



www.observat.qc.ca

Les portraits de la région

version intégrale

OBSERVATOIRE DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE



Portrait du transport

Novembre 2006

Analyse et rédaction : Lili Germain, agente de recherche.
Collaboration : Mariella Collini et Julie Thibeault, agentes de recherche.

**Reproduction autorisée à des fins non commerciales avec mention de la source.
Toute reproduction totale ou partielle doit être fidèle au texte utilisé.**

Vous pouvez vous procurer ce document à l'adresse suivante :

Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue

170, avenue Principale, bureau 102

Rouyn-Noranda (Québec)

J9X 4P7

Téléphone : 819-762-0774

Télécopieur : 819-797-0960

Pour télécharger la version PDF : www.observat.qc.ca

Table des matières

Table des matières.....	3
Liste des tableaux.....	5
Introduction.....	7
1 Le réseau routier.....	8
1.1 Petite histoire.....	8
1.2 Routes sous la responsabilité du MTQ.....	9
1.2.1 Route 117.....	10
1.2.2 Route 101.....	10
1.2.3 Route 111.....	11
1.2.4 Route 113.....	11
1.2.5 Route 109.....	11
1.2.6 État des routes et des ponts.....	11
1.2.7 Investissements.....	12
1.2.8 Haltes routières et aires de repos.....	13
1.2.9 Entretien hivernal.....	14
1.3 Routes sous la responsabilité des municipalités.....	14
1.3.1 Budget municipal affecté au transport.....	15
1.4 Chemins forestiers.....	17
2 Le parc de véhicules.....	18
3 Les titulaires de permis.....	20
3.1 Mobilité.....	20
4 Les accidents de la route.....	22
4.1 Les accidents d'autobus.....	23
4.2 Les accidents de taxis.....	23
4.3 Les interventions en matière de sécurité du MTQ.....	24
5 Les infractions.....	25
6 Le transport développé dans les territoires.....	27
6.1 Abitibi.....	27
6.2 Abitibi-Ouest.....	27
6.3 Rouyn-Noranda.....	28
6.4 Témiscamingue.....	28
6.5 Vallée-de-l'Or.....	29
6.6 Le covoiturage.....	29
7 Le transport par autobus.....	30
7.1 Le réseau interurbain.....	30
7.2 Le transport scolaire.....	31
8 Les taxis.....	32
9 Le transport par camion.....	34
10 Sentiers récréatifs.....	37
11 Le prix de l'essence.....	39
12 Le transport ferroviaire.....	41
13 Le transport aérien.....	43
13.1 Les aéroports, une question de rentabilité.....	43
13.2 Le réseau aéroportuaire régional.....	44
13.2.1 L'aéroport de Val-d'Or.....	44
13.2.2 L'aéroport de Rouyn-Noranda.....	45
13.2.3 L'aéroport d'Amos.....	47
13.2.4 L'aéroport de La Sarre.....	47
13.2.5 L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues.....	48
13.2.6 L'aéroport de Senneterre.....	48
13.3 Les transporteurs.....	48
13.3.1 Air Canada Jazz.....	48
13.3.2 Propair.....	48
13.3.3 Air Creebec.....	49
13.3.4 Pascan Aviation.....	49
13.3.5 Transferts aériens à des fins médicales.....	49

14.	L'emploi	51
14.1	L'industrie du transport et de l'entreposage en 2001	51
14.2	Les professions du transport et de la machinerie en 2001	51
14.3	Les données plus récentes	53
14.4	L'évolution de l'emploi entre 1987 et 2005	54
14.5	Les perspectives d'emploi	55
15.	La formation en transport	57
16.	Les entreprises	58
17.	Les dépenses	59
	Conclusion	61
	Annexe 1	63
	Annexe 2	65
	Annexe 3	67
	Bibliographie	69

Liste des tableaux

Tableau 1	Longueur en kilomètres du réseau routier sous la gestion du ministère des Transports, Abitibi-Témiscamingue, 2005	9
Tableau 2	Débits journaliers moyens annuels (DJMA) les plus bas et les plus élevés, Abitibi-Témiscamingue, 2005	10
Tableau 3	Ponts et viaducs faisant l'objet ou non d'une limitation de poids, Abitibi-Témiscamingue, 2004	11
Tableau 4	Principaux investissements routiers en Abitibi-Témiscamingue, 2006-2007	12
Tableau 5	Dépenses du ministère des Transports du Québec, Abitibi-Témiscamingue, 2005-2006	13
Tableau 6	Haltes routières et aires de repos, région touristique de l'Abitibi-Témiscamingue, 2005.....	13
Tableau 7	Budget révisé pour l'entretien d'hiver (\$), Transports Québec, Abitibi-Témiscamingue, 2005-2006	14
Tableau 8	Entretien du réseau routier, voirie locale, Abitibi-Témiscamingue, 2005	14
Tableau 9	Dépenses d'investissement du milieu municipal pour le transport, exercices financiers 2003 et 2004, et dépenses d'investissement en transport par km de voirie municipale, exercice financier 2004, Abitibi-Témiscamingue	16
Tableau 10	Dépenses de fonctionnement en transport (\$), milieu municipal, Abitibi-Témiscamingue, 2004	16
Tableau 11	Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation et le type de véhicule, Abitibi-Témiscamingue, 2003, 2004 et 2005	18
Tableau 12	Nombre et pourcentage de véhicules en circulation selon le territoire et le type d'utilisation, Abitibi-Témiscamingue, 2005	19
Tableau 13	Nombre de titulaires de permis de conduire selon le sexe et l'âge, Abitibi-Témiscamingue, 1999 à 2005	20
Tableau 14	Nombre de titulaires de permis de conduire selon les territoires, le sexe et l'âge, Abitibi-Témiscamingue, 2005	20
Tableau 15	Population active occupée totale de 15 ans et plus selon la catégorie de lieu de travail, Abitibi-Témiscamingue, 2001	21
Tableau 16	Nombre de victimes d'accidents selon la nature des blessures et la fonction des victimes, Abitibi-Témiscamingue, 1998 à 2005	22
Tableau 17	Nombre de véhicules accidentés selon la nature des dommages, Abitibi-Témiscamingue, 1999 à 2005	22
Tableau 18	Nombre d'accidents et de victimes selon les territoires, Abitibi-Témiscamingue, 2005	23
Tableau 19	Nombre d'accidents impliquant au moins un taxi selon la nature des dommages, Abitibi-Témiscamingue et Québec, 2004	23
Tableau 20	Nombre de victimes d'un accident impliquant au moins un taxi selon la nature des blessures, Abitibi-Témiscamingue, 2004	24
Tableau 21	Infractions au Code de la sécurité routière et sanctions, titulaires de permis de conduire résidant en Abitibi-Témiscamingue, 1995-2004	25
Tableau 22	Nombre d'infractions au Code de la sécurité routière selon le territoire, titulaires de permis de conduire résidant en Abitibi-Témiscamingue, 2004	26
Tableau 23	Nombre de sanctions selon l'origine de la sanction et le territoire pour les titulaires de permis de conduire résidant en Abitibi-Témiscamingue, 2004.....	26
Tableau 24	Nombre d'autobus en circulation selon le type de véhicule, Abitibi-Témiscamingue et Québec, 2000 à 2004	30
Tableau 25	Terminuset agences d'Autobus Maheux en Abitibi-Témiscamingue, 2005	30
Tableau 26	Indicateurs de gestion par commission scolaire, Abitibi-Témiscamingue, 2003-2004	31
Tableau 27	Permis de taxis selon les agglomérations, Abitibi-Témiscamingue, 2005	33
Tableau 28	Débits de véhicules lourds par corridor routier, Abitibi-Témiscamingue, 2005	34
Tableau 29	Nombre d'accidents impliquant au moins un camion lourd ou un tracteur routier selon la nature des dommages, Abitibi-Témiscamingue, 2000 à 2004	36
Tableau 30	Nombre de victimes d'un accident impliquant au moins un camion lourd ou un tracteur routier selon la nature des blessures, Abitibi-Témiscamingue, 2000 à 2004	36
Tableau 31	Essence ordinaire, prix moyen affiché en cents le litre, moyenne pour les années 2000 à 2006	39
Tableau 32	Décomposition du prix moyen de l'essence ordinaire à Montréal (en cents par litre).....	40
Tableau 33	Répartition des fonds selon les territoires, taxe d'accise sur l'essence	40
Tableau 34	Infrastructures du réseau ferroviaire, Abitibi-Témiscamingue	41

Tableau 35 Mouvements d'appareils civils et militaires, aéroport de Val-d'Or, 2000 à 2005	45
Tableau 36 Passagers embarqués/débarqués, aéroport de Val-d'Or, 1994-2002	45
Tableau 37 Mouvements itinérants selon le type de propulsion des appareils, aéroport de Val-d'Or, 2000 à 2005	45
Tableau 38 Mouvements d'appareils civils et militaires, aéroport de Rouyn-Noranda, 2000 à 2005	46
Tableau 39 Passagers embarqués/débarqués, aéroport de Rouyn-Noranda 1994-2002	46
Tableau 40 Mouvements itinérants selon le type de propulsion des appareils, aéroport de Rouyn-Noranda, 2000 à 2005	47
Tableau 41 Mouvements d'appareils, aéroport municipal d'Amos, 2000 à 2005	47
Tableau 42 Évacuations aéromédicales du Québec (ÉVAQ) et navette régionale (Propair), 2004-2005	50
Tableau 43 Emplois liés à l'industrie du transport et de l'entreposage, population active de 15 ans et plus, Abitibi-Témiscamingue et Québec, 1996 et 2001	51
Tableau 44 Population active totale de 15 ans et plus selon l'industrie, 2001	51
Tableau 45 Métiers liés aux professions du transport et de la machinerie selon le sexe, Abitibi-Témiscamingue et proportion par rapport au Québec, 2001.	52
Tableau 46 Métiers liés aux professions du transport et de la machinerie selon le territoire et le sexe, Abitibi-Témiscamingue, 2001.	53
Tableau 47 Répartition et perspectives d'emploi, personnel des métiers, du transport et de la machinerie, Abitibi-Témiscamingue et Québec	54
Tableau 48 Marché du travail dans le domaine du transport, Abitibi-Témiscamingue	56
Tableau 49 Élèves inscrits dans les programmes de formation offerts en Abitibi-Témiscamingue, secteurs Entretien d'équipement motorisé et Transport, 2001-2002 à 2004-2005	57
Tableau 50 Nombre d'établissements par tailles d'effectifs, Abitibi-Témiscamingue, 2003	58
Tableau 51 Dépenses potentielles des ménages, Abitibi-Témiscamingue et Québec, 2000	59
Tableau 52 Dépenses moyennes annuelles des ménages, Abitibi-Témiscamingue, 2001	60
Tableau 53 Dépenses en immobilisation, Abitibi-Témiscamingue, 2001-2005	60

Introduction

L'Abitibi-Témiscamingue est une vaste région. Elle couvre une superficie de 65 000 km², ce qui la positionne au quatrième rang parmi les plus grandes régions du Québec. C'est également une région faiblement peuplée car seulement 2,5 personnes au km² occupent le territoire. On estime que 145 097 personnes vivent dans la région en 2005. Elles se répartissent à travers quelque 83 municipalités, villes, villages, territoires non organisés, cantons, paroisses, réserves ou établissements indiens. Près de 63 % de cette population habite les villes d'Amos, de La Sarre, de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or, soit environ 91 440 personnes.

L'Abitibi-Témiscamingue est subdivisée en cinq territoires comptant chacun un centre urbain majeur. Ceux-ci sont éloignés les uns des autres, ce qui oblige la population à effectuer des trajets d'importance, notamment pour les personnes vivant aux extrémités nord et sud. L'organisation des services se base sur l'étendue du territoire ainsi que sur la répartition des gens dans l'espace, incluant la ruralité.

Le transport y revêt donc une importance primordiale, d'autant plus que l'économie régionale est basée sur l'exploitation des ressources naturelles. La localisation géographique de l'Abitibi-Témiscamingue entre également en ligne de compte puisque des liens l'unissent avec le reste du Québec, l'Ontario, l'ouest ontarien et les États-Unis. L'examen d'une carte du Québec révèle que la région est délimitée à l'est par la Mauricie, à l'ouest par l'Ontario, au nord par le Nord-du-Québec et au sud-est par l'Outaouais. Le maintien et le développement de réseaux de transport efficaces et performants va donc de soi dans un contexte où la mobilité des personnes et le déplacement des marchandises demeurent au cœur des préoccupations et que la région est considérée comme étant éloignée des grands centres urbains du Québec.

L'Abitibi-Témiscamingue s'est dotée du Plan de transport régional en 2002. Le plan d'action qui en découle couvre la période 2002 à 2007. Il a fait l'objet d'un large consensus suite à la production d'études techniques et de propositions de contenu. Plusieurs échanges avaient fait ressortir un ensemble de préoccupations qui ont été intégrées au document. Une entente de collaboration avait précédé la démarche; elle avait été signée entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT). Plusieurs rencontres avaient été organisées afin d'échanger sur le contenu d'études ayant été préalablement réalisées. Ces dernières ont servi à lancer les discussions. Des colloques territoriaux ont pour leur part favorisé l'élaboration d'un diagnostic ayant mené à un Forum régional où la proposition du Plan de transport a pu être discutée et bonifiée avant qu'on en arrive à la version finale. À la suite de l'adoption du Plan de transport régional, des ressources ont été consacrées au suivi des engagements et propositions. Certaines actions sont réalisées alors que plusieurs autres sont entamées. Sur les 130 M\$ prévus au départ, plus de 68 M\$ ont été investis selon le bilan des activités couvrant l'année 2004-2005¹.

Le présent document se veut un rassemblement des connaissances les plus récentes en lien avec le transport, qu'il s'agisse de transport individuel et collectif des personnes ou encore de circulation sur les routes, dans les airs et sur le rail de personnes et de marchandises. Le **chapitre 1** est consacré au réseau routier régional. **Au chapitre 2** se retrouve le parc des véhicules en circulation dans la région. Quant au **chapitre 3**, les titulaires de permis de conduire y sont décrits. Les accidents de la route sont scrutés au **chapitre 4**, suivis au **chapitre 5** des infractions au Code de la sécurité routière. Le **chapitre 6** aborde le transport développé dans les territoires alors que le **chapitre 7** fait le tour de la thématique du transport par autobus. Au **chapitre 8**, la question du transport par taxi est détaillée alors que celle du transport par camion fait partie du **chapitre 9**. Le **chapitre 10** se consacre aux sentiers récréatifs. Le prix de l'essence est traité au **chapitre 11**. Le **chapitre 12** se penche sur le transport ferroviaire. Le thème du transport aérien est pour sa part concentré au **chapitre 13**. La thématique de l'emploi ainsi que celle de la formation font respectivement l'objet des **chapitres 14 et 15**. Enfin, le **chapitre 16** est centré sur les entreprises alors que les dépenses des ménages et les dépenses d'investissements sont abordées au **chapitre 17**.

¹ Ministère des Transports du Québec, direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec. *Bilan 2004-2005. Rapport, mars 2005*, 2005.

1 Le réseau routier

Le réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue est à l'image de son vaste territoire. Il totalise plus de 4 700 kilomètres de routes sous responsabilité du ministère des Transports et des municipalités auxquels s'ajoutent environ 6 300 kilomètres de chemins forestiers².

1.1 Petite histoire

Historiquement, c'est la mise en valeur des ressources naturelles présentes en Abitibi et au Témiscamingue de même que la colonisation qui ont entraîné le développement du réseau routier³. Au début du XIX^e siècle, seuls de petits sentiers étaient utilisés par les Algonquins, les coureurs des bois et les missionnaires. L'arrivée de forestiers et de colons, puis l'exploitation de mines ont contribué à l'élargissement des voies de circulation et à la construction de nouvelles voies de pénétration. Les déplacements ont été simplifiés et des liens entre les lieux habités ont vu le jour.

Dès 1888, la construction d'un réseau routier reliant les colonies du Témiscamingue était initiée. Dans l'axe nord-sud, un premier chemin relie les localités établies le long du lac Témiscamingue. Un second pénètre les terres d'ouest en est.

Dans les années 1910, on s'attaque à la construction de routes de l'Abitibi. Entre 1913 et 1920, le chemin Allard-Devlin suit d'ouest en est le chemin de fer, reliant La Sarre et Amos. Dans les années 1920, le boom minier à Rouyn-Noranda amène une liaison routière entre cette communauté et le Témiscamingue. Aux alentours de 1925, Macamic et Rouyn-Noranda sont liés par une voie de circulation. Une autre route réunit Rouyn-Noranda et Angliers, permettant de rejoindre le reste du Témiscamingue. Le tronçon Macamic/Rouyn-Noranda/Témiscamingue unit la région à Montréal par l'Ontario. Ce n'est qu'en 1939 que la population de la région peut accéder au sud du Québec par la route 117 qui fait le pont entre Louvicourt et Mont-Laurier. Dans les années 1930, la mise en activité de nouveaux centres miniers entraîne l'érection de nouvelles routes : Rouyn-Noranda/Duparquet, Rouyn-Noranda/Kirkland Lake, Val-d'Or/Amos, Barraute/Senneterre ainsi que les villes sises le long de la faille de Cadillac. À compter du milieu des années 1950, c'est l'expansion du réseau routier vers le nord grâce à la découverte de gisements miniers dans la zone de Matagami et de Joutel. Ainsi, la route reliant Amos et Matagami devient permanente en 1961. À la même époque, une route permet de rejoindre Chapais et Chibougamau. Les années 1970 marquent le début des travaux de construction de routes reliant la région aux grands chantiers hydroélectriques du Nord Québécois.

² Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de l'Abitibi-Témiscamingue. Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de l'Abitibi-Témiscamingue, avril 2002.

³ Source : Riopel, Marc. *Le réseau routier en Abitibi-Témiscamingue*. En ligne : <http://www.encyclobec.ca/main.php?docid=517>

1.2 Routes sous la responsabilité du MTQ

Les routes sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec (MTQ) couvrent une distance de près de 2 230 kilomètres en Abitibi-Témiscamingue⁴. Les routes nationales⁵ englobent à elles seules 981 km alors que 252 km de routes sont classées régionales⁶. Pour leur part, les routes collectrices⁷ s'étendent sur 752 km alors que les routes d'accès aux ressources⁸ courent sur une distance de 241 km. À eux seuls, les territoires d'Abitibi et d'Abitibi-Ouest disposent de routes dont la longueur totalise 968 km, soit 43 % du réseau routier régional sous responsabilité du MTQ. La Vallée-de-l'Or recueille la plus grande longueur de route nationale. Les routes régionales sont plus présentes sur le territoire de la MRC d'Abitibi. On retrouve au Témiscamingue la plus grande distance sous forme de routes collectrices. Pour ce qui est des routes d'accès aux ressources, c'est à Rouyn-Noranda qu'on retrace le plus grand kilométrage.

Tableau 1
Longueur en kilomètres du réseau routier sous la gestion du ministère des Transports, Abitibi-Témiscamingue, 2005

	Abitibi	Abitibi-Ouest	Rouyn-Noranda	Témiscamingue	Vallée-de-l'Or	Région
Route nationale	181,5	117,6	175,5	168,2	338,4	981,2
Route régionale	130,8	89,7	6,7	0	24,5	251,7
Route collectrice	144,7	186,8	131,4	242,6	46,9	752,4
Route d'accès aux ressources	21,9	93,7	102,7	11,6	11,4	241,3
Total	478,9	487,8	416,3	422,4	421,2	2 226,6

Source : Ministère des Transports du Québec.

Le tableau qui suit offre l'opportunité de jeter un coup d'œil sur les débits journaliers moyens annuels les plus faibles et les plus importants dans la région. On y remarque que la route 117 est la plus fortement sollicitée, suivie par la route 111. On peut également noter que les débits de circulation fluctuent à la hausse à l'approche de centres urbains. La circulation est plus intense autour de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or. À l'inverse, les plus faibles débits se localisent généralement sur des routes menant aux petites municipalités rurales. La 397 aux abords de Despinassy et de La Morandière dispose des débits de circulation les plus bas dans la région.

⁴ Autrefois, les routes sous la responsabilité du MTQ couvraient une distance plus importante mais une partie de celles-ci a été transférée aux municipalités en 1993. Y étaient incluses les routes collectrices ainsi que les routes d'accès aux ressources.

⁵ Routes nationales : grands axes interrégionaux et extraprovinciaux, liaisons entre agglomérations urbaines principales (généralement de 25 000 habitants et plus), corridors touristiques majeurs et accès aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance internationale ou nationale.

⁶ Routes régionales : liaisons entre les agglomérations urbaines secondaires (généralement entre 5 000 et 25 000 habitants), entre celles-ci et les agglomérations urbaines principales, liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à caractère industriel, accès aux stations touristiques majeures et aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines principales peuvent aussi faire partie de cette classe.

