinéraires régionaux est donnée sur la [carte 6](#). Le service n'est offert que pendant l'année scolaire pour les trajets entre Alma et Dolbeau-Mistassini via Sainte-Monique ainsi qu'entre Chicoutimi et Saint-David-de-Falardeau. On remarque aussi que la fréquence du service pour la desserte du secteur de L'Anse-Saint-Jean est de trois fois par semaine.

Les habitants d'une vingtaine de municipalités, pour la plupart situées autour du lac Saint-Jean, ne peuvent utiliser ces services à partir de leur municipalité. Il existe actuellement une réglementation québécoise appelée « mécanisme d'interfinancement » qui permet le maintien des liaisons régionales peu rentables, qui sont financées par les plus rentables. Ce mécanisme est remis en cause par la décision du gouvernement fédéral qui veut déréglementer l'industrie du transport interurbain extraprovincial.



Quant au service de transport nolisé, sa clientèle est composée entre autres de touristes, d'écoliers et de gens de l'âge d'or. La demande pour ces services est à la hausse. Actuellement, un transporteur exerce ses activités sur un territoire qui est protégé. Cependant, un projet de déréglementation est actuellement à l'étude. Il s'agirait d'abolir la notion de territoire protégé, ce qui permettrait une plus grande compétitivité dans ce type de transport interurbain.

Le transport par taxi

Le transport par taxi offre des services divers. En plus des services de transport individuel et à contrat, le taxi peut effectuer du transport scolaire, du transport adapté pour les personnes handicapées, du transport médical, de la livraison et du transport collectif.

En 1996, le pourcentage de la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean qui résidait dans un secteur desservi par le taxi était de 78,6 p. 100, comparativement à 91 p. 100 pour l'ensemble du Québec. Dix-neuf municipalités sont situées sur un territoire desservi par un service de taxi ⁹ ([carte 6](#)). Il y a dans la région plus d'une vingtaine de municipalités de plus de 1000 habitants pour lesquelles il n'y a pas eu création d'une région de taxi.



En moyenne, le nombre de personnes desservies par permis est deux fois plus important au Saguenay–Lac-Saint-Jean qu'il ne l'est pour l'ensemble du Québec.

Il est difficile d'évaluer la clientèle du taxi, mais on constate qu'au fil des ans la clientèle traditionnelle s'est érodée en raison de l'augmentation de la motorisation de la population, mais aussi en raison de divers autres facteurs, comme les compressions dans les programmes sociaux.

Le transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite compte pour peu dans la demande de services de taxi. Ce sont seulement 24 p. 100 de leurs déplacements que les organismes de transport adapté confient au taxi.

Le taxi est un mode de transport essentiel, qui a l'avantage d'être facilement adaptable. Il constitue un mode de transport collectif économique, il est souple quant aux horaires et aux délais de réservation, il permet de desservir des zones qui ne sont pas desservies par d'autres modes de transport collectif et, avec des véhicules appropriés, il peut permettre le transport de personnes handicapées.

Le transport aérien

La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean est pourvue d'aéroports bien équipés sur le plan technique et qui répondent de façon satisfaisante aux besoins de la population. Elle compte cinq aéroports publics et huit hydroaérodromes, dont quatre sont publics.

Les aéroports sont ceux d'Alma, de Bagotville, de Dolbeau-Mistassini–Saint-Félicien, de Roberval et de Chicoutimi–Saint-Honoré ([carte 1](#)). Les

9. En 1999, 82 p. 100 de la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean était desservie par le taxi, qui couvrait les territoires de 19 municipalités et d'une communauté autochtone.

hydroaérodromes dont l'accès est public, sont ceux d'Alma, de Chute-des-Passes–Lac-à-la-Carpe, de Chute-des-Passes–Lac-Margane et de Saint-Félicien. Les hydroaérodromes privés, sont ceux de Chutes-des-Passes–Lac-Haulière, de Lac-Labrecque, de Lac-Sébastien et de Roberval.

De façon générale, les infrastructures aéroportuaires dont l'accès est public possèdent les caractéristiques techniques et opérationnelles nécessaires pour assurer aux transporteurs, des mouvements sûrs et efficaces. Tous les aéroports possèdent une aide électronique pour la navigation, en plus de permettre l'approche aux instruments. De plus, en ce qui concerne les services à la navigation aérienne, on trouve sur le territoire, la station de vol de Roberval ainsi que la tour de contrôle de Chicoutimi–Saint-Honoré et celle de l'aéroport de Bagotville.