⁷ Routes collectrices : comprennent les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations urbaines et aux dessertes maritimes ou aériennes en région éloignée de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux et aux stations touristiques d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines secondaires peuvent également faire partie de cette classe.

⁸ Chemins d'accès aux ressources : chemin ayant comme vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou autres services publics, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale ou fédérale, ou à des carrières exploitées par le ministère des Transports.

Tableau 2
Débites journaliers moyens annuels (DJMA) les plus bas et les plus élevés, Abitibi-Témiscamingue, 2005

DJMA les plus bas		DJMA les plus élevés	
Route	DJMA	Route	DJMA
382, secteur Belleterre	220	117, trajet passant dans Rouyn-Noranda	20 500
397, secteur Despinassy	150	101-117, Évain/Rouyn-Noranda	13 000
390, secteur Poularies	370	111, section au nord de Val-d'Or	9 700
395, est Lac-Castagnier	370	117, est de la 111 à Val-d'Or (voie de contournement)	9 400
391, nord d'Angliers	350	111, La Sarre à Macamic	9 000
393, St-Vital de Clermont	400	117, Dubuisson à Malartic	5 100
397, La Morandière	150	111, section à l'est de la ville d'Amos	5 500
		101, section au sud de d'Alembert	4 700
		117, section à l'est de Rouyn-Noranda	6 300
		397, Val-d'Or et Val-Senneville	5 400

Source : Ministère des Transports du Québec. Compilation interne.

1.2.1 Route 117

La route 117 est la principale porte d'entrée de la région. C'est d'ailleurs le seul lien nord-sud permettant de rejoindre la région de Montréal à partir de l'Abitibi-Témiscamingue. Elle permet aussi d'accéder au Nord-Est ontarien avec qui la région entretient des liens commerciaux. C'est la route la plus utilisée en Abitibi-Témiscamingue pour le transport des personnes et des marchandises. Elle fait partie de la transcanadienne. L'itinéraire empruntant la route 117 au Québec, qui passe par l'Abitibi-Témiscamingue et qui rejoint l'autoroute régionale 11 en Ontario, constitue le trajet le plus court entre Montréal et Winnipeg. Ce tracé permet donc d'inscrire la région sur l'axe routier canadien est-ouest. Or, le corridor routier de la route 117 est peu utilisé par les transporteurs routiers bien que le nombre de structures (ponts, viaducs, tunnels, etc.) et de traversées de grandes agglomérations y soit moins élevé que par le trajet sud et que les débits de circulation y soient plus faibles. Des représentants de l'Abitibi-Témiscamingue et des Hautes-Laurentides unissent leurs efforts afin que le développement de la route 117 soit considérée comme étant une infrastructure stratégique dans le transport des marchandises entre le Québec et l'Ouest canadien et fasse partie des priorités gouvernementales.

Comprenant l'importance stratégique que représente la route 117⁹, un groupe de concertation s'est formé en Abitibi-Témiscamingue afin de veiller au développement, à la promotion et à la défense de cette route : la Table de concertation régionale sur la route 117. Les membres de cette table sont les agents de développement économique provenant de différents milieux touchés par son influence dans la région, l'Association touristique régionale, la Conférence régionale des élus et le ministère des Transports.

D'une longueur totale de 665 km pour l'ensemble du Québec, la route 117 s'étend sur plus de 280 km dans la région. Elle traverse, dans la Vallée-de-l'Or, les territoires non organisés du Réservoir Dozois et de Matchi-Manitou. Elle relie Val-d'Or, Sullivan, Dubuisson, Malartic et Rivière-Héva. Elle traverse également le territoire de Rouyn-Noranda, reliant entre eux les quartiers Cadillac, McWatters, Rouyn-Noranda, Évain et Arntfield. Elle dessert directement plus de 68 % de la population de la Vallée-de-l'Or et 88 % de celle de Rouyn-Noranda et elle suit la faille de Cadillac qui fut à l'origine de son développement.

1.2.2 Route 101

La route 101 joue, dans le sud-ouest de la région, le rôle de porte d'entrée, favorisant le raccordement avec l'Ontario. Elle s'étend sur environ 290 km. Elle traverse les territoires d'Abitibi-Ouest, de Rouyn-Noranda et du Témiscamingue et relie les centres urbains de Macamic, Rouyn-Noranda, Notre-Dame-du-

⁹ La route 117 est reconnue comme un axe stratégique pour le commerce extérieur depuis la création de l'ALENA. Cette reconnaissance lui donne droit à certains fonds de programmes fédéraux et provinciaux pour le développement et le maintien des infrastructures. La 117 est aussi grandement utilisée par le transport hors norme. Cet axe routier peut également jouer un rôle important dans le développement de la région Nord-du-Québec, le débit de circulation risquant d'augmenter avec les projets de barrages hydroélectriques et miniers.

Nord, Ville-Marie et Témiscaming. Cette route dessert 60 % de la population du Témiscamingue, 87 % de celle de Rouyn-Noranda ainsi qu'environ 13 % des gens d'Abitibi-Ouest.

1.2.3 Route 111

La route 111 dessert l'Abitibi-Témiscamingue d'est en ouest, reliant entre eux les territoires de la Vallée-de-l'Or, de l'Abitibi et de l'Abitibi-Ouest. Elle va de Normétal à Dupuy et unit La Sarre, Authier, Taschereau, Launay, Villemontel, Amos, Saint-Marc-de-Figuery, LaCorne, Vassan et Val-d'Or. Cette route dessert 67 % de la population d'Abitibi-Ouest, 63 % de celle d'Abitibi ainsi que 65 % de celle de la Vallée-de-l'Or.

1.2.4 Route 113

La route 113 joint l'Abitibi-Témiscamingue à la région du Nord-du-Québec puis à celle du Saguenay-Lac-Saine-Jean. À partir de Louvicourt, elle se rend à Senneterre pour ensuite racheter les villes de Lebel-sur-Quévillon et de Chibougamau. Notons que la ville de Senneterre constitue un carrefour important de circulation pour les personnes et les marchandises. Cette route dessert environ 10 % de la population de la Vallée-de-l'Or.

1.2.5 Route 109

La route 109 permet de se rendre, à partir de l'Abitibi-Témiscamingue, dans la région Nord-du-Québec. En fait, d'Amos, elle passe par Pikogan, Saint-Félix-de-Dalquier et Saint-Dominique-du-Rosaire pour rejoindre Matagami puis Radisson.

1.2.6 État des routes et des ponts

L'état des routes et des ponts en Abitibi-Témiscamingue est comparable à celui du réseau québécois¹⁰. Ici, 65 % du réseau sous responsabilité du ministère des Transports satisfait aux critères internationaux de qualité des chaussées alors qu'en province, ce taux est de 62 %.

En ce qui concerne les ponts, une majorité est dans un état satisfaisant. Bien que les autres méritent une attention particulière, ils ne sont pas pour autant dangereux. Le ministère les inspecte d'ailleurs régulièrement, et ce sur une base annuelle, afin d'en assurer la sécurité. Le répertoire du ministère des Transports du Québec permet de constater qu'on comptabilise quelque 148 ponts et viaducs dans la région; 59 d'entre eux peuvent recevoir toute charge légale alors que 89 se voient imposer une limitation de poids. Les ponts et viaducs se répartissent comme suit à travers l'Abitibi-Témiscamingue.

Tableau 3
Ponts et viaducs faisant l'objet ou non d'une limitation de poids, Abitibi-Témiscamingue, 2004

Territoire	Charge légale autorisée	Limitation de poids	Total
Abitibi	15	22	37
Abitibi-Ouest	28	36	64
Rouyn-Noranda	6	12	18
Témiscamingue	7	13	20
Vallée-de-l'Or	3	6	9
Région	59	89	148

Source : Ministère des Transports du Québec. Répertoire des ponts et viaducs, 2004.
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/structures/limitations/index.asp>

¹⁰ Radio de Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 7 janvier 2005.
En ligne : <http://radio-canada.ca/regions/abitibi/index.shtml>

1.2.7 Investissements

Une somme supérieure à 27 M\$ est consacrée, au cours de l'année 2006-2007, à des investissements sur le réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue. Ces investissements se répartissent comme suit dans la région : 17,6 M\$ pour la conservation des chaussées, 5,5 M\$ pour la conservation des structures ainsi que 4,2 M \$ pour l'amélioration du réseau.

La route 101 bénéficiera d'un investissement totalisant près de 7,8 M\$ alors que la route 111 pourra profiter de travaux totalisant 5 M\$. À elle seule, la route 117 récoltera un montant d'environ 7,4 M\$.

Tableau 4
Principaux investissements routiers en Abitibi-Témiscamingue, 2006-2007

Route	Description des projets et localisation	Montant
Route 101	Courbe à la sortie sud de Ville-Marie : réfection de la chaussée (Ville-Marie)	1 070 000 \$
	Du chemin de la Baie-Verte jusqu'à Arntfield : asphaltage (Route verte) (Rouyn-Noranda)	1 650 000 \$
	De l'intersection de la 393 vers Poularies sur 14 km : asphaltage (Rouyn-Noranda)	1 740 000 \$
	De Notre-Dame-du-Nord jusqu'à l'intersection de la montée Gamache : asphaltage (Notre-Dame-du-Nord)	873 000 \$
	Pont enjambant la rivière des Outaouais : réfection du tablier (Notre-Dame-du-Nord)	2 461 000 \$
Route 111	Pont enjambant la rivière Bellefeuille : réfection du tablier (Authier)	2 292 000 \$
	Pont enjambant la rivière la Sarre : réfection du tablier (La Sarre)	2 744 000 \$
Route 117	Entre Val-d'Or et l'intersection de la 113 : asphaltage (Route verte) (Val-d'Or)	4 150 000 \$
	À l'ouest de l'intersection de la 111, sur 3 km : asphaltage (Route verte) (Val-d'Or)	1 000 000 \$
	Courbe de la mine Camflo : correction de la courbe (Malartic)	2 000 000 \$
	Réparation de poutres, pont de la rivière Saint-Félix	106 000 \$
	Réparation de poutres, pont de la rivière Camatose	109 000 \$
Route 397	Réfection de ponceau, secteur Val-Senneville	200 000 \$
Rouyn-Noranda	Feux de signalisation	160 000 \$
	Corrections de déformation	110 000 \$
Chemin des rangs 10 et 1	À partir de la sortie est de Sainte-Germaine-Boulé jusqu'à la route 101 : asphaltage	1 865 000 \$
Chemin Chazel	À partir de l'intersection de la 393 jusqu'au village de Chazel : asphaltage (Chazel)	2 095 000 \$
Chemin Latulipe-Moffet	À partir de Latulipe jusqu'à Moffet : asphaltage (Moffet et Latulipe)	1 925 000 \$

Source : Ministère des Transports du Québec.

Le ministère des Transports a annoncé la construction d'une voie de contournement à Rouyn-Noranda. Les travaux y sont estimés à 32 M\$. Le projet de contournement se divisera en sept étapes et pourrait s'étirer sur une période pouvant aller de cinq à sept ans. Parmi les scénarios étudiés, le contournement par le nord a été retenu puisqu'il permet d'éliminer le transport lourd de transit au centre-ville. Il assure également une meilleure fluidité du transport hors-normes vers l'Ouest canadien. La voie prendra naissance à l'entrée est de la ville et rejoindra les routes menant au Témiscamingue et en Abitibi-Ouest¹¹.

Le total des dépenses du MTQ en Abitibi-Témiscamingue pour l'année financière 2005-2006 s'est élevé à plus de 65,2 M\$. Quelque 33,9 M\$ sont issus de dépenses d'entretien d'infrastructures du réseau routier dans différents centres de services ainsi que de divers programmes de subvention et de soutien administratif. À elles seules, les dépenses d'entretien des infrastructures du réseau routier¹² ont entraîné des déboursés s'élevant à près de 4 M\$. Ces sommes se répartissent comme suit : 70 500 \$ pour la direction régionale, 690 000 \$ au centre de service de Val-d'Or, 620 000 \$ à celui de Rouyn-Noranda, 1,3 M\$ à Amos, 832 000 \$ à Macamic et 475 000 \$ pour celui de Ville-Marie. Une somme supplémentaire de 30,3 M\$ a été utilisée pour la conservation, l'amélioration et le développement du réseau routier¹³ sur l'ensemble du territoire.

¹¹ Source : Radio-Canada, 22 février 2005. Site Internet : www.radio-canada.ca/Abitibi-Témiscamingue

¹² Nettoyage de fossés, ponceaux, accotements, nids de poules, haltes routières, signalisation, marquage de la chaussée, etc.

¹³ Travaux de construction réalisés par des entrepreneurs ou faits en régie que l'on voit surtout sur le réseau routier pendant la période de mai à octobre.

Tableau 5
Dépenses du ministère des Transports du Québec, Abitibi-Témiscamingue, 2005-2006

Entretien d'infrastructures, subventions et soutien administratif	Montants (\$)	Conservation' amélioration et développement du réseau routier	Montants (\$)	Grand total	Montants (\$)
Bureau régional	12 588 828	Bureau régional	30 126 346	Bureau régional	42 715 174
Vallée-de-l'Or	3 801 399	Val-d'Or	5 829	Vallée-de-l'Or	3 807 228
Rouyn-Noranda	3 998 984	Rouyn-Noranda	77 349	Rouyn-Noranda	4 076 333
Abitibi	4 754 426	Amos	33 864	Abitibi	4 788 290
Abitibi-Ouest	4 774 384	Macamic	28 258	Abitibi-Ouest	4 802 642
Témiscamingue	3 980 298	Ville-Marie	67 500	Témiscamingue	4 047 798
Total	33 898 319	Total	30 339 146	Total	64 237 465
				FCARR complémentaire	935 463
				Total	65 172 928

Transport Québec, direction Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec.

1.2.8 Haltes routières et aires de repos

En Abitibi-Témiscamingue, on comptabilise une quinzaine de haltes routières ou d'aires de repos. Quatre haltes sont disponibles pour le bénéfice des voyageurs circulant le long de la route 101. Deux autres ont été établies le long de la route 111. Une autre est accessible à partir de la route 113. Sur la route 117, on peut en compter trois de même que trois aires de repos. Enfin, les voyageurs peuvent également profiter des haltes routières sises le long des routes 386 et 393. Dans l'ensemble de la région, on comptabilise cinq haltes routières ayant un caractère municipal et sept qui relèvent du ministère des Transports. Pour leur part, les aires de repos sont toutes sous la responsabilité du MTQ.

Tableau 6
Haltes routières et aires de repos, région touristique de l'Abitibi-Témiscamingue, 2005

Route	Type	Localisation
101	Halte municipale saisonnière	Témiscaming
101	Halte saisonnière	Saint-Édouard-de-Fabre
101	Halte saisonnière	Notre-Dame-du-Nord
101	Halte municipale saisonnière	Pouliaries
111	Halte saisonnière	Amos
111	Halte municipale saisonnière	Taschereau
113	Halte saisonnière	Canton Bartouille (au nord de Senneterre)
117	Halte saisonnière	Arntfield
117	Halte saisonnière	Cadillac
117	Aire de repos	Canton Rousson (Réserve La Vérendrye)
117	Halte saisonnière	Vauquelin (Louvicourt)
117	Aire de repos	Canton Sureau (Réserve La Vérendrye)
117	Aire de repos	Fréville (Réserve La Vérendrye)
386	Halte municipale saisonnière	Barraute
393	Halte municipale saisonnière	Palmarolle

Source : Ministère des Transports du Québec. Site internet. http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/information/parcs/region.asp?no_req=1

À l'échelle de la province, les haltes routières et aires de repos ont été placées sous la responsabilité d'une agence de partenariat public-privé. Celle-ci s'intéresse davantage aux aires de service desquelles elle peut tirer des revenus (restaurants, stations services, etc.). On peut penser qu'à l'avenir, aucune nouvelle halte routière ne soit implantée et que les nouvelles aires de service soient essentiellement localisées à proximité des tronçons où les débits de circulation sont les plus importants. Si cette tendance se concrétise, la possibilité d'arrêter dans une halte routière à distance à peu près fixe un peu partout en province risque de disparaître, notamment dans les secteurs géographiques moins fréquentés. Ajoutons que les haltes routières sont graduellement transférées sous responsabilité municipale par MTQ, ce qui signifie des déboursés supplémentaires pour ces dernières.

1.2.9 Entretien hivernal

Pour l'hiver 2004-2006, le MTQ avait la responsabilité d'entretenir, en période hivernale, près de 2 800 km de routes (longueur pondérée¹⁴) dans les régions Abitibi-Témiscamingue et Nord-du-Québec. Uniquement pour l'Abitibi-Témiscamingue, l'entretien hivernal des routes couvre une distance pondérée de 2 324 km. Il assume en régie l'entretien sur une distance de 637 km et il alloue le reste de l'entretien hivernal des routes de la région à travers une trentaine de contrats. À ce titre, environ 1 630 km de route font l'objet d'un contrat avec des entreprises privées et une dizaine d'autres contrats sont signés avec les milieux municipaux. Les municipalités concernées reçoivent du MTQ des fonds afin d'assurer cet entretien d'hiver sur quelque 57 km de routes.

L'entretien d'hiver a entraîné une dépense totale de 11 M\$ pour Transport Québec en Abitibi-Témiscamingue pour l'année budgétaire 2005-2006. Les montants les plus importants sont allés pour les centres de service de Macamic, de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or.

Tableau 7
Budget révisé pour l'entretien d'hiver (\$), Transports Québec, Abitibi-Témiscamingue, 2005-2006

Bureau régional	236 227
Vallée-de-l'Or	2 037 326
Rouyn-Noranda	2 233 211
Abitibi	1 810 352
Abitibi-Ouest	2 520 553
Témiscamingue	2 124 701
Total	10 962 370

Transport Québec, direction Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec.

1.3 Routes sous la responsabilité des municipalités

Les municipalités détiennent également une certaine responsabilité dans la gestion du réseau routier. En Abitibi-Témiscamingue, ces dernières ont le mandat de l'entretien de 2 500 km de routes. Le tableau qui suit démontre que la très grande majorité du réseau routier sous responsabilité municipale est le fruit d'un transfert effectué il y a quelques années par le MTQ. Pour l'entretien de la voirie locale, les municipalités de la région ont reçu du ministère des Transports des fonds totalisant environ 7 M\$ pour l'année financière 2005-2006. C'est la MRC d'Abitibi qui bénéficie du montant le plus important compte tenu du réseau placé sous sa charge. L'Abitibi-Ouest et le Témiscamingue occupent respectivement les deuxième et troisième rangs. Rouyn-Noranda et la Vallée-de-l'Or ferment la marche.

Tableau 8
Entretien du réseau routier, voirie locale, Abitibi-Témiscamingue, 2005

	Km transféré	Km à charge	Total (Km)	Subvention à l'entretien (MTQ) (\$)
Abitibi	714,71	9,97	724,68	2 210 701
Abitibi-Ouest	594,05	16,01	610,06	1 949 619
Rouyn-Noranda	335,98	51,44	387,42	895 642
Témiscamingue	420,09	63,47	483,56	1 487 429
Vallée-de-l'Or	218,44	34,84	253,28	492 861
Région	2 283,27	175,73	2 459,00	7 036 252

km transféré: longueur du réseau local transféré à la municipalité par le ministère des Transports.

km à charge : longueur du réseau local à la charge de la municipalité avant 1993 (année du transfert).

Source : Ministère des Transports du Québec.

¹⁴ Longueur réelle à laquelle s'ajoute la longueur des voies supplémentaires (ex : les 3^e et 4^e voies d'un quatre voies). L'information pour ce paragraphe provient directement du ministère des Transports du Québec.

Les chemins municipaux fréquemment empruntés par des camions transportant des ressources minières ou forestières sont appelés chemins à double vocation¹⁵. Le transport lourd peut apporter certains problèmes d'entretien aux municipalités qui en ont la charge, notamment une augmentation des coûts d'entretien. Le gouvernement du Québec accorde donc une compensation supplémentaire aux municipalités où se trouvent de tels chemins. En 2005-2006, près de 61 500 \$ furent alloués par le MTQ pour quelque 74 km de chemins à double vocation présents dans les municipalités de la région.

L'aide financière de Transport Québec pour les réseaux routiers locaux comprend également une subvention pour l'entretien de la signalisation des passages à niveaux. En 2005-2006, une somme de 56 900 \$ a ainsi été allouée pour ce poste budgétaire par ce ministère. Ajoutons que l'amélioration du réseau municipal bénéficie aussi des fonds publics. En effet, Transport Québec y a consacré en 2005-2006 une somme d'environ 1 280 334 \$ en Abitibi-Témiscamingue. Cela porte ainsi l'aide financière du MTQ aux réseaux routiers locaux à un total de 8,4 M\$ pour la région.

1.3.1 Budget municipal affecté au transport

Une autre information, cette fois-ci fournie par le ministère des Affaires municipales et des Régions, nous permet de jeter un œil sur les dépenses d'investissement et de fonctionnement du milieu municipal en lien avec le transport, et ce, pour l'exercice financier 2004.

1.3.1.1 Dépenses d'investissement

En Abitibi-Témiscamingue, les dépenses d'investissement du milieu municipal¹⁶ avoisinent les 12 M\$ pour 2004 en ce qui a trait au poste « Transport ». Cette somme équivaut à 38 % de l'ensemble des dépenses d'investissement des municipalités de la région¹⁷. Ces dépenses étaient supérieures à 15 M\$ au cours de l'année précédente. C'est l'Abitibi qui cumule pour l'exercice financier 2004 les dépenses d'investissement les plus importantes avec près de 30 % des dépenses régionales (3,4 M\$). Le Témiscamingue vient au deuxième rang (2,9 M\$). Rouyn-Noranda se positionne en troisième place avec 2,3 M\$. La Vallée-de-l'Or et l'Abitibi-Ouest ferment la marche avec des dépenses d'investissement respectives de 1,8 M\$ et de 1,5 M\$.

Lorsqu'on examine les dépenses d'investissement du milieu municipal en transport sur les dépenses totales d'investissement municipal, on remarque que le Témiscamingue et l'Abitibi se situent aux premières loges avec une proportion respective de 53 % et de 52 %. L'Abitibi-Ouest se positionne en troisième place avec 44 %. Rouyn-Noranda et la Vallée-de-l'Or investissent dans des parts équivalentes à 39 % et 18 % chacun.

Les dépenses d'investissement en transport correspondent à près de 4 870 \$ par km de voirie sous responsabilité locale en Abitibi-Témiscamingue pour l'année 2004. C'est dans la Vallée-de-l'Or qu'elles sont les plus importantes; elles équivalent à près de 7 080 \$ le km. Le territoire de Rouyn-Noranda s'en tire avec une somme d'environ 6 010 \$ par km, ce qui le positionne au deuxième rang, devançant de peu le Témiscamingue qui y contribue pour quelque 5 950 \$ le km. Ce montant est d'environ 4 750 \$ en Abitibi, et de 2530 \$ en Abitibi-Ouest.

¹⁵ Ministère des Transports. Classification fonctionnelle. Document de travail lié au Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, version finale Octobre 2000.

¹⁶ Le poste budgétaire « Investissement municipal en transport » comprend les immobilisations relatives aux chemins, rues, routes, trottoirs, ponts, tunnels, viaducs, terrains de stationnement, systèmes d'éclairage des rues et autres infrastructures.

¹⁷ Pour plus de détails, consulter l'annexe 2 du présent document.

Tableau 9
Dépenses d'investissement du milieu municipal pour le transport, exercices financiers 2003 et 2004, et dépenses d'investissement en transport par km de voirie municipale, exercice financier 2004, Abitibi-Témiscamingue

	Dépenses d'investissement en transport (\$)		Dépenses d'investissement en transport (\$)/km de voirie municipale
	2003	2004	
Abitibi	2 497 505	3 438 745	4745,19 \$/km
Abitibi-Ouest	2 815 959	1 544 377	2531,52 \$/km
Rouyn-Noranda	981 677	2 328 630	6010,61 \$/km
Témiscamingue	3 527 584	2 878 271	5952,25 \$/km
Vallée-de-l'Or	5 503 837	1 793 961	7082,92 \$/km
Région	15 326 562	11 983 984	4873,52 \$/km

Le poste budgétaire « Investissement municipal en transport » comprend les immobilisations relatives aux chemins, rues, routes, trottoirs, ponts, tunnels, viaducs, terrains de stationnement, systèmes d'éclairage des rues et autres infrastructures.

Source : Rapport financier des organismes municipaux, exercices financiers 2003 et 2004

Site internet du ministère des Affaires municipales et des Régions :

<http://www.mamr.gouv.qc.ca/finances> (section Informations financières).

1.3.1.2 Dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement pour le transport dans les milieux municipaux de la région pour l'année 2004 s'élèvent à 31,4 M\$. Cette somme équivaut à 22 % de l'ensemble des dépenses de fonctionnement des municipalités de la région alors qu'au Québec, cette part s'élève à 20 %¹⁸. Les postes budgétaires les plus importants en Abitibi-Témiscamingue concernent la voirie municipale (plus de 14 M\$) et l'enlèvement de la neige (montant supérieur à 11 M\$). Ensemble, l'éclairage des rues ainsi que les frais liés à la circulation et au stationnement dépassent les 3 M\$. Le transport en commun ainsi que le transport aérien cumulent chacun plus d'un million de dollars de dépenses.

La voirie municipale, l'enlèvement de la neige ainsi que l'éclairage des rues sont, pour la Vallée-de-l'Or, les dépenses de fonctionnement les plus élevées dans la région. Pour sa part, Rouyn-Noranda assume les frais de fonctionnement les plus importants en Abitibi-Témiscamingue pour la circulation et le stationnement, le transport en commun ainsi que le transport aérien.

Les municipalités du Témiscamingue consacrent le quart de leurs dépenses totales de fonctionnement en dépenses liées au transport. La part du milieu municipal de la Vallée-de-l'Or se situe à 24 % alors qu'à Rouyn-Noranda, la proportion s'établit à 22 %. En Abitibi-Ouest et en Abitibi, ces parts sont respectivement de 20 % et de 19 %.

Tableau 10
Dépenses de fonctionnement en transport (\$), milieu municipal, Abitibi-Témiscamingue, 2004

	Réseau routier				Transport collectif			Total
	Voie municipale	Enlèvement de la neige	Éclairage des rues	Circulation stationnement	Transport en commun	Transport aérien	Autres	
Abitibi	3 023 930	1 820 708	91 869	366 417	45 000	294 267	493	5 642 684
Abitibi-Ouest	2 162 235	1 107 326	175 242	98 569	221 035	51 730	41 207	3 857 344
Rouyn-Noranda	3 361 269	3 527 154	554 292	549 794	425 997	968 366	0	9 386 872
Témiscamingue	2 266 105	1 037 115	189 166	20 733	122 970	0	70 551	3 706 640
Vallée-de-l'Or	3 532 609	3 801 262	620 333	401 540	348 961	0	50 868	8 755 573
Région	14 346 148	11 293 565	1 630 902	1 437 053	1 163 963	1 314 363	163 119	31 349 113

Source : Ministère des Affaires municipales et des Régions. Rapport financier des organismes municipaux, exercice financier 2004. DFM-SIFV Site Internet : www.mamr.gouv.qc.ca/finances (section Informations financières).

Les dépenses de fonctionnement en transport par km de voirie locale, donc par km de chemin sous responsabilité municipale, totalisent 12 750 \$ dans l'ensemble de la région. Elles sont les plus élevées du côté de la Vallée-de-l'Or, avec une somme de 34 570 \$, et du territoire de Rouyn-Noranda, avec un

¹⁸ Pour plus de détails, consulter l'annexe 3 du présent document.

montant de 24 230 \$. L'Abitibi et le Témiscamingue y consacrent des sommes similaires; elles sont respectivement de 7 790 \$ et de 7 670 par km. L'Abitibi-Ouest se positionne au cinquième rang avec un montant de 6 320 \$ par km.

1.4 Chemins forestiers

Au réseau routier relevant du MTQ et des municipalités se greffe le réseau des chemins forestiers. Ceux-ci sont généralement localisés sur les terres publiques. Ces chemins sont construits par des compagnies forestières qui les entretiennent selon leurs besoins. Lorsque ces compagnies cessent leurs activités dans un secteur donné, ces chemins ne sont plus entretenus. Dans ce cas, les chasseurs, pêcheurs, villégiateurs et amateurs de la nature, qui souhaitent continuer à fréquenter le territoire visé, exercent des pressions auprès des instances municipales.

Le gouvernement du Québec a récemment adopté des modifications à différents lois afin de permettre aux municipalités et aux MRC de procéder à l'entretien ou à la réfection de ces chemins. La municipalité désireuse d'en prendre en charge l'entretien dépose au ministre détenant l'autorité sur le chemin concerné¹⁹ une demande. Le cas échéant, le ministre lui délivre une autorisation. Dans ce cas, la municipalité assume le financement des travaux, aucune subvention particulière n'étant accordée. Cependant, des ententes de partenariat avec une entreprise forestière, une association de villégiateurs, un pourvoyeur ou tout autre intervenant peut être négociée et porter sur le partage des coûts ou l'exécution des travaux. La municipalité peut aussi utiliser ses pouvoirs de taxation.

Ajoutons que le Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier favorise notamment, grâce à son volet II, la réalisation de projets de voirie forestière. En 2003-2004, les travaux ont permis à une quarantaine de projets de construction ou de réfection de routes de voir le jour. Les subventions ont totalisé près de 388 074\$. Pour l'année financière 2004-2005, un total de 713 500 \$ a été versé sous forme de subventions par le biais de ce même programme à travers l'Abitibi-Témiscamingue, toujours pour la construction ou la réfection de routes en milieu forestier.

¹⁹ Pour les chemins forestiers et autres que forestiers et miniers situés sur les terres du domaine de l'État, le ministre responsable est le ministre des Ressources naturelles. Pour les chemins miniers principaux, c'est le ministre des Transports qui en est le responsable.

2 Le parc de véhicules

De plus en plus de véhicules sont immatriculés en Abitibi-Témiscamingue. En 2005, le parc totalise quelque 141 782 véhicules. De ce nombre, près de 47 900 automobiles, 31 600 camions légers, 2 600 motocyclettes et 960 cyclomoteurs sont utilisés à des fins de promenade. Cela équivaut à environ 83 160 véhicules de cette catégorie alors qu'on en retraçait quelque 81 500 un an plus tôt. Pour ce qui est des véhicules utilisés à des fins institutionnelle, professionnelle ou commerciale, leur nombre a peu varié sur un an et il s'établit désormais à quelque 15 900 véhicules. En ce qui a trait aux véhicules circulant en dehors des routes, on peut dénombrer près de 15 000 motoneiges et environ 19 400 véhicules tout-terrains. Généralement, tous les types de véhicules en circulation enregistrent une hausse depuis 2003.

Tableau 11
Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation et le type de véhicule,
Abitibi-Témiscamingue, 2003, 2004 et 2005

	2003	2004	2005
Promenade			
Automobile	46 723	47 292	47 925
Camion léger	29 984	30 843	31 640
Motocyclette	2 285	2 501	2 641
Cyclomoteur	737	834	958
Institutionnelle, professionnelle ou commerciale			
Automobile	2 548	2 616	2 612
Camion léger	8 179	8 359	8 457
Taxi	116	118	116
Autobus	120	122	114
Autobus scolaire	349	356	355
Camion et tracteur routier	2 780	2 784	2 821
Véhicule-outil et autres	1 436	1 437	1 449
Hors-réseau			
Motoneige	14 860	14 882	15 059
Deux roues	298	293	305
Véhicule tout-terrain	17 448	18 555	19 390
Véhicule-outil et autres	7 510	7 744	7 931
Total	135 383	138 749	141 782

Source : Société de l'assurance-automobile du Québec. Dossier statistique, Bilan 2005 – Accidents, parc automobile et permis de conduire, mai 2006.

Parmi l'ensemble des véhicules de promenade, l'Abitibi-Témiscamingue compte proportionnellement beaucoup moins de véhicules automobiles que le Québec (58 % en 2005 contre 71,5 % dans la province). Toutefois, on note ici une part plus élevée qu'au Québec de camions légers (fourgonnettes, camionnettes et véhicules 4X4) : 38 % contre 24,5 %. Il appert aussi que la proportion de motoneiges est plus importante dans la région qu'ailleurs au Québec : 35 % contre 24 % en 2005.

Selon le tableau qui suit, la Vallée-de-l'Or dispose de la plus forte proportion de véhicules de promenade parmi l'ensemble des véhicules immatriculés sur ce territoire (62,9 %). Rouyn-Noranda occupe la deuxième position (61,2 %). Suivent, dans des proportions à peu près identiques l'Abitibi, l'Abitibi-Ouest et le Témiscamingue avec des parts avoisinant les 55 %. La plus forte proportion d'automobiles circulant dans la région provient du territoire de Rouyn-Noranda (plus de 37 %) alors que les parts les plus importantes de camions légers originent du Témiscamingue et de la Vallée-de-l'Or (environ 24 %).

En ce qui a trait aux véhicules utilisés à des fins institutionnelle, commerciale ou professionnelle, Rouyn-Noranda dispose du taux le plus important en Abitibi-Témiscamingue (12,6 %). L'Abitibi occupe la deuxième place (11,3 %). Le Témiscamingue et la Vallée-de-l'Or recueillent des parts similaires (10,9 %). L'Abitibi-Ouest suit avec une part de 9,7 %. Les automobiles ainsi que les camions légers utilisés aux mêmes fins se retrouvent en plus fortes proportions à Rouyn-Noranda avec des parts respectives de 2,7 % et de 6,6 %.

Pour ce qui est des véhicules hors-réseau, on les retrouve majoritairement en Abitibi-Ouest (35,6 %) et au Témiscamingue (34,6 %). Ces proportions sont moins élevées dans les autres territoires : 33,1 % en

Abitibi et 26,2 % à Rouyn-Noranda ainsi que dans la Vallée-de-l'Or. Partout dans les cinq territoires de l'Abitibi-Témiscamingue, les véhicules tout-terrains sont en proportion plus importante que les motoneiges. L'Abitibi-Ouest dispose des parts les plus élevées dans la région de véhicules motoneige et de véhicules tout-terrains.

Tableau 12
Nombre et pourcentage de véhicules en circulation selon le territoire et le type d'utilisation,
Abitibi-Témiscamingue, 2005

	Abitibi		Abitibi-Ouest		Rouyn-Noranda		Témiscamingue		Vallée-de-l'Or	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Promenade	14 250	55,6	12 732	54,7	22 301	61,2	10 281	54,5	23 600	62,9
Automobile	8 179	31,9	7 312	31,4	13 620	37,4	5 316	28,2	13 498	36,0
Camion léger	5 457	21,3	4 879	21,0	7 784	21,4	4 534	24,0	8 986	23,9
Motocyclette	465	1,8	369	1,6	657	1,8	345	1,8	805	2,1
Cyclomoteur	149	0,6	172	0,7	240	0,7	86	0,5	311	0,8
Institutionnelle, professionnelle ou commerciale	2 900	11,3	2 245	9,7	4 608	12,6	2 062	10,9	4 109	10,9
Automobile	398	1,6	293	1,3	987	2,7	250	1,3	684	1,8
Camion léger	1 565	6,1	1 084	4,7	2 419	6,6	1 130	6,0	2 259	6,0
Taxi	13	0,1	9	0,0	43	0,1	9	0,0	42	0,1
Autobus	20	0,1	37	0,2	33	0,1	6	0,0	18	0,0
Autobus scolaire	68	0,3	181	0,8	31	0,1	65	0,3	10	0,0
Camion et tracteur routier	536	2,1	428	1,8	768	2,1	407	2,2	682	1,8
Véhicule-outil et autres	300	1,2	213	0,9	327	0,9	195	1,0	414	1,1
Hors-réseau routier	8 500	33,1	8 282	35,6	9 545	26,2	6 533	34,6	9 825	26,2
Motoneige	2 873	11,2	2 830	12,2	3 818	10,5	2 045	10,8	3 493	9,3
Deux roues	45	0,2	30	0,1	71	0,2	37	0,2	122	0,3
Véhicule tout-terrain	3 790	14,8	3 701	15,9	4 456	12,2	2 828	15,0	4 615	12,3
Véhicule-outil et autres	1 792	7,0	1 721	7,4	1 200	3,3	1 623	8,6	1 595	4,2
Total	25 650	100,0	23 259	100,0	36 454	100,0	18 876	100,0	37 534	100,0

Source : Société de l'assurance-automobile du Québec. Dossier statistique, Bilan 2005 – Accidents, parc automobile et permis de conduire, mai 2006.

Selon un sondage réalisé à l'automne 2004 par MicroBBm, 37 % de la population de l'Abitibi-Témiscamingue possède un véhicule âgé de trois ans et plus. Les véhicules de marque nord-américaine sont les plus populaires puisqu'ils ont la faveur de 32 % de la population. Pour ce qui est du type de véhicule, précisons que la mini-fourgonnette et que le véhicule utilitaire sport recueillent chacun 7 % de la faveur des répondants. La camionnette ou la fourgonnette fait l'objet d'une bonne demande (19 %), mais moins que la berline (25 %). Environ 31 % des personnes confient l'entretien de leur véhicule à un concessionnaire, 18 % exécutent eux-mêmes ce travail et 7 % font affaire avec un garage spécialisé et/ou une station service.

3. Les titulaires de permis

L'Abitibi-Témiscamingue compte quelque 94 900 titulaires d'un permis de conduire. Parmi eux se retrouvent 46,6 % de femmes ainsi que 53,4 % d'hommes. La proportion des titulaires de permis de conduire la plus importante dans la région est celle qui regroupe les gens ayant entre 45 et 54 ans (23,6 %). Toutefois, les 35-44 ans sont juste derrière avec une part de 21,1 %. Le groupe des 25-34 est pratiquement aussi nombreux, toutes proportions gardées, que celui des 55-64 ans; leur taux respectif est supérieur à 15 %. Parmi les gens détenant un permis de conduire en Abitibi-Témiscamingue, 11 723 ont 65 ans et plus; environ 3 800 de ces derniers ont franchi le cap des 75 ans. Parmi les jeunes conducteurs, mentionnons que plus de 3 700 sont âgés de 16 à 19 ans.

Tableau 13
Nombre de titulaires de permis de conduire selon le sexe et l'âge, Abitibi-Témiscamingue, 1999 à 2005

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	%
Femmes	44 377	44 164	43 389	43 520	43 824	43 862	44 241	46,6 %
Hommes	52 404	51 608	50 894	50 498	50 337	50 453	50 661	53,4 %
Total	96 781	95 772	94 733	93 945	94 161	94 315	94 902	100 %
14-15 ans	504	448	382	403	434	516	566	0,6 %
16-19 ans	4 396	4 244	3 926	3 633	3 666	3 615	3 708	3,9 %
20-24 ans	8 171	7 830	7 527	7 271	7 024	6 776	6 745	7,1 %
25-34 ans	17 895	16 658	15 749	15 102	14 942	14 785	14 718	15,5 %
35-44 ans	25 300	24 640	23 941	22 938	21 980	20 927	20 060	21,1 %
45-54 ans	19 596	20 266	20 584	20 984	21 484	21 971	22 363	23,6 %
55 à 64 ans	11 193	11 669	12 312	13 033	13 688	14 424	15 019	15,8 %
65 à 74 ans	7 227	7 315	7 420	7 477	7 621	7 800	7 947	8,4 %
75 ans et +	2 499	2 702	2 892	3 077	3 322	3 501	3 776	4,0 %

Source : Société de l'assurance-automobile du Québec. Dossier statistique, Bilan 2005 – Accidents, parc automobile et permis de conduire, mai 2006.

Partout dans la région, les hommes sont plus nombreux à détenir un permis de conduire que ne le sont les femmes. De même, ce sont les gens compris dans la tranche des 45-54 ans qui sont les plus nombreux à avoir une autorisation pour conduire un véhicule, peu importe le territoire.

Tableau 14
Nombre de titulaires de permis de conduire selon les territoires, le sexe et l'âge, Abitibi-Témiscamingue, 2005

	Hommes	Femmes	14-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans et +	Total
Abitibi	8 640	7 588	2 068	2 610	3 302	3 816	2 549	1 883	16 228
Abitibi-Ouest	7 692	6 470	1 656	2 039	2 746	3 297	2 345	2 079	14 162
Rouyn-Noranda	13 838	12 349	2 929	4 078	5 705	6 230	4 066	3 179	26 187
Témiscamingue	6 087	5 214	1 352	1 747	2 363	2 554	1 732	1 553	11 301
Vallée-de-l'Or	14 404	12 620	3 014	4 244	5 944	6 466	4 327	3 029	27 024

Source : Société de l'assurance-automobile du Québec. Dossier statistique, Bilan 2004 – Accidents, parc automobile et permis de conduire, mai 2005.

3.1 Mobilité

Selon le recensement de 2001, on retrace dans la région 52 505 personnes disposant d'un lieu habituel de travail, c'est-à-dire qu'elles se rendent toujours à la même place pour gagner leur vie. Parmi elles, 32 225 travaillent à l'intérieur des limites de la localité dans laquelle elles résident. Quelque 20 280 individus doivent toutefois en franchir les limites pour gagner leur vie; 15 530 demeurent à l'intérieur de leur territoire d'appartenance (MRC). Les autres doivent se diriger vers d'autres territoires d'appartenance. Environ 4 065 personnes disposent d'un boulot qu'elles peuvent exercer chez elles, près d'une centaine travaillent à l'extérieur du Canada et 4 025 individus sont sans adresse fixe de travail.