Essentiellement, la clientèle des aéroports est composée de gens d'affaires et celle des hydroaérodromes, de touristes. Cependant, chaque aéroport a une vocation bien définie. Les gens d'affaires et les services d'hélicoptères constituent la quasi-totalité de la clientèle de l'aéroport d'Alma, alors que l'aéroport de Roberval reçoit surtout les avions du Service de protection des forêts. L'aéroport de Chicoutimi–Saint-Honoré est un aéroport à vocation éducative et celui de Bagotville est principalement un aéroport militaire même si c'est cet aéroport qui, dans sa partie civile¹⁰, accueille le plus grand nombre de passagers (près de 74 000 en 1998). En ce qui concerne le trafic aux aéroports civils, l'aéroport de Chicoutimi–Saint-Honoré domine largement avec 72 000 mouvements d'aéronefs en 1998.

Des services réguliers de transport des passagers sont offerts dans quatre aéroports commerciaux et des vols nolisés sont offerts à partir de tous les aéroports ainsi qu'à partir des hydroaérodromes. Jusqu'à la fin de l'année 1999, les services réguliers étaient assurés par cinq transporteurs et les vols nolisés par une dizaine de transporteurs. Ainsi, les usagers de la région peuvent bénéficier de liens généralement stables bien que les compagnies doivent régulièrement s'adapter aux fluctuations saisonnières de la demande et aux actions de leurs concurrents¹¹.

10. Des transactions sont en cours pour la cession par Transports Canada de la partie civile de l'aéroport de Bagotville à la municipalité de La Baie.

11. En avril 2000, des services réguliers n'étaient pas disponibles à l'aéroport de Dolbeau-Mistassini–Saint-Félicien.

Le transport ferroviaire

Un service de transport ferroviaire des personnes est offert à la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean par Via Rail, dont une des missions est de desservir les régions éloignées ou isolées.

Le trajet entre Montréal et Jonquière, de près de 500 kilomètres, est effectué trois fois par semaine. Il est offert à partir des gares d'embarquement de Jonquière, d'Hébertville et de Chambord.



Via Rail travaille actuellement à la conception d'un nouveau type de service, axé sur l'écotourisme, pour augmenter sa clientèle sur la ligne Jonquière-Montréal.

4.3 Les perspectives

Cloisonnement des services de transport en commun, scolaire et adapté

Il existe un cloisonnement dans la gestion et l'exploitation de ces modes de transport collectif, et l'organisation diffère considérablement de l'un à l'autre. Ce cloisonnement tient à la multiplicité des sources et des critères de financement ainsi qu'à la diversité des critères d'admissibilité au service pour les usagers. Les perspectives de diminution de la population de jeunes et d'accroissement de population âgée pourraient toucher les services offerts par ces différents modes de transport collectif.

Vieillesse de la population et modification de la demande en transport

La diminution du nombre d'enfants aura évidemment des répercussions sur le transport scolaire, et peut-être également sur le transport en commun et le transport interurbain par autocar. On devrait par contre assister à une augmentation de la clientèle des retraités pour ces deux derniers modes, mais dans une proportion moindre. Toutefois, en transport adapté la demande ira en augmentant.

Parmi les autres facteurs qui influencent la demande en transport collectif, mentionnons la faible densité de population et l'augmentation du nombre de véhicules par ménage. Le transport par taxi enregistre une baisse de la demande, en raison entre autres de ces facteurs.