En Abitibi, 8 500 personnes fréquentent régulièrement le même lieu de travail. De ce nombre, 5 240 travaillent dans les limites de leur municipalité et 3 260 font de même à l'extérieur de celle-ci. Tout de même, 2 315 individus gagnent leur vie à l'intérieur de leur MRC d'appartenance alors que les autres travaillent dans une autre MRC. Quelque 720 personnes exercent leur emploi directement chez elles, une vingtaine travaillent hors du pays et 800 sont sans adresse fixe de travail. L'Abitibi se retrouve au premier rang dans la région quant au taux de personnes parmi la population active occupée totale de 15 ans et plus qui sont sans adresse fixe de travail (8,0 % contre 6,6 % dans l'ensemble de la région).

En Abitibi-Ouest, on dénombre 6 620 personnes qui se rendent toujours à la même place pour gagner leur vie. Parmi elles, 3 125 travaillent dans leur localité et un peu plus, soit 3 485 personnes, gagnent leur vie hors des limites de leur localité. De ce nombre, 2 455 demeurent quand même à l'intérieur de leur MRC pour y travailler. En Abitibi-Ouest, quelque 870 individus vivent d'un travail qu'ils exercent à leur domicile, ce qui correspond au taux le plus élevé parmi l'ensemble de la population active occupée totale de la région (10,8 %). Ce taux est de 6,7 % pour l'Abitibi-Témiscamingue. Enfin, une dizaine d'individus s'expatrient hors du pays pour gagner leur vie et 600 changent constamment de lieu pour exercer leur emploi.

À Rouyn-Noranda, on peut retracer 15 430 personnes disposant d'un lieu régulier de travail. Parmi elles, 10 665 travaillent dans les limites de la municipalité dans laquelle elles résident. Rouyn-Noranda dispose du taux le plus important dans la région de personnes actives occupées ayant un lieu habituel de travail et qui exercent leur emploi dans leur localité de résidence (69 %); ce taux est plus important que celui qui prévaut à l'échelle de la région (61 %). Quelque 4 760 individus franchissent par contre les limites de leur localité pour gagner leur vie, mais 3 655 travaillent tout de même à l'intérieur de leur territoire d'appartenance. On recense aussi à Rouyn-Noranda environ 850 personnes exerçant leur emploi à domicile, près d'une trentaine travaillent à l'extérieur du Canada et 965 autres vont ici et là et sont donc sans adresse fixe de travail.

Au Témiscamingue, 6 155 personnes bénéficient d'un lieu habituel de travail et se rendent donc toujours à la même place pour gagner leur vie. Parmi elles, 3 430 travaillent dans leur municipalité de résidence. Environ 2 730 personnes en quittent les limites pour gagner leur vie. Tout de même, 2 400 le font à l'intérieur de leur MRC d'appartenance. Le Témiscamingue dispose du taux le plus élevé de la région en ce qui a trait au fait d'avoir un lieu habituel de travail qui se localise à l'intérieur de la MRC d'appartenance (39 % contre 30 % dans la région). À peu près 765 individus travaillent chez eux. Enfin, 425 personnes n'ont pas d'adresse fixe de travail.

Dans la Vallée-de-l'Or, 15 810 personnes travaillent toujours au même endroit. Parmi elles, 9 755 gagnent leur vie dans la localité dans laquelle elles résident. Quelque 6 050 individus doivent par contre en franchir les limites pour faire de même. On recense cependant 4 700 personnes qui demeurent à l'intérieur de leur MRC pour y exercer leur travail. Environ 850 personnes ont un boulot à domicile et près d'une quinzaine travaillent à l'extérieur du Canada. Dans la Vallée-de-l'Or, 1 240 individus sont sans adresse fixe de travail.

Tableau 15
Population active occupée totale de 15 ans et plus selon la catégorie de lieu de travail,
Abitibi-Témiscamingue, 2001

	Abitibi	Abitibi-Ouest	Rouyn-Noranda	Témiscamingue	Vallée-de-l'Or	Région
Total	10 045	8 090	17 275	7 340	17 920	60 680
Lieu habituel de travail	8 500	6 620	15 430	6 155	15 810	52 505
Dans la localité de résidence	5 240	3 125	10 665	3 430	9 755	32 225
Dans une autre localité	3 260	3 485	4 760	2 730	6 050	20 280
Dans le même territoire (MRC)	2 315	2 455	3 655	2 400	4 700	15 530
À domicile	720	870	850	765	850	4 065
En dehors du Canada	20	10	30	0	15	90
Sans adresse de travail fixe	800	600	965	425	1 240	4 025

Source : Statistique Canada, recensement de 2001.

4. Les accidents de la route

Le bilan routier régional fait état de 1 271 victimes d'accidents de la route pour l'année 2005. On peut constater que le nombre de victimes varie au fil des années. Il y a eu en 2005, sur les routes de la région, 16 décès, soit une dizaine de moins que l'année précédente. Au cours des dernières années, c'est en 2000 que les routes ont été les plus mortelles (43 décès).

Le nombre de blessés graves ou légers a peu bougé comparativement à 2004. Toutefois, la tendance à long terme est à la hausse. En effet, depuis 2001, les victimes blessées grièvement et celles blessées légèrement ont vu leur nombre augmenter. Cette augmentation s'inscrit dans une tendance observée depuis plusieurs années. Elle peut s'expliquer en partie par la hausse constante du nombre de véhicules en circulation et par l'augmentation du kilométrage parcouru.

Tableau 16
Nombre de victimes d'accidents selon la nature des blessures et la fonction des victimes, Abitibi-Témiscamingue, 1998 à 2005

Nature des blessures	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Mortelles	31	28	43	16	24	22	25	16
Graves	197	148	150	108	156	177	160	198
Légères	955	936	968	891	1 054	1 064	1 073	1 057
Total	1 183	1 112	1 161	1 015	1 234	1 263	1 258	1 271
- Conducteur	644	614	619	566	678	689	697	690
- Passager	377	325	376	325	395	410	393	394
- Motocycliste	24	28	28	32	35	40	27	35
- Cyclomotoriste	14	15	18	7	20	15	31	35
- Motoneigiste	13	11	5	5	4	8	11	3
- Occupant d'un VTT	2	4	6	2	2	1	7	6
- Cycliste	49	61	51	28	39	47	36	35
- Piéton	60	53	57	50	58	53	56	72
- Non précisée	0	1	1	0	3	0	0	1

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Dossier statistique, Bilan 2005 – Accidents, parc automobile et permis de conduire, mai 2006.

Dans la région, on comptabilise en 2005 quelque 5 242 véhicules impliqués dans un accident. De ce nombre, 3 882 n'ont eu à déplorer que des dommages matériels. Or, on retrace tout de même 1 360 véhicules accidentés ayant entraîné des dommages corporels. Parmi eux, 33 véhicules ont été impliqués dans des accidents ayant causé la mort de personnes, 176 l'ont été dans des accidents entraînant de graves blessures et 1 131 des blessures légères.

Tableau 17
Nombre de véhicules accidentés selon la nature des dommages, Abitibi-Témiscamingue, 1999 à 2005

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dommages corporels	1 271	1 220	1 125	1 343	1 327	1 344	1 360
Mortels	45	64	27	41	35	28	33
Graves	192	165	121	189	186	179	196
Légers	1 034	991	977	1 113	1 106	1 137	1 131
Dommages matériels	4 740	3 952	3 422	4 030	3 710	4 070	3 882
Total	6 011	5 172	4 547	5 373	5 037	5 414	5 242

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Dossier statistique, Bilan 2005 – Accidents, parc automobile et permis de conduire, mai 2006.

Plus du tiers des accidents ayant entraîné la mort se sont produit sur le territoire de la MRC d'Abitibi, soit 5 personnes sur 16. Une part équivalente est le lot d'accidents survenus dans la Vallée-de-l'Or (6 personnes sur 16). Près de 40 % des personnes impliquées dans un accident ayant entraîné de graves blessures ont été recensées dans la Vallée-de-l'Or (80 personnes sur 198). Ce territoire figure également en tête dans la région pour le nombre de blessés impliqués dans des accidents légers (352 personnes sur 1 057).

Tableau 18
Nombre d'accidents et de victimes selon les territoires, Abitibi-Témiscamingue, 2005

	Nature des dommages des accidents					Nature des blessures des victimes			
	Mortels	Graves	Légers	Matériels	Total	Mortelles	Graves	Légères	Total
Abitibi	5	17	111	374	507	5	41	166	212
Abitibi-Ouest	1	18	104	278	401	1	24	152	177
Rouyn-Noranda	2	28	199	636	865	2	38	287	327
Témiscamingue	2	11	61	185	259	2	15	100	117
Vallée-de-l'Or	6	48	234	754	1 042	6	80	352	438
Région	16	122	709	2 227	3 074	16	198	1 057	1 271

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Dossier statistique, Bilan 2005 – Accidents, parc automobile et permis de conduire, mai 2006.

4.1 Les accidents d'autobus

L'examen des données relatives aux accidents impliquant au moins un autobus scolaire indiquent que dans la région, aucun accident mortel n'a été enregistré en 2004. Un accident grave l'a été de même que trois accidents avec dommages légers. Au total, 15 accidents impliquant au moins un autobus scolaire ont été inscrits aux livres; parmi eux, 4 ont entraîné des dommages corporels et 11 des dommages matériels seulement. Pour les victimes d'un accident impliquant au moins un autobus scolaire, 11 ont été recensées en Abitibi-Témiscamingue, 10 personnes furent blessées légèrement et une le fut gravement.

Voyons maintenant de quoi il en retourne quant aux données relatives aux accidents impliquant au moins un autobus autre que scolaire. Pour la région, trois accidents légers ont été comptabilisés en 2004. Aucun dommage mortel ou grave n'en a découlé. Dix accidents impliquant au moins un autobus autre que scolaire furent comptabilisés; parmi eux, trois ont entraîné des dommages corporels et sept des dommages matériels. En ce qui a trait aux victimes d'un accident impliquant ce genre de véhicule, 18 ont été comptabilisés en Abitibi-Témiscamingue et toutes n'ont subi que de légères blessures.

4.2 Les accidents de taxis

Un seul accident impliquant au moins un taxi a été enregistré comme étant mortel dans la région en 2004 par la Société de l'assurance automobile du Québec. Six accidents légers ont pu être constatés, portant le nombre des accidents à un total de sept. Du côté des accidents avec dommages matériels seulement, on a pu en retracer 44.

Tableau 19
Nombre d'accidents impliquant au moins un taxi selon la nature des dommages, Abitibi-Témiscamingue et Québec, 2004

	Région	Québec
Accidents mortels	1	8
Accidents graves	0	63
Accidents légers	6	677
Total dommages corporels	7	748
Dommages matériels seulement	44	1 286
Total	51	2 034

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Bilan 2004 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers. Dossier statistique. Octobre 2005.

Qu'en est-il du nombre de victimes d'un accident impliquant au moins un taxi? Selon les données, la région a enregistré onze victimes dont une dizaine s'en est sortie avec de légères blessures. Une seule personne est décédée lors ou à la suite d'un accident ayant impliqué ce type de véhicule.

Tableau 20
Nombre de victimes d'un accident impliquant au moins un taxi selon la nature des blessures,
Abitibi-Témiscamingue, 2004

	Région	Québec
Blessures mortelles	1	9
Blessures graves	0	74
Blessures légères	10	962
Total	11	1 045

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Bilan 2004 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers. Dossier statistique. Octobre 2005.

4.3 Les interventions en matière de sécurité du MTQ

Le ministère des Transports du Québec fait régulièrement des interventions afin d'améliorer la sécurité sur les routes. En Abitibi-Témiscamingue, plus de 5,8 M\$ ont ainsi été investis sur le réseau routier régional entre 2002 et 2005, sans oublier les nombreuses campagnes de sensibilisation s'adressant à l'ensemble de la population.

5. Les infractions

En 2004, 13 350 infractions au Code de la sécurité routière ont été commises par les conducteurs résidant en Abitibi-Témiscamingue. Parmi ces infractions, certaines touchent les excès de vitesse, l'omission de se conformer à un feu rouge ou à un panneau d'arrêt ainsi que l'omission de porter la ceinture de sécurité. Comparativement aux conducteurs québécois, ceux d'ici se démarquent positivement quant à leur bon respect du Code de la sécurité routière puisque, selon le taux pour 100 000 titulaires de permis de conduire, les automobilistes de l'Abitibi-Témiscamingue ont commis 1 738 infractions de moins que ceux du Québec dans l'année²⁰. Entre 1995 et 2004, on peut observer une réduction des infractions commises par les conducteurs de la région quant aux excès de vitesse et à l'omission de s'arrêter au feu rouge ou au panneau d'arrêt. On note toutefois des fluctuations à la hausse ou à la baisse d'une année à l'autre. Boucler sa ceinture de sécurité semble également faire davantage partie de nos mœurs qu'auparavant.

Toutefois, les conducteurs de l'Abitibi-Témiscamingue font face à certaines sanctions prévues au Code de la sécurité routière. Ainsi, une quarantaine de personnes avaient cumulé en 2004 leurs 15 points d'inaptitude. La tendance est à la décroissance à ce niveau au cours des années. Quelque 2 500 amendes impayées ont été retracées en Abitibi-Témiscamingue en 2004. Pour sa part, l'alcool au volant semble être un fléau assez répandu ici. En 2004, 535 personnes ont vu suspendre leur permis de conduire à cause de l'alcool. On a d'ailleurs comptabilisé dans la région pour la même année 423 infractions au Code criminel reliées à l'alcool. On constate toutefois une réduction dans le temps de ce type d'infraction. Ajoutons que 466 sanctions associées à une infraction au Code criminel liée à l'alcool furent comptabilisées en Abitibi-Témiscamingue en 2004. Cela correspond à un taux pour 100 000 titulaires de permis de conduire résidant dans la région qui s'élève à 494. Ce taux est pratiquement deux fois plus important que le taux provincial qui est de 273 pour 100 000 titulaires de permis de conduire. De plus, 162 sanctions associées à une récidive pour une infraction au Code criminel liée à l'alcool ont été retracées parmi les conducteurs de la région.

Tableau 21
Infractions au Code de la sécurité routière et sanctions, titulaires de permis de conduire résidant en Abitibi-Témiscamingue, 1995-2004

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Infractions										
Excès de vitesse	13 809	14 984	13 814	10 922	10 281	6 138	12 734	11 317	10 906	11 381
Omission de se conformer à un feu rouge	587	499	379	352	424	367	344	332	222	246
Omission de se conformer à un panneau d'arrêt	1 138	989	1 028	1 065	884	649	906	815	589	651
Omission de porter la ceinture de sécurité	1 279	1 321	856	769	687	248	746	934	510	547
Autres infractions	543	554	462	448	357	261	392	595	541	525
Total	17 356	18 347	16 539	13 556	12 633	7 663	15 122	13 993	12 768	13 350
Sanctions										
15 points inaptitude	124	96	154	100	56	34	31	62	93	40
Infractions, Code criminel	870	749	779	717	611	460	433	450	516	498
Amende non payée	5 056	4 202	7 156	4 057	2 589	2 384	2 248	2 191	2 190	2 459
Suspension immédiate alcool	-	-	36	620	539	339	430	477	552	535
Infractions, Code criminel, en lien avec l'alcool	837	766	874	675	603	426	501	519	514	423
Sanctions en lien avec une infraction au Code criminel liée à l'alcool	855	725	761	696	591	444	419	428	488	466
Sanctions associées à une récidive pour une infraction au Code criminel liée à l'alcool	234	213	216	192	159	163	129	136	177	162

Source : Tardif, François, Société de l'assurance automobile du Québec. Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier, 1995-2004, décembre 2005.

²⁰ Le taux pour 100 000 titulaires de permis de conduire était en 2004 de 14 155 en Abitibi-Témiscamingue et de 15 893 pour l'ensemble du Québec.

Dans tous les territoires, ce sont les excès de vitesse qui entraînent le plus d'infractions. Les omissions de se conformer aux indications d'un panneau d'arrêt obligatoire figurent au deuxième rang. Le troisième type d'infraction au Code de la sécurité routière en importance en Abitibi-Témiscamingue se rapporte au fait de négliger de porter la ceinture de sécurité.

Tableau 22
Nombre d'infractions au Code de la sécurité routière selon le territoire, titulaires de permis de conduire résidant en Abitibi-Témiscamingue, 2004

	Total	Vitesse	Feu rouge	Panneau d'arrêt	Ceinture	Autres
Abitibi	2 524	2 045	49	155	164	111
Abitibi-Ouest	1 934	1 690	35	77	77	55
Rouyn-Noranda	3 519	3 183	74	96	63	103
Témiscamingue	1 588	1 463	17	23	42	43
Vallée-de-l'Or	3 785	3 000	71	300	201	213
Région	13 350	11 381	246	651	547	525

Source : Tardif, François, Société de l'assurance automobile du Québec. Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier, 1995-2004, décembre 2005.

Tableau 23
Nombre de sanctions selon l'origine de la sanction et le territoire pour les titulaires de permis de conduire résidant en Abitibi-Témiscamingue, 2004

	15 points d'inaptitude	Infractions au Code criminel	Amende non payée	Suspension immédiate alcool	Infraction au Code criminel liée à l'alcool	Sanctions en lien avec une infraction au Code criminel liée à l'alcool	Sanctions associées à une récidive pour une infraction au Code criminel liée à l'alcool
Abitibi	9	87	313	89	59	77	27
Abitibi-Ouest	6	85	197	100	79	81	30
Rouyn-Noranda	5	97	386	100	81	94	27
Témiscamingue	5	77	139	67	63	74	32
Vallée-de-l'Or	15	152	1 424	179	141	140	46
Région	40	498	2 459	535	423	466	162

Source : Tardif, François, Société de l'assurance automobile du Québec. Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier, 1994-2003, mars 2005.

6. Le transport développé dans les territoires

Une étude américaine²¹ s'est attardée à l'impact socioéconomique du transport collectif. L'ouvrage démontre que pour chaque dollar investi dans le transport collectif, cinq dollars rejaillissent sur les communautés desservies par la rétention des populations ainsi que par le développement résidentiel et commercial. Ces facteurs contribuent à leur tour à générer une demande accrue pour les résidences, ce qui favorise l'augmentation de la valeur foncière des propriétés. La mobilité à prix abordable disponible par le biais du transport collectif permet pour sa part d'augmenter le niveau de vie des gens à faible revenu des territoires desservis, contribuant de ce fait à réduire la pauvreté. Enfin, la réduction du trafic sur les routes, la dégradation moins rapide des infrastructures routières ainsi que la diminution des accidents sont également mis de l'avant par les auteurs comme étant des bénéfices positifs du transport collectif.

On peut supposer que de tels bénéfices ont un impact similaire en Abitibi-Témiscamingue. Nous ne disposons toutefois pas des éléments susceptibles de nous aider à quantifier ces impacts. Il faut néanmoins retenir que plusieurs efforts ont été réalisés au cours des dernières années afin d'élargir la desserte territoriale des populations, notamment en milieu rural. Rappelons que le MTQ rend disponible différents programmes permettant d'aider les milieux à couvrir une partie des frais encourus pour les services (exemple : transport collectif en milieu rural).

6.1 Abitibi

La Table de concertation en développement rural de la MRC Abitibi regroupe différents intervenants autour de la question du développement rural. Elle favorise les échanges quant aux besoins ou projets et permet d'arrimer les efforts pour soutenir la prise en charge des communautés locales. Les membres de cette table ont mis sur pied un comité qui s'est penché sur la problématique du transport rural. Plusieurs organisations et personnes ont ainsi été mises à contribution : le CLSC les Eskers, la Commission scolaire Harricana, la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue, le Transport adapté d'Amos, les agents de développement locaux et les élus municipaux.

C'est dans cette foulée que le projet Accessibilité 2001 a vu le jour. Il s'agit d'un projet expérimental qui vise à répondre à des besoins de transport et d'accessibilité des services en milieu rural (covoiturage et autobus scolaires). Les personnes âgées ainsi que celles qui sont démunies sont particulièrement ciblées. Ce projet comprend trois volets dont le premier fut la réalisation d'une étude et d'une analyse des besoins de mobilité des personnes en lien avec l'accessibilité des services en milieu rural. La mise en place de pistes d'action a suivi, ce qui a favorisé la conclusion d'ententes de services ainsi que le développement de services autonomes dans les localités. Un suivi a rendu possibles les ajustements en faveur d'un réseau de desserte souple et flexible. Le troisième volet touche pour sa part le transfert de connaissances et d'expertise en faveur du milieu.

Ainsi, un service d'utilisation du transport scolaire a été mis en place en faveur des citoyens ruraux du territoire en 2001. Les résultats démontrent qu'une trentaine d'adultes utilisent le service, et ce, partout sur le territoire. Parmi les succès liés à ce projet se compte l'instauration de points de chute dans plusieurs localités pour la livraison de médicaments : La Motte, Ste-Gertrude, Preissac, St-Mathieu, Trécession, La Corne, Launay et Landrienne ainsi que le secteur Des Coteaux. Ceci a été rendu possible grâce au partenariat développé avec la commission scolaire locale pour l'utilisation des autobus scolaires. L'installation de babillards dans des lieux publics favorise quant à elle le développement de systèmes de covoiturage dans quelques localités (La Corne, Barraute, La Motte, Trécession, St-Dominique). Le projet a également aidé à maintenir les services d'une infirmière dans le secteur des Coteaux.

6.2 Abitibi-Ouest

Un système de transport collectif rural (TCR) intra-territorial est opérationnel sur le territoire de la MRC d'Abitibi-Ouest. Le TCR porte le nom de « Transport Coup de Pouce » et il a été lancé officiellement en juillet 2005.

²¹ Lewis, D. et F.L. Williams. Policy and planning as public choice : mass transit in the United States, 1999. Information tirée du Journal Réseaux, décembre 2004.

Le service permet à la population de se déplacer d'une municipalité à l'autre en utilisant les places disponibles dans les véhicules de la Corporation du Transport public adapté d'Abitibi-Ouest ou encore en profitant du service de covoiturage.

Transport Coup de Pouce est responsable de déployer le système et de coordonner les jumelages entre les besoins et les offres de transport des personnes. Pour bénéficier des services, les utilisateurs doivent être membre de Transport Coup de Pouce.

Différents partenaires se sont associés pour concrétiser le projet soit Transport Québec, la MRC d'Abitibi-Ouest, la Commission de la ruralité via le Pacte rural et la Corporation de transport public adapté d'Abitibi-Ouest. Cette dernière a d'ailleurs obtenu le mandat de mise en œuvre du système de transport collectif rural à l'intérieur des limites de la MRC d'Abitibi-Ouest.

6.3 Rouyn-Noranda

Avant que l'ensemble des municipalités de la MRC Rouyn-Noranda ne forment qu'une seule ville, une étude de besoins avait été réalisée sur le transport en commun. Depuis, à l'aide de fonds provenant du MTQ, la ville de Rouyn-Noranda a réalisé sa propre étude en 2005.

Les quartiers de Granada et d'Évain ont été reliés pour une courte période au centre-ville de Rouyn-Noranda par un autobus de ville dans le cadre d'un projet-pilote. Cela permettait aux résidentes et résidents de ces quartiers de se déplacer « en ville » et d'utiliser le système d'autobus qui y était opérationnel dans les limites de l'ancienne ville de Rouyn-Noranda. L'évaluation de l'élargissement de la desserte a démontré qu'une clientèle trop restreinte utilisait le service, ce qui fait que l'expérience ne s'est pas prolongée.

D'autres projets visant l'élargissement de l'offre de transport collectif ont donc été mis à l'étude. Récemment, la Ville de Rouyn-Noranda annonçait qu'elle allait miser sur le covoiturage par le biais du projet Transport Le Nomade. Le centre-ville deviendrait ainsi accessible aux citoyennes et citoyens des quartiers ruraux grâce à un projet de jumelage entre automobilistes et usagers qui devrait voir le jour à l'automne 2006. Le projet fait aussi place à l'utilisation de sièges disponibles au niveau du transport adapté et d'autocars (Autobus Maheux). C'est la corporation de transport adapté Les Intrépides qui aura la responsabilité de gérer le projet de transport collectif rural.

6.4 Témiscamingue

Après une période de restructuration et de concertation, la population du Témiscamingue pourra bénéficier à nouveau des services de l'organisme Le Baladeur dès le printemps 2006. Actuellement, plus de 200 membres y sont affiliés. La hausse est constante depuis la mise en service du site Internet de l'organisme (à l'automne 2004) qui coordonne les jumelages entre passagers et conducteurs. On note que les femmes qui font appel aux services du Baladeur sont plus nombreuses que les hommes. On considère qu'une cinquantaine de membres utilisent régulièrement les services offerts.

Ce projet est issu d'une initiative du Collectif jeunesse du Témiscamingue et du Carrefour Jeunesse-Emploi du Témiscamingue. Depuis février 2006, ce projet du Collectif jeunesse du Témiscamingue prend son envol et devient un organisme sans but lucratif avec une concertation élargie. En fait, on y retrouve maintenant, à titre d'administrateurs, des représentants des organismes suivants : MRC, transport adapté, CSLT, Centre de santé et de services sociaux, Clair Foyer, Table de concertation des personnes âgées et Carrefour Jeunesse-Emploi.

Bien que basé sur le covoiturage, ce service de transport vise également l'utilisation du transport adapté et du transport par autobus scolaire. Les représentants du Baladeur ont également développé un projet pilote conjoint avec le Centre de santé Saint-Famille (utilisation de places disponibles dans les véhicules du centre de santé pour des transports médicaux vers les hôpitaux localisés dans d'autres villes de la région). Le Baladeur dessert une quinzaine de municipalités rurales du Témiscamingue mais le projet couvre l'ensemble du Témiscamingue. Actuellement, un portrait des besoins insatisfaits est en cours et les réflexions s'orientent vers un système de transport collectif intégré.

6.5 Vallée-de-l'Or

À Val-d'Or, les services de transport adapté et de transport en commun sont localisés au même endroit et comptent sur le même personnel bien qu'ils soient regroupés sous deux entités distinctes, chacune comptant sur son propre conseil d'administration. La première est Transport La Promenade, qui gère un service de transport adapté. La deuxième est la Corporation Taxibus²². La MRC Vallée-de-l'Or a accrédité la Corporation Taxibus à titre de transporteur en milieu rural, ce qui lui permet d'obtenir des fonds du MTQ. Ce service met à contribution les infrastructures et les équipements existants pour donner un service à la population localisée à l'intérieur des limites de la ville de Val-d'Or.

La Corporation Taxibus a débuté ses activités en juillet 2001 grâce aux efforts conjugués de plusieurs partenaires. Les collaborateurs aujourd'hui en place sont la Ville de Val-d'Or, le Centre de santé et de services sociaux de la Vallée-de-l'Or, les compagnies de taxi, Autobus Maheux, la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois et le transport adapté La Promenade. La Corporation regroupe environ 3 400 utilisateurs répartis à travers l'ensemble du territoire. Quelque 33 000 déplacements furent comptabilisés en 2005. Cette Corporation a été mise en place afin de permettre aux familles à faible revenu, aux étudiants et aux personnes âgées de se déplacer à coût abordable et pour briser l'isolement social. Il est envisageable qu'un système de covoiturage soit implanté à moyen terme, notamment pour la desserte des milieux ruraux.

Des points de service permettent également aux ruraux de bénéficier, depuis juin 2003, de services de transport, qu'il s'agisse d'autobus (places libres dans les autobus scolaires et dans les autobus adaptés ou tarifs réduits à l'utilisation des autobus appartenant à Autobus Maheux) ou de taxis. Actuellement, on compte des points de service à Dubuisson (2 arrêts), Vassan, Val-Senneville (3 arrêts) et Louvicourt.

Ajoutons que dans la Vallée-de-l'Or, Senneterre ville et Senneterre paroisse ainsi que Malartic et Rivière-Héva bénéficient des services de transport adapté.

6.6 Le covoiturage

Le ministère des Transports du Québec a créé un site Internet pour favoriser le covoiturage dans chacune des régions du Québec. Ici, on a joint l'Abitibi-Témiscamingue et le Nord-du-Québec²³. Le service vise le jumelage de gens qui circulent à des fins de travail ou d'études ou qui empruntent régulièrement le même trajet. Le mode de fonctionnement est simple. Il s'agit de remplir un formulaire qui peut par la suite être consulté. Les gens peuvent par la suite se contacter et s'entendre sur les modalités de transport ainsi que sur les coûts à partager. L'objectif visé est de réduire, par cette avenue, le nombre de véhicules circulant sur les routes et, par le fait même, les gaz à effet de serre. Au Québec, le secteur des transports est responsable de 38 % des émissions de tels gaz; plus de la moitié provient de voitures de particuliers.

Un autre service de covoiturage est également en place dans la région grâce à Allo Abitibi. Cette entreprise de Val-d'Or a pour mission d'aider les gens à se déplacer à un prix raisonnable entre le reste de la province québécoise et l'Abitibi-Témiscamingue. Les gens qui veulent bénéficier de ses services doivent être membres. Sa clientèle est constituée tant des passagers que des conducteurs. Le principal mandat de cette entreprise est de créer des rendez-vous où les termes sont clairs : tarifs, espace de rangement, trajet, lieu de rencontre et de dépôt. Les services sont payables à la conclusion d'une entente de transport. Il s'agit donc, en quelque sorte, d'une agence de rencontre tripartite de covoiturage réunissant le conducteur, le passager et l'entreprise. Cette dernière affiche de bons résultats après quelques années d'opération. Entre sa création, c'est-à-dire en 1999, et 2005, Allo Abitibi a assuré le transport de plus de 2 000 passagers par l'entremise de 3 000 offres de transport. L'entreprise a émis quelque 2 000 cartes de membre dont le quart était des conducteurs. Le site Internet²⁴ permet aux personnes intéressées de connaître le fonctionnement des opérations, on y retrouve une description des frais associés aux déplacements et aux services ainsi que la localisation des principaux lieux de rendez-vous utilisés.

²² Les taxibus sont des taxis qui empruntent des parcours prédéterminés pour desservir la clientèle.

²³ Site web en ligne : www.inforoutiere.qc.ca

²⁴ Site web en ligne : www.alloabitibi.com

7. Le transport par autobus

Selon les données de l'Assurance automobile du Québec, l'Abitibi-Témiscamingue compte quelque 356 autobus scolaires autorisés à y circuler au 31 décembre 2004. S'y ajoutent 122 autres autobus; dans ce cas, il peut s'agir d'autobus de villes ou de véhicules circulant dans ou hors de la région. Au total, ce sont donc 480 autobus qui peuvent sillonner les routes de la région. Ce nombre varie peu au fil des ans.

Tableau 24
Nombre d'autobus en circulation selon le type de véhicule, Abitibi-Témiscamingue et Québec, 2000 à 2004

	2000	2001	2002	2003	2004
Autobus autres que scolaires					
Région	124	131	124	120	122
Québec	6 971	7 191	7 188	7 190	7 212
Autobus scolaires					
Région	354	347	347	349	356
Québec	9 392	9 482	9 500	9 587	9 675
Total des autobus					
Région	478	478	471	469	478
Québec	16 363	16 673	16 688	16 777	16 887

Source : Société de l'Assurance automobile du Québec. Bilan 2004 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers. Dossier statistique. Octobre 2005.

7.1 Le réseau interurbain

Le transporteur Autobus Maheux dessert la plupart des municipalités de l'Abitibi-Témiscamingue. Son réseau, constitué de plusieurs corridors, permet à la population de voyager à l'intérieur de la région ou à l'extérieur. Un premier corridor relie La Sarre à Rouyn-Noranda, un deuxième fait le lien entre Rouyn-Noranda et North Bay via le Témiscamingue. Un autre circuit amène la clientèle régionale vers Montréal en passant par Rouyn-Noranda et Val-d'Or. Les agences d'Autobus Maheux au sud de Louvicourt sont : Grand-Remous, Mont-Laurier, L'Annonciation, Labelle, Mont-Tremblant, Sainte-Agathe, Sainte-Adèle, Saint-Jérôme et Laval. Ce circuit permet également de voyager vers l'Outaouais en effectuant un transfert à Grand-Remous. Les autres circuits disponibles relient Val-d'Or et Amos, Amos et Rivière-Héva ainsi que Val-d'Or et Rouyn-Noranda, Val-d'Or et Matagami et, enfin, Val-d'Or et Chibougamau. Sur ce dernier corridor, les agences au nord de Senneterre sont localisées à Lebel-sur-Quévillon, Waswanipi, Miquelon et Chapais.

Des terminus de même que des comptoirs avec agent autorisé se répartissent un peu partout à travers la région. Cinq desservent l'Abitibi, cinq font de même en Abitibi-Ouest, quatre sont opérationnels du côté de Rouyn-Noranda, huit sont actifs au Témiscamingue et cinq opèrent dans la Vallée-de-l'Or.

Tableau 25
Terminuset agences d'Autobus Maheux en Abitibi-Témiscamingue, 2005

	Terminuset agences
Abitibi	Landrienne, Amos, Barraute
Abitibi-Ouest	La Sarre, Macamic, Duparquet, Palmarolle et Poularies
Rouyn-Noranda	Montbeillard, Cadillac, Rouyn-Noranda et Rollet
Témiscamingue	Béarn, Fabre, Guigues, Lorrainville, Nédélec, Notre-Dame-du-Nord, Témiscaming et Ville-Marie
Vallée-de-l'Or	Louvicourt, Malartic, Val-d'Or, Rivière-Héva et Senneterre.

Source : Dépliants d'Autobus Maheux, données en vigueur le 25 août 2005 relativement à l'horraire numéro 1 (Rouyn-Norand/Montréal) et le 5 novembre 2004 pour les horaires numéro 2 (La Sarre/North Bay/Rouyn-Noranda) et 3 (Val-d'Or/Amos/Matagami/Chibougamau/Rouyn-Noranda).

Ce transporteur offre également un service de transport nolisé permettant les déplacements en groupe en autocar de luxe ou en autobus scolaire. Enfin, un service d'expédition de colis, Expédibus, est disponible, permettant de rejoindre quelque 500 destinations à travers le Québec ainsi que la plupart des municipalités des autres provinces du Canada en vertu d'ententes avec les autres transporteurs par autobus du pays.

7.2 Le transport scolaire

Près de 15 750 élèves étaient transportés matin et soir dans les différentes écoles de l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année financière 2003-2004. La part de ceux et celles bénéficiant du système de transport géré par les commissions scolaires s'établissait à 64,5 %. Rouyn-Noranda occupe le premier rang à ce niveau avec une proportion de 75,5 %. Suivent dans l'ordre les commissions scolaires Harricana (74 %), Lac-Témiscamingue (72 %), Lac-Abitibi (69 %) et Vallée-de-l'Or (61 %). En tout, 319 véhicules à contrat²⁵ sillonnaient les routes auxquelles s'ajoutaient une trentaine de berlines²⁶, portant le nombre de véhicules scolaires mis à la disposition des étudiantes et étudiants de la région à 349. Le nombre d'élèves transportés par autobus s'élève à près de 47 dans la région. Ensemble, ces véhicules franchissent quotidiennement 34 407 kilomètres. Ils le font essentiellement le matin et le soir, le transport sur l'heure du midi ne représentant qu'une faible partie des mouvements.

Le coût moyen total par élève transporté varie selon la commission scolaire. Le plus important relève de la Commission scolaire Lac Abitibi (1 656 \$). Les commissions scolaires Lac-Témiscamingue et Harricana prennent place juste derrière avec des coûts respectifs de 1 266 \$ et de 1 264 \$. La Vallée-de-l'Or et Rouyn-Noranda ferment la marche (773 \$ et 597 \$). On peut noter une hausse de ces frais dans tous les territoires entre 1999-2000 et 2003-2004. Toutes les commissions scolaires de la région, sauf Lac-Abitibi, présentent un déficit d'opération pour le transport scolaire au cours de l'année financière 2003-2004. Pour l'ensemble de la région, ce déficit totalise 566 257 \$ pour la même année.

Tableau 26
Indicateurs de gestion par commission scolaire, Abitibi-Témiscamingue, 2003-2004

	Harricana	Lac-Abitibi	Rouyn-Noranda	Lac-Témiscamingue	Vallée-de-l'Or	Région
Élèves transportés (matin et soir)	2 997	2 375	4 603	1 768	4 000	15 743
Part des élèves transportés	74%	69%	75,5%	72%	61%	64,5%
Véhicules à contrat	73	73	55	57	61	319
Kilométrage quotidien total	7 044	6 939	7 064	4 926	6 042	32 015
Matin et soir	6 986	6 939	6 387	4 926	5 438	30 676
Midi	58	0	677	0	604	1 339
Berlines	7	5	7	5	6	30
Kilométrage quotidien total	602	504	603	433	250	2392
Matin et soir	602	504	581	433	250	2370
Midi	0	0	22	0	0	22
Total, tous types de véhicules	80	78	62	62	67	349
Kilométrage quotidien total	7 646	7 443	7 667	5 359	6 292	34 407
Matin et soir	7 588	7 443	6 968	5 359	5 688	33 046
Midi	58	0	699	0	604	1 361
Élèves transportés par autobus	37,46	31,23	76,60	30,76	63,96	46,89
Coût moyen total par élève transporté, 2003-2004	1 264 \$	1 656 \$	597 \$	1 266 \$	773 \$	--
Coût moyen total par élève transporté, 1999-2000	1 032 \$	1 223 \$	504 \$	1 025 \$	669 \$	--
Revenus	3 890 641 \$	4 110 965 \$	2 954 376 \$	2 370 384 \$	3 000 912 \$	16 327 278 \$
Dépenses	4 059 141 \$	4 110 533 \$	3 128 640 \$	2 445 905 \$	3 480 913 \$	17 225 132 \$
Surplus (Déficit)	(168 499 \$)	432 \$	(174 265 \$)	(40 506 \$)	(183 419 \$)	(566 257 \$)

Source : Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.

http://www.mels.gouv.qc.ca/stat/Transport_scolaire/Donnees_region_adm0304.htm#Abitibi

²⁵ Mode de fonctionnement où un transporteur privé assure l'exploitation du transport scolaire pour le compte d'une commission scolaire selon des conditions établies par contrat.

²⁶ Automobile familiale de quatre à huit passagers.

8. Les taxis

En Abitibi-Témiscamingue, 113 670 personnes font partie des agglomérations couvertes par 119 véhicules de taxis en 2005. Le nombre de véhicules autorisés à circuler est stable dans le temps. Il s'établissait à 120 pour l'année 2000.

Dans le territoire de la MRC d'Abitibi, 14 permis de taxis sont effectifs, ce qui signifie que 14 véhicules sont autorisés à y offrir leurs services. De ce nombre, 13 couvrent l'agglomération de taxi d'Amos qui comprend la ville d'Amos ainsi que la réserve algonquine de Pikogan. Ainsi, environ 13 300 personnes peuvent de la sorte bénéficier directement de ce service dans ces deux communautés. Le nombre maximal de permis pour cette agglomération a été fixé à 14 par la Commission des transports du Québec (CTQ). Une deuxième agglomération de taxi couvre les quelque 2 000 résidents et résidentes de la municipalité de Barraute. Un seul permis se rattache à ce territoire. Ce sont donc plus de 15 300 personnes ont directement accès au service de taxi dans la MRC d'Abitibi.

En Abitibi-Ouest, six permis permettent à autant de véhicules d'être opérationnels sur ce territoire. Ils desservent près de 12 500 individus. Cinq permis ont été alloués pour l'agglomération de La Sarre qui couvre la ville du même nom; près de 7 500 personnes y vivent. Un quota de huit permis a été fixé par la CTQ pour ce territoire. Pour leur part, les quelque 5 000 personnes résidant à Roquemaure, Gallichan, Palmarolle, Poularies, Sainte-Germaine-Boulé, Rapide-Danseur et Duparquet font partie de l'agglomération de taxi de Palmarolle. Cette dernière bénéficie d'un permis de taxi actif alors que cinq véhicules pourraient y opérer.

Dans la ville de Rouyn-Noranda, pas moins de 47 permis de taxis sont autorisés par la CTQ. Tous sont opérationnels. Près de 31 000 personnes ont directement accès à ces véhicules pour leurs déplacements sur une population globale d'environ 39 500 individus. C'est donc dire que les limites de la ville de Rouyn-Noranda telles qu'elles étaient avant le regroupement sont directement couvertes par ces véhicules.

Au Témiscamingue, neuf taxis ont l'autorisation de la CTQ pour circuler, mais il serait possible qu'un total de 21 véhicules couvrent ce territoire. Cinq agglomérations de taxi couvrent les besoins de la clientèle évaluée à quelque 14 800 personnes au Témiscamingue. La première agglomération de taxi est constituée par les municipalités de Latulipe-et-Gaboury et Moffet. Un seul permis y est effectif. Le nombre de personnes faisant partie de cette agglomération est de 560 individus. La municipalité de Notre-Dame-du-Nord constitue la deuxième agglomération de taxi du Témiscamingue. Un permis y est opérationnel, ce qui permet de couvrir directement la demande pour un bassin de population de plus de 1 100 personnes. Juste à côté, la communauté algonquine de Timiskaming, avec ses quelque 550 membres, forme une troisième agglomération de taxi pour laquelle deux permis ont été émis. L'agglomération de taxi de Ville-Marie couvre pour sa part les municipalités de Béarn, Fabre, Fugèreville, Laverlochère, Lorrainville, Saint-Bruno, Duhamel-Ouest et Ville-Marie (8 800 âmes en tout). Neuf permis pourraient être effectifs sur ce territoire mais un seul l'est actuellement. Enfin, la dernière agglomération couvre les municipalités de Témiscaming et de Kipawa ainsi que la communauté algonquine de Eagle village-Kipawa. La clientèle potentielle totalise environ 3 700 individus. Quatre permis y sont en vigueur.