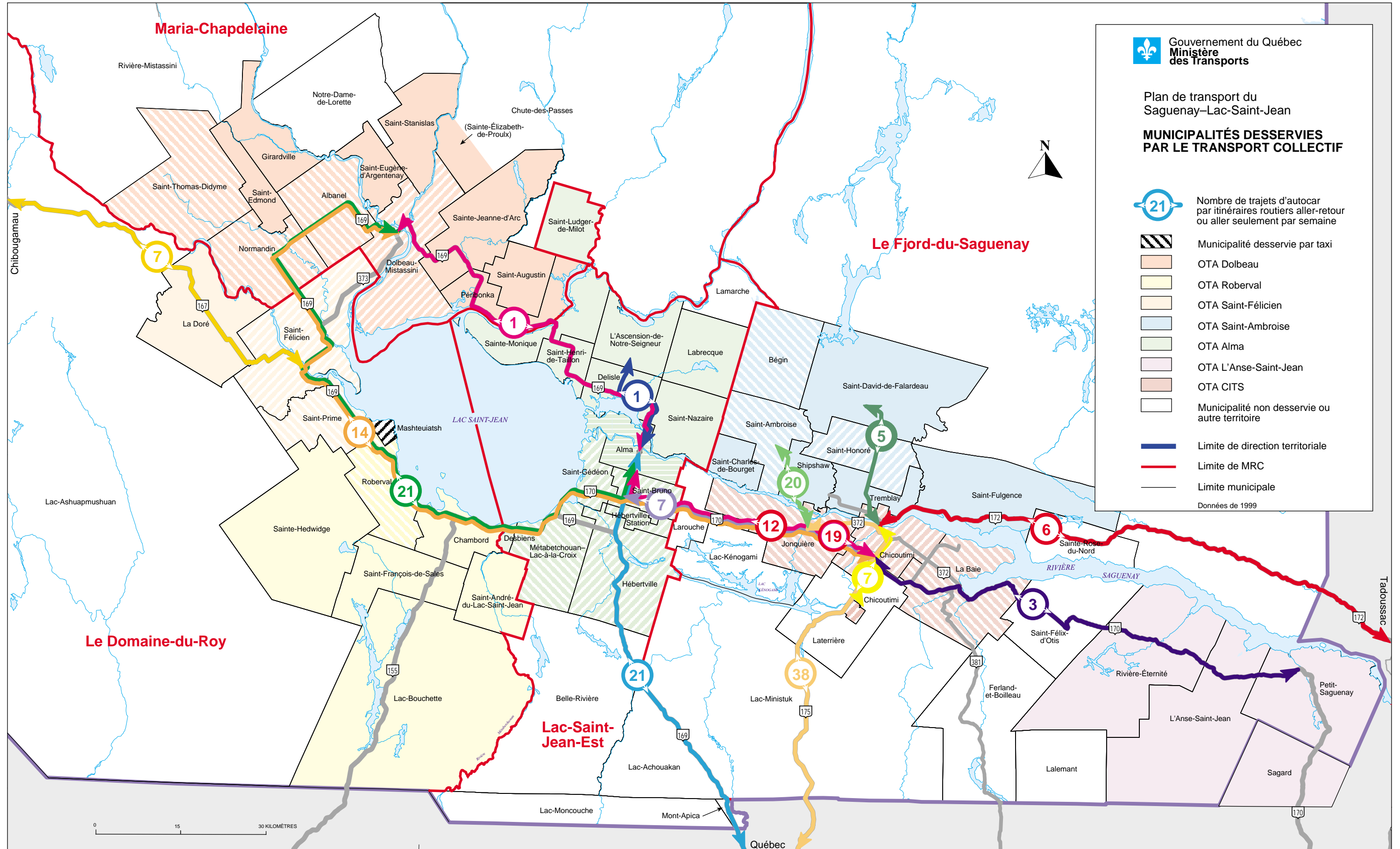
Des difficultés sont prévisibles pour le maintien et le développement des services de transport en commun, de transport interurbain régulier par autocar, de transport adapté et de transport par taxi. En ce qui concerne le transport scolaire, il faut signaler qu'on ne peut s'attendre à une diminution des coûts correspondant à la diminution prévue de la clientèle, car les ressources nécessaires pour offrir le service à une clientèle moins nombreuse ne sont pas proportionnellement moindres.

Des changements législatifs pouvant entraîner une réduction des services

En ce qui a trait au service régulier de transport interurbain par autocar, l'éventuelle abolition du mécanisme d'interfinancement pourrait menacer l'accès à un service de transport minimal pour l'ensemble de la région.

Quant au transport aérien, le niveau d'activités des aéroports est lié au climat économique. Aussi, la conjoncture économique et les changements provoqués par le retrait du gouvernement fédéral de l'exploitation et du financement des infrastructures aéroportuaires laissent prévoir une concurrence de plus en plus vive entre les aéroports et entre les transporteurs, ainsi qu'un développement plutôt modeste du réseau aéroportuaire.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, la Loi sur les transports au Canada, en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1996, libéralise le mécanisme d'abandon et de vente des lignes ferroviaires. Ce nouveau mécanisme pourrait avoir des conséquences majeures, car l'abandon et le démantèlement de tronçons ferroviaires pourraient entraîner la disparition du service de transport des personnes dans certaines régions actuellement desservies.



**Gouvernement du Québec
Ministère des Transports**

Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean

MUNICIPALITÉS DESSERVIES PAR LE TRANSPORT COLLECTIF

- Nombre de trajets d'autocar par itinéraires routiers aller-retour ou aller seulement par semaine
- Municipalité desservie par taxi
- OTA Dolbeau
- OTA Roberval
- OTA Saint-Félicien
- OTA Saint-Ambroise
- OTA Alma
- OTA L'Anse-Saint-Jean
- OTA CITS
- Municipalité non desservie ou autre territoire
- Limite de direction territoriale
- Limite de MRC
- Limite municipale

Données de 1999