Pour ce qui est de la Vallée-de-l'Or, 43 permis sur une possibilité de 47 sont valides, permettant de rejoindre directement environ 40 500 personnes. En tout, cinq agglomérations de taxi ont été décrétées par la CTQ. La plus importante est celle de Val-d'Or avec un bassin de population d'environ 30 500 personnes; 35 permis y sont autorisés sur une possibilité de 35. La deuxième agglomération de taxi est celle de Malartic avec un bassin de clients évalué à environ 5 500 personnes. Deux permis sur cinq y sont en vigueur. La troisième agglomération comprend la ville de Senneterre avec un potentiel de 3 250 clients. Trois permis y sont autorisés sur un total de trois permis possibles. La communauté algonquine du Lac Simon forme la quatrième agglomération de taxi. On y retrouve un bassin de clients évalué à quelque 1 100 personnes; un permis y est opérationnel sur une possibilité de deux. Enfin, les gens de la communauté de Kitcisakik peuvent recourir aux services du taxi. Deux permis sont alloués pour cette agglomération sur une possibilité identique.

Tableau 27
Permis de taxis selon les agglomérations, Abitibi-Témiscamingue, 2005

Agglomérations de taxi	Territoires couverts	Population desservie	Quota	Permis
Amos	Amos et Pikogan (réserve autochtone)	12 846	14	13
Barraute	Barraute	2 088		1
La Sarre	La Sarre	7 426	8	5
Palmarolle	Roquemaure, Gallichan, Palmarolle, Poularies, Sainte-Germaine, Rapide-Danseur, Duparquet	5 057	5	1
Rouyn-Noranda	Rouyn-Noranda	30 990	47	47
Latulipe-et-Gaboury	Latulipe-et-Gaboury et Moffet	560	2	1
Notre-Dame-du-Nord	Notre-Dame-du-Nord	1 112	2	1
Témiscamingue	Municipalités de Témiscaming et de Kipawa et Eagle village-Kipawa (réserve autochtone)	3 733	4	4
Ville-Marie	Béarn, Fabre, Fugèreville, Laverslochère, Lorrainville, Saint-Bruno, Duhamel-Ouest, Ville-Marie	8 804	9	1
Timiskaming	Timiskaming (réserve autochtone)	548	2	2
Val-d'Or	Val-d'Or	30 527	35	35
Malartic	Malartic	5 445	5	2
Senneterre	Ville de Senneterre	3 254	3	3
Lac Simon	Lac Simon (réserve autochtone)	1 072	2	1
Kitcisakik	Kitcisakik (établissement autochtone)	208	2	2
Région		113 670	140	119

La population desservie est la population des municipalités déterminée par décret gouvernemental (Décret 1173-2004).

Un permis équivaut à un véhicule.

Source : Commission des transports du Québec.

9. Le transport par camion

En 2002, il était estimé²⁷ que 70 % des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis étaient transportés par camion et que ces derniers véhiculent des biens représentant 75 % de la valeur totale des produits fabriqués au pays. Au Québec, les usagers de la route versent environ 2,5 milliards de dollars en taxes routières de toutes sortes (immatriculation, taxe sur le carburant, permis et droits). Les transporteurs routiers y contribuent pour environ 800 M\$, soit le tiers des revenus, alors que les véhicules lourds constituent moins de 3 % du parc de véhicules routiers.

Le journal Réseaux²⁸ confirme que pour le transport des marchandises, le camion est le mode le plus utilisé au Québec et dans le monde. Environ 80 % des transports au Québec se font sur la route, ce qui s'explique par le fait que le camion répond aux besoins de la livraison « juste à temps », à la porte du client. Toujours selon cette source, le camion reste le favori dans la province au chapitre des échanges commerciaux avec les États-Unis. L'augmentation des coûts (le camion lui-même, l'assurance et le carburant) pose toutefois un problème que vient accroître le fait que les camionneurs se font de plus en plus rares. Les jeunes sont en effet peu attirés par les longs voyages hors de la maison ou par un travail exigeant plusieurs déplacements par les soirs et les fins de semaine. De plus, avec la déréglementation ayant touché l'industrie du camionnage, les camionneurs sont en compétition les uns avec les autres, si bien que les salaires qui leur sont alloués sont maintenus au plus bas niveau.

Le camionnage est le mode de transport privilégié pour le déplacement des trois quarts des marchandises qui quittent ou qui arrivent en Abitibi-Témiscamingue. Ce mode de transport s'accapare d'ailleurs pratiquement la totalité des marchandises lourdes qui transitent à l'intérieur des limites de la région. Selon diverses enquêtes routières, on peut estimer à plusieurs milliers le nombre de camions qui circulent sur les routes de la région. En 2004, on a comptabilisé 2 784 camions lourds pour qui des permis avaient été émis en Abitibi-Témiscamingue²⁹. Il s'agit d'une décroissance par rapport à 1999 où l'on en comptabilisait 2 871. Tel que démontré dans le tableau qui suit, les routes 101 et 117 héritent des débits maximum journaliers de véhicules lourds les plus importants alors que les routes 113 et 386 disposent des débits minimum par jour les plus élevés. L'examen du pourcentage maximal de véhicules lourds circulant sur une route donnée par rapport au nombre total de véhicules qui y sont comptabilisés révèle que la route 109 dispose du taux le plus fort dans la région.

Tableau 28
Débits de véhicules lourds par corridor routier, Abitibi-Témiscamingue, 2005

Route	% véhicules lourds/ total de véhicules		Débits de véhicules lourds par jour		Localisation du débit maximum de véhicules lourds
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
101	8 %	38 %	100	1 040	Rouyn-Noranda
109	6 %	40 %	174	337	Amos
111	6 %	20 %	68	855	La Sarre
113	15 %	37 %	246	345	Senneterre
117	8 %	34 %	98	1 128	Val-d'Or
382	6 %	16 %	18	780	Ville-Marie
386	11 %	30 %	241	385	Senneterre
390	11 %	16 %	40	75	Taschereau
391	3 %	26 %	15	151	Béarn
393	5 %	18 %	24	450	La Sarre
395	3 %	8 %	23	173	Amos
397	8 %	28 %	44	432	Val-d'Or
399	---	10 %	---	35	Trécesson-Berry

Source : Ministère des Transports du Québec, données internes.

²⁷ Table de concertation régionale sur la route 117. Données statistiques sur le transport des marchandises tirées de l'Étude sur le transport des marchandises au Québec, décembre 1999.

²⁸ Réseaux, dossier Transport, février 2005. Article de Patricia Cloutier .

²⁹ Véhicules routiers de 3 000 kg ou plus conçus spécifiquement pour le transport des biens. Correspond au nombre de véhicules autorisés à circuler au 31 décembre 2004.

Selon les relevés de circulation de 2000 et 2001, l'accès frontalier à la région le plus utilisé par les camionneurs est celui de la route 111 à Témiscaming alors que le moins utilisé est celui de la route 117 à Arntfield. Au total, quelque 1 110 déplacements de véhicules lourds s'effectuent chaque jour entre la région et l'Ontario. Plus de 25 % des déplacements transfrontaliers Québec-Ontario sont attribuables au transport de bois d'œuvre et de panneaux à destination des marchés américains et canadiens.

Ceci dit, il reste que la route 117 bénéficie du plus fort débit de circulation de véhicules lourds dans la région ainsi que des plus forts tonnages annuels transportés. De façon générale, les produits forestiers et miniers génèrent plus de trafic par camion que tout autre type de marchandise. Selon une compilation du MTQ réalisée en 1999, le camionnage des produits forestiers était la catégorie la plus importante (41 % des employeurs et 40,5 % des emplois). Avec 27 % des employeurs et 31 % des employés, le camionnage de marchandises ordinaires venait au deuxième rang. Le camionnage des matières sèches en vrac prenait la troisième place (24 % des employeurs et 18 % des emplois). Parmi les matières sèches les plus transportées par camion se retrouvait le minerai et les concentrés produits par les mines de la région et véhiculés vers différentes usines de transformation³⁰.

Afin d'obtenir un accès privilégié à certains contrats publics, les camionneurs inscrits au Registre du camionnage en vrac doivent être abonnés à un poste de courtage titulaire d'un permis de la Commission des transports du Québec. Cette dernière s'assure de la représentativité du poste de courtage qui demande un permis et délivre ce permis ou le renouvelle lorsqu'elle considère que le code de déontologie et les règlements généraux du poste permettent que les transporteurs qui y sont abonnés soient traités de façon équitable. La Commission peut notamment enquêter sur la gestion d'un organisme de courtage ou sur ses activités, établir les zones de courtage et radier un camionneur du Registre du camionnage en vrac. Ses interventions favorisent l'emploi et le développement économique dans les régions du Québec en soutenant une répartition régionale équitable des contrats publics. En Abitibi-Témiscamingue, on peut comptabiliser sept titulaires de permis de courtage ainsi que 441 camionneurs inscrits au Registre du camionnage en vrac³¹.

Compte tenu de ce qui précède, ajoutons que le transport des marchandises par camion demeure tributaire de la conjoncture économique et des changements structurels pouvant survenir. Rappelons qu'en Abitibi-Témiscamingue, le poids de l'emploi dans le secteur primaire est beaucoup plus élevé qu'au Québec. De plus, retenons que l'exploitation des ressources naturelles requiert beaucoup de transport par camion et qu'elle est responsable d'un fort volume de marchandises ainsi transportées.

À chaque année, diverses opérations sont menées dans la région pour s'assurer que les véhicules lourds qui y circulent sont sécuritaires et respectent les normes établies. Les contrôleurs routiers interceptent donc les véhicules et les inspectent. Lors d'une opération visant à retirer de la route de la région les camions considérés comme étant dangereux ayant eu lieu en août 2005, on a pu constater que près de 20 % des poids lourds vérifiés comportaient des défauts majeurs. Trois endroits stratégiques ont fait l'objet de l'attention des vérificateurs routiers : la route 388 à Rapide-Danseur, en direction de Matheson, la 117, à l'ouest d'Arntfield, et la rue Ontario à Notre-Dame-du-Nord, en direction de New-Liskeard. Plus de 90 véhicules ont été vérifiés, ce qui a débouché sur l'émission de 23 billets d'infraction, notamment pour des raisons de non-conformité de poids du véhicule, du nombre d'heures de conduite ou pour des problèmes mécaniques du véhicule. L'opération a révélé 36 défauts majeurs sur 17 véhicules³². Ajoutons qu'on ne retrouve dans la région qu'une balance, ce qui fait que les camionneurs doivent se fier à ce qu'on leur dit lors du chargement en usine quant au poids des marchandises à véhiculer. En janvier 2006, une autre opération fut menée auprès de 65 poids lourds circulant à Témiscaming et à Ville-Marie. Au total, 46 véhicules ont été jugés conformes à la réglementation. L'inspection de Contrôle routier Québec a fait ressortir deux défauts majeurs en lien avec un pneu et avec l'éclairage. En tout, huit billets d'infractions furent émis concernant les masses autorisées, les heures de conduite, les matières dangereuses et la signalisation³³.

En 2004, il y a eu 339 accidents impliquant au moins un véhicule lourd sur les routes de l'Abitibi-Témiscamingue. Le nombre d'accidents était à la baisse entre 2002 et 2003, mais il a connu une

³⁰ Ministère des Transports du Québec. Le transport des marchandises en Abitibi-Témiscamingue. Version finale. Décembre 2001. Page 70.

³¹ Commission des transports du Québec. *Rapport annuel de gestion 2004-2005*, 2005.

³² La Frontière, 17 août 2005.

³³ La Frontière, 18 janvier 2006.

croissance l'année suivante. Ces accidents ont fait environ une centaine de victimes parmi lesquelles trois sont décédées. On peut constater que les décès des victimes d'un accident impliquant un véhicule lourd sont en régression entre 2000 et 2004.

Tableau 29
Nombre d'accidents impliquant au moins un camion lourd ou un tracteur routier selon la nature des dommages, Abitibi-Témiscamingue, 2000 à 2004

	2000	2001	2002	2003	2004
Dommages mortels	11	8	7	3	3
Dommages graves	6	8	14	11	15
Dommages légers	41	54	41	47	49
Dommages corporels	58	70	62	61	67
Dommages matériels seulement	249	192	255	220	272
Total	307	262	317	281	339

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Bilan 2004 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers. Dossier statistique. Octobre 2005.

Tableau 30
Nombre de victimes d'un accident impliquant au moins un camion lourd ou un tracteur routier selon la nature des blessures, Abitibi-Témiscamingue, 2000 à 2004

	2000	2001	2002	2003	2004
Blessures mortelles	18	8	7	5	3
Blessures graves	14	12	20	21	17
Blessures légères	64	76	66	71	73
Total	96	96	93	97	93

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Bilan 2004 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers. Dossier statistique. Octobre 2005.

Une table était mise en place en 2004 afin de regrouper les organismes et entreprises concernés par le transport sécuritaire des personnes et des marchandises sur les routes de la région. Son but est d'identifier des solutions et de mieux coordonner et gérer le transport lourd et l'action des contrôleurs routiers. Il s'agit de la Table de concertation en contrôle routier de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec³⁴. Cette table a mis sur pied un programme pilote de formation s'adressant aux conducteurs de véhicules lourds et aux gestionnaires du transport des marchandises. Il s'agit d'une première au Québec et les résultats semblent intéressants. Ce programme vise à mieux faire connaître les responsabilités et obligations découlant de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et à assurer une main-d'œuvre qualifiée par l'actualisation des connaissances du personnel à la lumière des standards fixés par l'industrie du transport³⁵. Cette table vient d'adopter un plan de travail visant la sécurité routière sur les routes de la région.

³⁴ L'Écho, 4 février 2004.

³⁵ Communiqué de presse de la Société de l'assurance automobile du Québec, 7 décembre 2004.

10. Sentiers récréatifs

Dans l'ensemble du Québec, la Route verte s'étend sur plus de 3 000 km de voies cyclables. L'itinéraire, une fois terminé, comptera 4 300 km. La Route verte constitue l'itinéraire cyclable le plus grand en Amérique du Nord. Il peut prendre toutes sortes de formes : piste cyclable, chaussée désignée, accotements asphaltés. La Route verte sillonne le Québec d'est en ouest. Elle traverse partiellement l'Abitibi-Témiscamingue, seulement certains segments étant actuellement opérationnels. Certaines parties du parcours sont formées d'accotements asphaltés. C'est le cas pour la route 117 dans la réserve La Vérendrye et aux environs de Val-d'Or. C'est aussi le cas entre Amos et Rivière-Héva de même qu'entre Évain et le sud de Rollet. Le tracé final de la route verte sera le suivant. De Montréal, les gens pourront passer par les Laurentides et traverser la Réserve La Vérendrye pour rejoindre Val-d'Or, Malartic, Amos, Taschereau, Rouyn-Noranda et le Témiscamingue, jusqu'à Ville-Marie. À ce moment, quelque 500 km desserviront les amateurs de vélo de la région et d'ailleurs. Actuellement, le tracé réalisé couvre 275 km, la très grande majorité sous forme d'accotements. Pour ce qui est des sentiers localisés hors du réseau routier, l'un va d'Angliers à Ville-Marie. Il s'agit d'une piste cyclable aménagée sur une emprise ferroviaire abandonnée. Un autre tronçon de la Route verte reliera un jour Rouyn-Noranda et Taschereau en passant par le Parc Aiguebelle. Une section est ouverte aux cyclistes entre d'Alembert et Cléricky.

L'Abitibi-Témiscamingue offre aux motoneigistes quelque 3 700 km de sentiers dont 3 532 km sont des sentiers fédérés³⁶, ce qui en fait le réseau le plus long au Québec. Il est d'ailleurs reconnu depuis 2003 comme étant l'un des plus beaux en Amérique du Nord par le magazine *Supertrax International*³⁷. Il attire donc la visite de nombreux touristes dont certains proviennent des États-Unis, de l'Ontario et du Québec. Selon une recherche³⁸, quelque 7 900 touristes visitaient la région en motoneige en 1999 tandis que 6 150 résidents de la région pratiquaient des excursions d'une journée. Les retombées économiques annuelles pour la motoneige sont donc importantes. Elles sont estimées, selon cette recherche, à 37,5 M\$ pour l'année 1999, incluant la restauration, l'hébergement, l'essence, la vente de véhicules, etc. Selon Tourisme Abitibi-Témiscamingue, les recettes générées par la motoneige au cours des récentes saisons hivernales ont facilement doublé compte tenu des campagnes de promotion réalisées au cours des dernières années. En Abitibi-Témiscamingue, huit clubs de motoneige sont actifs. Ensemble, ils regroupent quelque 4 000 membres.

En ce qui concerne le quad, cette activité regrouperait environ 900 membres³⁹ répartis dans 8 clubs en Abitibi-Témiscamingue. Ceux-ci sont situés dans les municipalités suivantes : Val-d'Or, Senneterre, Rouyn-Noranda, La Sarre, Amos, Barraute et Ville-Marie (2). Les sentiers s'étendent sur près de 1 000 km l'été et sur une centaine de kilomètres en hiver. Le ministère des Ressources naturelles, secteur Territoire, estime que les parcours de véhicules tout-terrains s'étendent sur plus de 600 km en territoire public en Abitibi-Témiscamingue. Dans la région, il y a plus de ce type de véhicules immatriculés que de motoneiges, mais cette industrie génère des retombées économiques moins importantes car elle est moins structurée. Elles sont estimées à 12,8 M\$. Comme ce marché n'a pas encore atteint son plein potentiel, les retombées devraient aller en croissant.

La Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue a procédé au printemps 2005 à une consultation régionale concernant les véhicules hors route, permettant aux intervenants du milieu de faire valoir leur point de vue sur la question. Cette consultation s'inscrivait dans le cadre d'une volonté gouvernementale de s'alimenter sur le sujet, dans la foulée des remous causés par la fermeture de sentiers normalement empruntés par les motoneigistes. Le gouvernement souhaite s'inspirer de cette consultation pour mettre en œuvre certaines mesures et identifier des solutions permanentes compte tenu des impacts de cette activité sur l'industrie touristique.

Le mémoire de la Conférence régionale aborde plusieurs aspects. De façon plus particulière, on y insiste sur le manque de financement des clubs de motoneige pour l'entretien du réseau. On y dénonce le fait que les visiteurs qui achètent leur carte de membre dans une autre région ne paient pas de droits d'accès pour circuler en Abitibi-Témiscamingue et y utiliser les pistes. Pour le quad, la situation diffère car le réseau

³⁶ Sentiers sous la responsabilité d'un club qui reçoit des fonds de l'association provinciale pour leur entretien.

³⁷ Magazine spécialisé dont le tirage est de 250 000 exemplaires.

³⁸ Devamco. *Développement du produit touristique de la motoneige en Abitibi-Témiscamingue*, 1999. Gestion Conseil J.P. Corbeil Inc. *Analyse d'impact économique tourisme/produits d'appel*, 2004.

³⁹ Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue. Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur les véhicules hors route. Juin 2005.

n'est pas encore interconnecté. Comme les clubs de motoneige et de quad ont peu de moyens financiers et doivent compter sur l'apport de bénévoles, la permanence dans les clubs fait l'objet d'une requête spéciale dans le mémoire déposé au gouvernement. On y demande aussi une participation financière de ce dernier pour supporter l'entretien des réseaux et assurer une plus grande présence de la Sûreté du Québec dans les sentiers. Actuellement, le financement du développement et de l'entretien des sentiers passe par différentes sources : les droits d'accès annuels des membres, l'argent provenant des fédérations selon la longueur des sentiers de chaque club pour l'entretien des pistes, le Volet II du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier (fonds octroyés aux clubs provenant de redevances des compagnies forestières versées au gouvernement du Québec) ainsi que la remise d'argent sur les plaques d'immatriculation des véhicules.

Le mois de juin 2006 marque l'adoption du projet de loi 9 qui fut suivi de nombreuses mesures concernant les véhicules hors route. Les mesures concernent notamment la sécurité, la concertation, la permanence des sentiers, l'âge de conduite, etc. Les conférences régionales des élus de la province ont reçu le mandat d'organiser le processus de concertation régionale pour établir deux réseaux de sentiers interrégionaux (quad et motoneige) par la création d'une table de concertation regroupant des représentants de citoyennes et de citoyens ainsi que des organismes régionaux interpellés par la problématique. Une somme annuelle de 40 000 \$ sur trois ans est octroyée pour l'engagement d'une personne ressource dédiée à ce mandat dans chaque organisme régional de concertation.

11. Le prix de l'essence

La récente flambée des prix de l'essence a semé l'émoi, notamment au sein de la population de l'Abitibi-Témiscamingue puisque cette denrée influence fortement notre mode de fonctionnement. Les milieux ruraux sont particulièrement touchés, les gens qui y vivent doivent se déplacer vers les villes pour y chercher un service ou y travailler. Ces fluctuations touchent plusieurs domaines de notre activité économique dont l'agriculture, la foresterie, les mines et le tourisme. Les impacts de la hausse du prix du pétrole se reflètent également à d'autres niveaux, qu'on songe au prix de la nourriture ou à celui du transport en commun. La hausse du prix de l'essence inquiète les exportateurs qui sont déjà aux prises avec un dollar canadien ayant pris de la vigueur. Composer avec une hausse des prix de l'essence ajoute à leurs soucis face au ralentissement de l'économie et à leurs préoccupations en regard des coûts de production et de transport de leurs marchandises⁴⁰.

Le site Internet de la Régie de l'énergie du Québec permet de comparer les prix moyens affichés de l'essence ordinaire entre les régions sur une base annuelle. On peut y constater que l'Abitibi-Témiscamingue s'en sort relativement bien comparé à la moyenne du Québec ainsi que par rapport à certaines régions plus centrales ou aux autres régions dites éloignées.

Tableau 31
Essence ordinaire, prix moyen affiché en cents le litre, moyenne pour les années 2000 à 2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 ¹
Bas Saint-Laurent	76,3	74,7	71,6	77,2	85,7	96,8	104,2
Saguenay-Lac-Saint-Jean	75,9	73,0	70,9	75,9	84,3	95,2	102,5
Capitale Nationale	73,2	73,6	72,6	77,9	87,0	97,8	104,8
Mauricie-Bois-Francs	74,7	73,5	72,2	77,0	86,4	97,6	104,1
Estrie	77,5	74,7	73,5	77,8	87,2	98,1	104,8
Montréal	77,6	73,9	71,8	76,3	85,5	97,4	103,4
Outaouais	72,8	68,4	69,0	72,7	79,2	91,2	96,7
Abitibi-Témiscamingue	77,6	72,7	71,6	75,6	84,8	95,4	101,2
Côte-Nord	76,8	73,6	70,8	77,3	85,8	97,5	105,6
Nord-du-Québec	86,4	83,3	81,8	87,1	93,6	102,6	109,4
Gaspésie-îles-de-la-Madeleine	75,8	73,9	71,3	77,7	86,2	97,6	105,6
Chaudière-Appalaches	74,1	74,0	72,9	78,1	87,2	97,9	104,8
Laval	77,0	73,9	71,7	76,5	85,9	97,4	103,2
Lanaudière	77,8	73,5	71,5	75,9	85,5	96,4	101,7
Laurentides	77,0	71,5	70,3	75,4	84,9	95,3	101,2
Montréal	77,2	73,7	71,1	75,7	84,7	96,2	102,2
Centre-du-Québec	76,6	74,7	73,8	77,7	86,4	97,5	103,7
Moyenne pondérée	76,3	73,5	71,7	76,5	85,5	96,7	103,0

¹ Les données pour 2006 ne comprennent que les mois de janvier à mai, inclusivement.

La moyenne pondérée est calculée à partir de la répartition en pourcentage des volumes de ventes de carburants des stations distributrices.

Source : Régie de l'énergie.

Le tableau qui suit permet de comprendre la composition du prix moyen de l'essence. Ce prix est établi en additionnant le coût du pétrole brut auxquels s'ajoutent des marges de raffinage et de vente au détail, le transport ainsi que les taxes. On constate que les taxes québécoises représentent moins de 20 % du prix moyen du litre de l'essence ordinaire à Montréal pour le 1^{er} septembre 2005. Ce taux s'établissait à plus de 26 % en 2004.

⁴⁰ Les Affaires, 10 septembre 2005. Article de Pierre Théroux.

Tableau 32
Décomposition du prix moyen de l'essence ordinaire à Montréal (en cents par litre)

	1 ^{er} septembre 2005	2004
Coût du pétrole brut	53,0	31,3
Marges de raffinage, transport et marges de vente au détail	37,6	16,3
Prix avant taxes	90,6	47,6
Taxes	44,3	37,9
Prix à la pompe	134,9	85,5
Taxes québécoises	26,1	22,7
% du prix de vente	19,4 %	26,5 %

Source : Ministère des Finances et Régie de l'énergie.
Communiqué de presse du Cabinet du ministre des Finances, 2 septembre 2005.

Différentes mesures ont été mises en place afin d'atténuer la hausse du prix du carburant pour les contribuables québécois⁴¹. Par exemple, les entreprises agricoles, de la pêche, forestières et minières n'ont pas à supporter la taxe sur les carburants; elles peuvent déduire de leurs impôts des frais de carburant et celles dont le chiffre d'affaires est de 10 M\$ ou moins ont droit à un remboursement de la TVQ sur l'essence. Les entreprises de l'industrie du camionnage peuvent pour leur part bénéficier, pour les véhicules de 3 000 kg et plus, d'un remboursement de la TVQ sur l'essence. Quant aux entreprises utilisant du diesel, toutes peuvent également bénéficier d'un plein remboursement de la TVQ. Des mesures ont aussi été instaurées pour soutenir les particuliers qui sont en affaires. Ainsi, ils ont droit au plein remboursement de la taxe de vente du Québec sur l'essence. Ils peuvent déduire en totalité leurs dépenses de carburant aux fins de l'impôt. Les chauffeurs de taxi ont quant à eux la possibilité de se prévaloir en plus d'un crédit d'impôt de 500 \$ annuellement par permis détenu, cela en sus d'un autre crédit d'impôt de 500 \$ par année pour chaque véhicule détenu ayant cinq ans ou moins. Les sociétés de transport en commun ont quant à elles la possibilité de profiter d'un remboursement du tiers de la taxe sur les carburants.

Récemment, une somme de 33,3 M\$ provenant de l'entente fédérale-provinciale sur le transfert de la taxe d'accise sur l'essence a été allouée aux municipalités de la région⁴². Cet argent constitue une source récurrente de financement pour assurer la pérennité de leurs infrastructures. Ainsi, les municipalités et organismes municipaux pourront compter au cours des cinq prochaines années sur un versement annuel déterminé, ce qui facilitera la planification des travaux d'infrastructures liées à la fourniture d'eau potable, au traitement des eaux usées et aux travaux de voirie locale.

Tableau 33
Répartition des fonds selon les territoires, taxe d'accise sur l'essence

	Total	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Abitibi	6 694 876	783 284	842 961	1 055 903	1 326 052	2 686 675
Abitibi-Ouest	7 068 074	826 948	889 951	1 114 763	1 399 971	2 836 441
Rouyn-Noranda	6 121 989	716 258	770 828	965 548	1 212 581	2 456 774
Témiscamingue	6 240 200	730 088	785 712	984 192	1 235 995	2 504 212
Vallée-de-l'Or	7 141 410	835 528	899 185	1 126 329	1 414 497	2 865 871
Région	33 266 548	3 892 106	4 188 636	5 246 736	6 589 096	13 349 974

Source : Ministère des Affaires municipales et des Régions
MAMR/DI/SPSI-Qc2005-09-08

⁴¹ Ministère des Finances et Régie de l'énergie. Communiqué de presse du Cabinet du ministre des Finances, 2 septembre 2005.

⁴² Communiqué de presse des bureaux de comté du ministre Pierre Corbeil et du député Daniel Bernard, 23 septembre 2005.

12. Le transport ferroviaire

L'histoire de l'Abitibi est fortement liée au développement du réseau ferroviaire, plusieurs municipalités s'étant implantées le long de la voie ferrée. Partout au Québec, le transport par train est en perte de vitesse comparativement à l'industrie du camionnage. Parmi l'ensemble des échanges commerciaux du Québec en 2004, les exportations par train vers d'autres pays représentent environ 14 % des expéditions; la part du camion s'élève à 54 %⁴³. Le train est essentiellement utilisé dans la région comme ailleurs pour transporter les marchandises sur de longues distances, particulièrement pour les marchandises lourdes et en vrac. Les expéditions et les importations de la région transitent par Montréal, Toronto et North Bay.

À la suite de la modification de la *Loi sur les transports* par le gouvernement du Canada (1994), les grandes compagnies de transport ferroviaire ont abandonné les lignes les moins rentables. Ces dernières ont été offertes à d'éventuels acheteurs, ce qui a amené l'établissement des chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Ces petites entreprises connaissent généralement davantage le milieu qu'elles desservent et conservent des liens avec les grandes compagnies ferroviaires. En fait, l'interconnexion avec les grands réseaux ferroviaires assure à ces petites entreprises un accès direct au marché nord-américain.

Dans la région, trois CFIL sont en opération sur différents tronçons. Ensemble, ils couvrent une distance supérieure à 800 km de voies ferrées desservant la région. L'Ottawa Valley Rail Link (OVR) fait la liaison entre Témiscaming et Mattawa en Ontario. Cette société exploite dans la région un tronçon dont la longueur est estimée à plus de 60 km. On l'utilise surtout pour le transport de produits forestiers, des pâtes, des papiers et des produits chimiques. L'OVR compte notamment parmi ses clients l'entreprise Tembec de Témiscaming. La compagnie de chemin de fer de l'Ontario Northland Railway (ONR) est une division de la Commission de transport Ontario Northland, une agence du gouvernement de l'Ontario. La compagnie possède un embranchement d'une quarantaine de kilomètres dans la région et qui se rend jusqu'à Rouyn-Noranda. L'ONR offre dans la région des services de transport de matières premières et de produits transformés (produits minéraux, forestiers, chimiques, etc.). Le CFIL du Nord-du-Québec (CFILINQ), une division semi-autonome du Canadien National, transporte des marchandises de Montréal vers l'Abitibi-Témiscamingue en passant par La Tuque. Une part importante des marchandises (bois, papier, minerai, produits chimiques) transite par cette société qui circule sur cinq tronçons couvrant environ 700 km. Le CFILINQ relève du centre administratif se trouvant au centre de triage de Garneau, près de Grand-Mère en Mauricie.

Tableau 34
Infrastructures du réseau ferroviaire, Abitibi-Témiscamingue

Sociétés	Tronçons	Origine	Destination	Km
Canadien National CN (CFILINQ)	Matagami	Franquet	Matagami	99
	Chapais	Barraute	Franquet	126
	St-Maurice	Clova	Senneterre	155
	Taschereau	Senneterre	La Sarre	159
	Val-d'Or	Senneterre	Rouyn-Noranda	163
Ontario Northland Railway (ONR)	Kirkland Lake	Frontière Ontario	Rouyn-Noranda	40
Ottawa Valley Rail Link (OVR)	Témiscaming	Mattawa	Témiscaming	62

Source : Ministère des Transports, Direction régionale de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec. Atlas des transports de l'Abitibi-Témiscamingue, 2000.

L'une des tendances observées en regard du transport ferroviaire est la signature d'accords entre les grandes entreprises et les CFIL. Par exemple, les liens commerciaux unissant le CN et l'ONR permettent de raccourcir les distances à parcourir entre l'Abitibi-Témiscamingue et le nord de l'Ontario, ce qui a comme conséquence un rapprochement des clients des marchés du centre et de l'ouest de l'Amérique. Cette entente retranche plusieurs kilomètres aux itinéraires habituels d'expédition des produits miniers et forestiers des deux régions concernées et leur évite les triages achalandés de Montréal et Toronto⁴⁴. Le parcours entre Rouyn-Noranda, North Bay et Toronto réduit de 355 km le trajet sur les voies du CN au Québec avec aiguillage à Montréal. L'itinéraire entre Hearst et Rouyn-Noranda diminue de quelque 1 000 km les expéditions entre l'Abitibi et les marchés de l'Ouest et ne requiert plus de triage à Toronto.

⁴³ Ministère des Transports du Québec, Bulletin économique du transport, Novembre 2004.

⁴⁴ Les Affaires, cahier Entreprendre. Article de A. Duhamel. 19 mars 2005 dont le titre est l'Abitibi se rapproche.

En Abitibi-Témiscamingue et dans le Nord-du-Québec, le transport ferroviaire est une nécessité, surtout pour le transport de marchandises hors normes et pour le transport de matières dangereuses⁴⁵. Le transfert de marchandises du train en faveur du camion pour des raisons techniques (déraillement, fermeture de tronçon) ou économiques demeure de l'ordre de la possibilité. Cela ne pourra qu'entraîner des répercussions sur le réseau routier régional. Le fait que le CN investisse davantage sur ses lignes principales plutôt que sur ses lignes secondaires comme le sont celles de l'Abitibi-Témiscamingue soulève par contre des questionnements tout comme le fait que le temps requis pour parcourir le trajet entre Montréal et Rouyn-Noranda par exemple a doublé en cinq ans, passant de 2,5 jours à 5, à cause du mauvais état de la voie ferrée.

Le réseau ferroviaire revêt une importance stratégique pour l'Abitibi-Témiscamingue, l'économie y étant plus qu'ailleurs basée sur l'exploitation des ressources naturelles. À ce titre, les intervenants de la région se préoccupent du peu d'entretien accordé aux lignes secondaires depuis que le CN a laissé une autre compagnie s'en occuper en lui donnant un mandat très clair de rentabilité. La logique des actionnaires n'est plus celle du gouvernement à l'époque où le CN était une propriété nationale. Comme le service est en régression, les compagnies utilisatrices se voient dans l'obligation de transférer leur marchandise vers les transporteurs par camions. Cela se traduit par un volume plus important de camions sillonnant au jour le jour les routes de la région, par une augmentation de la pression sur le réseau routier et par des risques accrus d'accidents.

Un mémoire du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT)⁴⁶ concluait en 2001 que dans la région, les conditions n'étaient pas favorables au développement du transport ferroviaire ni du transport intermodal rail-route, le volume transporté par camion ne pouvant être transporté via un service intermodal rail-route. On y soulignait aussi que les distances entre les points extrêmes de la région n'étaient pas suffisamment importantes pour rentabiliser ce type de transport. Ensuite, le document relevait que les volumes de biens de consommation transportés par camion demandent flexibilité, fiabilité et fréquence élevée de livraisons, ce que seul le camion peut assurer. On y mentionnait aussi le fait que le réseau ferroviaire n'a pas fait l'objet d'un entretien exemplaire au fil des années, si bien que les détériorations obligent un ralentissement de la vitesse de circulation. Il faut toutefois mentionner que le transport intermodal s'est tout de même développé dans la région et qu'un centre de transbordement s'est établi depuis à Cadillac.

En ce qui concerne les passagers, mentionnons que Via Rail offre un service aux voyageurs circulant entre Montréal et Senneterre à raison de deux jours par semaine. De façon générale, le train permet aux voyageurs d'accéder à certaines zones spécifiques ayant un potentiel sur le plan récréatif (chasse, pêche, canot, etc.).

⁴⁵ Transports Québec, direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, service des inventaires et plan. *Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur*. Janvier 2004.

⁴⁶ Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue. *Mémoire sur le prix de l'essence*, 2001.

13. Le transport aérien

Le transport aérien est un domaine de compétence exclusivement fédérale. Ses interventions se font par divers biais dont le support aux infrastructures (programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires ou PAIA) et la question de la sécurité. Le gouvernement canadien n'intervient toutefois pas dans le support au maintien des services aériens dans les régions. C'est plutôt le provincial qui s'occupe de ce volet. En fait, les interventions du ministère des Transports du Québec concernent entre autres, outre son droit de propriété sur certains aéroports, la gestion de programmes dont celui sur la réduction des tarifs aériens, surtout dans l'Est du Québec, ainsi que celui touchant la réduction des coûts de transport des marchandises au Nunavik. Il se préoccupe également des dessertes et traverses aériennes pour les insulaires ainsi que de promotion et de défense des intérêts du Québec dans le domaine du transport aérien. Il verse également certaines subventions à diverses associations et offre son aide sur une base ponctuelle aux intervenants.

Morcelée en petits monopoles régionaux, l'industrie du transport aérien au Québec est fragile⁴⁷ puisqu'elle est aux prises avec des frais élevés et une clientèle cherchant les tarifs les plus bas. La survie préoccupe plusieurs des acteurs. Avec la déréglementation du transport aérien, les restructurations ont entraîné l'abandon de services sur certaines liaisons ainsi qu'une réduction dans la fréquence des vols. D'autres facteurs contribuent à affaiblir l'activité aérienne, qu'on songe à la hausse du tarif des billets pour les vols régionaux ainsi qu'à la baisse de la fréquence des vols qui poussent les clients à utiliser d'autres modes de transport comme l'auto. À cela s'ajoute le faible niveau de dépenses que le ménage québécois moyen consacre au transport aérien. En 1996, il y affectait 121 \$ par an comparativement à 216 \$ chez un ménage canadien. Enfin, il faut mentionner les frais que doivent assumer les transporteurs aériens tels les coûts du pétrole. À l'inverse, un contexte économique favorable viendra influencer positivement le transport aérien dans une région comme l'Abitibi-Témiscamingue où un boom économique peut entraîner une recrudescence des activités minières ainsi qu'une hausse du transport de marchandises par cargo.

13.1 Les aéroports, une question de rentabilité

Un portrait type de l'aéroport rentable a été dressé par Transports Canada⁴⁸. Il en ressort que les aéroports rentables se localisent généralement à au moins 250 km d'un aéroport du réseau national, dans une collectivité d'au moins 15 000 habitants, et touchent des recettes d'exploitation de plus de 500 000 \$ par année. La moitié de ceux qui ont un revenu de plus de 1 M\$ dégagent un bénéfice. Dans la plupart des cas, ces aéroports accueillent au moins 30 000 voyageurs et plus de 13 000 mouvements d'aéronefs⁴⁹. Hors de ces paramètres, l'exploitation d'un aéroport demeure dans la grande majorité des cas une entreprise fragile et déficitaire. Les aéroports qui affichent un déficit d'exploitation se heurtent tous au même obstacle, une clientèle de passagers insuffisante pour attirer et appuyer les services d'un transporteur aérien⁵⁰.

Cette étude a été entreprise dans la foulée des inquiétudes émises par les gestionnaires des petits aéroports et des aéroports régionaux se disant préoccupés par leur capacité à soutenir et à exploiter leurs installations, par l'insuffisance des revenus pour couvrir les frais d'exploitations, par l'impact financier des réglementations, par les sources limitées de financement des projets d'immobilisations sans lien avec la sécurité et par la nature instable des services aériens pour les petites collectivités. Quelque 66 aéroports ont contribué à l'étude au pays dont six au Québec sur une possibilité de onze.

D'entrée de jeu, mentionnons que les aéroports peuvent être de propriété fédérale, provinciale, municipale ou privée. Ils ne sont pas tous dans la même posture financière. Selon la recherche, la plupart des aéroports ayant un déficit bénéficient de contributions de Transport Canada ou sont subventionnées par leur municipalité. Il ne semble toutefois pas que les aéroports exploités par les municipalités soient en meilleure position que ceux relevant du privé ou de commissions et cela, même s'ils ne paient pas de taxes foncières et qu'ils bénéficient des services de travaux publics municipaux.

⁴⁷ Les Affaires, Dossier Le Québec aérien. 30 avril 2005, article de Yan Barcelo : Des turbulences secouent les acteurs régionaux.

⁴⁸ Transport Canada. *Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports*. Juillet 2004.

⁴⁹ Les revenus des aéroports sont liés aux mouvements des aéronefs (atterrissages et décollages) .

⁵⁰ Le Affaires, cahier Entreprendre, 23 octobre 2004.

Les aéroports ayant des surplus d'exploitation se localisent dans des zones d'attraction commerciale densément peuplées. Ceux qui sont situés dans une zone où le niveau d'emploi est moyen ou supérieur à la moyenne sont plus susceptibles d'afficher une situation positive que ceux qui sont dans une zone où le niveau d'emploi est inférieur à la moyenne. Dans 82 % des cas où les aéroports n'arrivent pas à couvrir leurs charges d'exploitation, la population de la zone d'attraction commerciale accuse un recul. Également, la plupart des aéroports localisés dans une zone dont la population est inférieure à 15 000 habitants sont déficitaires. L'étude indique également que lorsque des aéroports offrent un niveau de service équivalent et partagent une zone d'attraction commerciale dans un rayon de 100 km, l'un d'entre eux ou les deux sont susceptibles de se retrouver dans une situation déficitaire.

13.2 Le réseau aéroportuaire régional

Le réseau aéroportuaire régional est constitué de six aéroports parmi lesquels on compte quatre aéroports municipaux. Ceux-ci sont localisés à La Sarre, Amos, Senneterre et Rouyn-Noranda. L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues appartient quant à lui à Transport Québec alors que l'aéroport de Val-d'Or est de propriété privée. En juin 2005, les liaisons suivantes étaient effectives : Rouyn-Noranda-Montréal (Air Canada Jazz), Rouyn-Noranda-Val-d'Or-Montréal (Air Canada Jazz et Pascan Aviation), Val-d'Or-Montréal et le Nord-du-Québec (Air Creebec).

13.2.1 L'aéroport de Val-d'Or

L'aéroport de Val-d'Or dessert les bassins de Montréal et de Québec ainsi que le Nord-du-Québec, le Nunavut et le Nunavik. Environ 21 500 mouvements d'aéronefs y ont été recensés en 2005. Parmi eux, 70 sont de nature militaire, près de 6 800 concernent des mouvements locaux, près de 14 600 se rapportent à des vols itinérants; parmi ces derniers, plus de 11 600 sont de nature commerciale alors que quelque 3 000 autres sont de nature privée. En 2002, ces mouvements ont entraîné des embarquements et des débarquements de quelque 42 238 passagers⁵¹. En ce qui a trait aux types d'avions qui desservent en 2005 l'aéroport de Val-d'Or, on peut mentionner que les turbo-propulsés sont les plus nombreux du côté des mouvements itinérants; on en a comptabilisé près de 7 300.

Les mouvements totaux d'appareils sont plus élevés de nos jours comparativement à ce qu'ils étaient en 2000. Les vols commerciaux sont légèrement plus importants alors que les vols privés ont régressé. Pour leur part, les vols locaux se sont multipliés. On remarque également une régression constante du nombre de passagers à l'aéroport de Val-d'Or, cela entre 1997 et 2002. Enfin, on note que les turbo-propulsés desservant cet aéroport sont en régression entre 2000 et 2005, tout comme les appareils à pistons. On remarque toutefois une croissance entre 2004 et 2005 pour les appareils à pistons. Les jets à réactions maintiennent quant à eux la cadence entre 2003 et 2005 alors que les vols d'hélicoptères sont en croissance pour la même période.

L'aéroport de Val-d'Or dispose d'un budget annuel supérieur à 1 M\$. On y retrouve la base régionale de la Société de protection contre le feu (SOPFEU) de même qu'un parc aéroportuaire. L'aéroport est localisé à 5 km du centre-ville de Val-d'Or et sa piste s'étend sur une longueur d'environ 10 000 pieds. La longueur de cette piste s'explique par le fait qu'à l'origine, elle a été conçue pour des besoins militaires. Ceci lui a d'ailleurs permis d'accueillir le fameux avion Concorde.

⁵¹ De façon générale au Québec, les voyages d'affaires constituent environ 80 % des déplacements en avion.

Tableau 35
Mouvements d'appareils civils et militaires, aéroport de Val-d'Or, 2000 à 2005

Aéroports	Mouvements civils			Mouvements militaires	Total
	Itinérants		Locaux		
	Commerciaux	Privés et officiels			
2005	11 620	2 955	6 822	69	21 466
2004	10 107	2 322	5 198	104	17 731
2003	10 597	2 778	2 212	63	15 650
2002	11 258	2 687	1 681	92	15 718
2001	11 934	2 571	951	89	15 545
2000	11 287	4 571	1 808	80	17 746

Mouvements d'aéronefs : décollage, atterrissage ou approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant : vols intérieurs (Canada) et transfrontaliers.

Mouvement local : mouvement dans lequel l'aéronef reste dans le circuit.

Source : Transport Canada. Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs. Rapport annuel 2005.

Tableau 36
Passagers embarqués/débarqués, aéroport de Val-d'Or, 1994-2002

Année	Passagers embarqués et débarqués
2002	42 238
2001	46 599
2000	53 143
1999	56 766
1998	61 698
1997	60 784
1996	66 163
1995	66 816
1994	70 081

Sources : Institut de la statistique du Québec. L'écostat, septembre 2005. Tiré de Statistique Canada.

Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens.

Tableau 37
Mouvements itinérants selon le type de propulsion des appareils, aéroport de Val-d'Or, 2000 à 2005

	Jet à réaction	Turbo-propulseurs	À pistons	Hélicoptères	Planeurs
2005	1 186	7 293	4 087	2 070	0
2004	1 211	7 813	2 640	867	0
2003	1 199	8 010	3 448	781	0
2002	968	8 545	3 640	884	0
2001	1 058	8 771	3 665	1 090	6
2000	1 226	8 078	5 553	1 081	0

Source : Transport Canada. Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs. Rapport annuel 2005.

13.2.2 L'aéroport de Rouyn-Noranda

Au cours de l'année 2005, près de 16 000 mouvements d'appareils civils et militaires ont été comptabilisés à l'aéroport de Rouyn-Noranda. Les mouvements militaires sont peu nombreux (moins d'une centaine). Parmi les mouvements civils, les vols commerciaux sont les plus importants; on en a recensé près de 7 800. Les mouvements privés en comptent plus de 2 300. Enfin, les vols de nature locale s'établissent à près de 5 800 mouvements. En 2004, environ 83 300 personnes ont embarqué et débarqué à l'aéroport de Rouyn-Noranda, ce qui est supérieur au nombre de passagers y ayant transité les deux années précédentes. En 2005, les jets à réaction sont les plus nombreux à fréquenter les pistes de cet aéroport (environ 7 900).

Entre 2000 et 2005, les mouvements totaux d'appareils civils et militaires ont augmenté. Un examen plus détaillé permet toutefois de constater qu'une diminution des mouvements est associée aux vols privés. À l'inverse, les vols commerciaux ont connu une croissance, tout comme les vols locaux et militaires. Du côté des passagers, une régression est constatée entre 1997 et 2004. Enfin, en ce qui concerne les types d'appareils, les jets à réaction de même que les hélicoptères ont accru leur présence à l'aéroport entre 2000 et 2005 alors que les appareils turbo-propulsés et à pistons de même que les planeurs ont connu un recul.

Un nouveau service est offert aux aéroports de Roberval, Saint-Hubert et Val-d'Or par celui de Rouyn-Noranda depuis l'automne 2005⁵². Il s'agit d'un service consultatif de nuit permettant aux pilotes d'obtenir des informations concernant la météo locale, les conditions de piste et le trafic environnant, le vent et l'altimètre. Le budget annuel de cet aéroport s'élève à plus d'un million de dollars. L'aéroport relève de la ville de Rouyn-Noranda. Cet aéroport doit une partie de son achalandage aux vols privés d'Hydro-Québec et ceux en partance pour la mine Raglan dans le Nord-du-Québec⁵³.

Tableau 38
Mouvements d'appareils civils et militaires, aéroport de Rouyn-Noranda, 2000 à 2005

Aéroports	Mouvements civils			Mouvements militaires	Total
	Itinérants		Locaux		
	Commerciaux	Privés et officiels			
2005	7 820	2 318	5 768	92	15 998
2004	8 666	2 236	1 994	38	12 934
2003	9 079	2 687	3 234	127	15 127
2002	9 839	2 551	2 909	74	15 373
2001	8 397	2 636	1 840	150	13 023
2000	7 347	4 594	2 849	71	14 861

Mouvements d'aéronefs : décollage, atterrissage ou approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant : vols intérieurs (Canada), transfrontaliers.

Mouvement local : mouvement dans lequel l'aéronef reste dans le circuit.

Source : Transport Canada. Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs. Rapport annuel 2005.

Tableau 39
Passagers embarqués/débarqués, aéroport de Rouyn-Noranda 1994-2002

Année	Rouyn-Noranda
2004	83 296
2003	78 878
2002	80 826
2001	86 262
2000	80 125
1999	91 244
1998	91 560
1997	100 419
1996	68 646
1995	63 404
1994	63 289

Sources : Institut de la statistique du Québec. L'écostat, septembre 2005. Tiré de Statistique Canada. Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens. Les données de l'aéroport de Rouyn-Noranda ne sont pas comparables dans le temps. Celles de 1997 à 2004 proviennent de l'administration de l'aéroport alors que les précédentes proviennent de Statistique Canada. Les données de Statistique Canada sont les suivantes : 46 660 (2002) 49 615 (2001), 54 654 (2000), 60 443 (1999), 59 978 (1998) et 63 672 (1997).

⁵² Radio de Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 27 octobre 2004.

En ligne : <http://radio-canada.ca/regions/abitibi/index.shtml>

⁵³ L'avion doit arrêter à Val-d'Or pour charger le matériel car à Rouyn-Noranda, il serait trop lourd pour décoller.

Tableau 40
Mouvements itinérants selon le type de propulsion des appareils, aéroport de Rouyn-Noranda, 2000 à 2005

	Jet à réaction	Turbo-propulseurs	À pistons	Hélicoptères	Planeurs
2005	7 882	6 668	2 325	261	94
2004	790	8 296	1 716	111	27
2003	885	8 638	2 098	174	70
2002	832	9 322	2 012	296	2
2001	845	7 825	2 152	241	120
2000	571	8 022	2 900	193	298

Source : Transport Canada. Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs. Rapport annuel 2005.

13.2.3 L'aéroport d'Amos

L'aéroport d'Amos n'a pas accès au programme fédéral d'aide aux immobilisations aéroportuaires car on n'y retrouve pas de vols réguliers. Son budget de fonctionnement est d'environ 200 000 \$ par année. Ses revenus proviennent essentiellement de la vente de carburant. Les données relatives aux mouvements des passagers ne sont pas comptabilisées pour cet aéroport, mais les mouvements d'appareils le sont. Ainsi, du côté des mouvements itinérants, les transporteurs et autres vols commerciaux cumulent quelque 647 mouvements en 2005, ce qui est supérieur à ceux qui ont été calculés pour l'année 2000. Les vols privés ont pour leur part connu une régression entre 2000 et 2005 et ils s'établissent à 663 en 2005. Les déplacements gouvernementaux ont quant à eux connu une croissance au cours de la même période pour se chiffrer à une centaine de mouvements en 2005. Les vols locaux ont également cru, passant de près de 4 000 à plus de 5 500 sur cinq ans. Au total, cet aéroport a enregistré près de 7 000 mouvements en 2005. On retrouve à cet aéroport une école de pilotage où sont regroupés plusieurs avions légers.

Tableau 41
Mouvements d'appareils, aéroport municipal d'Amos, 2000 à 2005

	Mouvements itinérants				Mouvements locaux	Total
	Transporteurs	Autres vols commerciaux	Vols privés	Gouvernement		
2005	492	155	663	102	5 581	6 995
2004	454	171	753	161	5 964	7 503
2003	272	194	832	158	5 711	7 167
2002	179	109	790	76	4 997	6 151
2001	263	125	546	66	3 286	4 286
2000	237	148	745	66	3 991	5 187

Autres vols commerciaux : aéronefs assurant des services commerciaux tels écoles de pilotage, pulvérisateurs à usage agricole, bombardiers d'eau, photographie aérienne.

Source : Transport Canada. Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs. Rapport annuel 2005.

13.2.4 L'aéroport de La Sarre

L'aéroport municipal de La Sarre n'ayant pas lui non plus de vols réguliers, il ne peut bénéficier du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Le mauvais état de la piste à l'aéroport de La Sarre entraîne des difficultés importantes pour les gens d'Abitibi-Ouest⁵⁴. D'importantes fissures sur la piste ont contribué à la réduction des transferts locaux de patients malades et accidentés par avion vers les centres hospitaliers offrant des services spécialisés compte tenu que les appareils assurant normalement la desserte ont connu des bris d'équipements. Depuis, le problème a été résolu. Cet aéroport, localisé à 12 km de la ville, peut desservir les avions privés et de ligne, les avions de type cargo ainsi que les avions-citernes. Sa piste est d'une longueur de 1 500 mètres. Un aérogare ainsi qu'un service d'essence y sont offerts.

⁵⁴ L'Écho, 28 septembre 2005.

13.2.5 L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues

L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues a une vocation locale. Il relève du ministère des Transports du Québec. C'est le seul aéroport de la région qui est sous la responsabilité du gouvernement du Québec. Il se localise à proximité du lac Témiscamingue et il se situe à une distance d'environ 15 km de Ville-Marie. Cet aéroport a été implanté afin de rapprocher la population du Témiscamingue des services aériens compte tenu de son éloignement des autres aéroports. Cet aéroport n'offre pas de service régulier de transporteurs et son achalandage est restreint. Mentionnons toutefois que des services y sont disponibles pour les avions privés; près de dix avions privés y sont stationnés en permanence. Ajoutons qu'entre 25 et 30 évacuations médicales par année y ont cours et que plusieurs vols nolisés y sont organisés au profit d'entreprises.

13.2.6 L'aéroport de Senneterre

Pour ce qui est de l'aéroport de Senneterre, mentionnons qu'il est accessible aux transporteurs le jour seulement et, uniquement pendant la période estivale. Le régime de vols à vue y prévaut. La piste y est d'une longueur de 1,6 km et elle est faite de gravier et de concassé. Seuls de petits appareils légers peuvent y atterrir. Cet aéroport est géré par la municipalité avec un budget annuel d'environ 5 000 \$.

13.3 Les transporteurs

13.3.1 Air Canada Jazz

La Politique de transport aérien de Transports Québec a été adoptée en novembre 2002. L'entente avec Air Canada, signée en janvier 2003, en fut une pièce importante. Air Canada Jazz est la filiale régionale d'Air Canada. À l'échelle de la province, cette société s'occupe des lignes desservant les agglomérations à forte densité de population. L'entente de trois ans conclue entre le gouvernement du Québec et Air Canada visait à assurer la desserte aérienne dans une quinzaine de régions; un petit pourcentage des sièges étaient offerts à tarifs réduits pour la période 2003-2005⁵⁵. L'Abitibi-Témiscamingue était couverte par cette entente qui a été reconduite pour les six premiers mois de 2006. Québec y a mis fin et s'est engagé à adopter des mesures assurant des services aériens de qualité pour les régions suivantes⁵⁶ : Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine, Côte-Nord, Nord-du-Québec, Baie-James, Abitibi-Témiscamingue, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Bas-Saint-Laurent. Québec conservera tout de même ses liens d'affaires avec l'entreprise afin de maintenir une offre de service en ce qui a trait au transport aérien régional. La fin de l'entente a récemment favorisé le développement de nouvelles liaisons aériennes vers Québec et Montréal.

L'entente de 2003 permettait au transporteur de toucher des fonds s'élevant à quelque 2,5 M\$. En retour, il devait offrir des tarifs réduits aux clients des régions concernées. Désormais, le gouvernement va consacrer cet argent à un programme d'initiatives régionales comprenant trois volets : un pour des études de marché du regroupement de clientèles, un pour le soutien aux initiatives de nouvelles dessertes aériennes dans les régions et un pour un plan de contingences ou d'urgence en cas de rupture de services.

Un comité provincial de suivi a été mis en place. Il est composé de deux représentants par région visée ainsi que d'un interlocuteur nommé par Air Canada. Ce comité assurera le suivi du dossier.

13.3.2 Propair

La compagnie Propair est en opération depuis déjà une soixantaine d'années. Aujourd'hui, elle figure parmi les principaux transporteurs de nolisement de la province avec sa flotte d'avions turbopropulsés et d'avions de brousse. Elle est basée à Rouyn-Noranda ainsi qu'à Montréal. Bien que la majorité des vols effectués à partir de l'aéroport de Rouyn-Noranda se destinent vers la baie James, la baie d'Hudson et la baie d'Ungava, la compagnie peut desservir l'Amérique du Nord. À partir de septembre 2006, Propair

⁵⁵ Le Soleil, 14 novembre 2002 et Les Affaires, 22 octobre 2005, article rédigé par Martin Jolicoeur : Québec renouvellera-t-il son entente avec Air Canada?

⁵⁶ Radio de Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 30 juin 2006.

offrira une nouvelle liaison vers Québec, en collaboration avec Liaison, une compagnie aérienne de la Côte-Nord. Air Labrador a également annoncé son intention de desservir ce même marché. La compagnie Propair assurait, dans le cadre d'un projet-pilote dans le domaine de la santé, un service de navette aérienne entre la région et Montréal. Ce contrat, d'une durée de deux ans, n'a toutefois pu être renouvelé.

13.3.3 Air Creebec

Le transporteur aérien Air Creebec est installé à Val-d'Or depuis une vingtaine d'années. L'entreprise propose des liaisons au Québec et en Ontario, mais son marché est essentiellement celui du Nord. La fondation de l'entreprise remonte à 1979 et fait suite à la ratification de la Convention de la Baie James et du Nord québécois. L'Administration régionale crie avait alors l'occasion d'étendre ses activités au domaine du transport. Le début des opérations fut en 1982. En Abitibi-Témiscamingue, les départs disponibles à partir de Val-d'Or permettent des liaisons vers Chibougamau, Chisasibi, Eastmain, Montréal, Moosonee, Nemaska, Waskaganish, Wemindji et Whapmagoostui.

Cette compagnie de transport a signé une entente avec Air Canada. Ensemble, elles se partagent la clientèle du Nord-du-Québec se dirigeant vers Montréal. Air Creebec profite du programme de points Aéroplans d'Air Canada. La société vient d'obtenir un contrat avec le gouvernement du Québec pour offrir dans la région le service de transport à des fins médicales par navette aérienne, prenant ainsi le relais de Propair. Air Creebec assure déjà le service d'évacuation médicale pour la Société d'énergie de la Baie-James, Hydro-Québec et les Cris du Nord-du-Québec⁵⁷.

13.3.4 Pascan Aviation

Pascan Aviation est active dans plusieurs régions de la province et transporte à la fois du fret et des passagers. Cette compagnie assure la liaison entre la région et quelque sept destinations réparties dans cinq autres régions. Pascan Aviation offre deux liaisons quotidiennes entre Rouyn-Noranda, Val-d'Or, Saint-Hubert et Québec⁵⁸.

13.3.5 Transferts aériens à des fins médicales

Jusqu'à récemment, les établissements de santé de la région avaient du mal à transférer vers les établissements localisés hors de l'Abitibi-Témiscamingue des patients couchés sur des civières. Le transporteur Air Canada n'accepte que les patients assis ayant des problèmes légers et n'ayant pas besoin d'oxygène. Autrement, des négociations entre médecins doivent avoir lieu, si bien que la personne ne peut être admise qu'après un délai minimal de 24 heures. Pour les cas urgents ou nécessitant des soins intensifs, les intervenants de la santé utilisent l'avion du gouvernement (ÉVAQ). Les transferts classés semi-urgents ou de patients couchés sur civière posaient un problème. Entre la fin de 1999 et le milieu de l'année 2000, la seule alternative était alors de nolisier un avion ou d'utiliser une ambulance. À la suite des interventions de l'Agence et des établissements de santé, une navette régionale a été mise en opération par les services aériens du gouvernement. Cette navette dessert l'Abitibi-Témiscamingue. Elle transporte des patients qui sont dans un état stable mais qui requièrent une surveillance médicale.

La région a utilisé 426 fois les services ÉVAQ au cours de la période 2004-2005 pour des évacuations urgentes. Pour sa part, le service de navette aérienne a transporté 452 patients de la région. Il y a eu hausse de la demande des services d'évacuation aéromédicales du Québec (ÉVAQ) au fil du temps, et ce, jusqu'en 2003-2004, notamment à cause des transferts en cardiologie et de la pénurie d'effectifs médicaux dans la région. La fermeture de l'unité néonatale de Rouyn-Noranda a eu aussi un impact, particulièrement en ce qui concerne les cas de néonatalogie et les grossesses à risque vers Montréal.

⁵⁷ Le Citoyen, 20 août 2006.

⁵⁸ Radio de Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 26 mars 2004.

En ligne : <http://radio-canada.ca/regions/abitibi/index.shtml>

Tableau 42
Évacuations aéromédicales du Québec (ÉVAQ) et navette régionale (Propair), 2004-2005

Centre de santé	ÉVAQ	Navette
CSSS Rouyn-Noranda et Pie XII	105	214
CSSS des Aurores-Boréales	55	36
CSSS les Eskers de l'Abitibi et CHSLD	111	85
CSSS de Témiscamig et de Kipawa	2	1
CSSS de la Vallée-de-l'Or et Senneterre	133	100
CSSS du Lac-Témiscamingue	20	16
Total	426	452

Source : Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue.

14. L'emploi

14.1 L'industrie du transport et de l'entreposage en 2001

Selon les données tirées du recensement de 2001, l'Abitibi-Témiscamingue compte près de 3 700 personnes de 15 ans et plus jouissant d'un emploi dans l'industrie du transport et de l'entreposage. En 1996, une cinquantaine d'emplois de plus étaient comptabilisés dans la région. La Vallée-de-l'Or domine très clairement sur le plan régional en regard de cette industrie puisqu'on y retrouve quelque 1 100 emplois en 2001, soit 30 % de l'emploi régional dans ce domaine. Ce sont donc 155 emplois de plus qu'on y retrouve comparativement à 1996 où cette part s'établissait à 25 %. Le positionnement géographique de ce territoire, qui en fait la porte d'entrée de la région, pourrait expliquer cette situation. L'Abitibi-Ouest a vu les emplois dans ce domaine d'activité régresser au cours de la période 1996-2001; une perte de plus de 200 emplois y est répertoriée, ce qui se traduit par une proportion d'emplois qui est passée de 19 % à 14 %. L'Abitibi et Rouyn-Noranda ont également connu un recul, mais il a été de moindre importance. Le Témiscamingue a quant à lui vécu une croissance des emplois dans ce domaine. Ses gains ont été de 65, faisant passer sa proportion d'emplois liés à l'industrie du transport et de l'entreposage de 13 % à 15 %.

En 1996, la région détenait 2,7 % des emplois liés à l'industrie du transport et de l'entreposage du Québec. En 2001, cette proportion s'établit à 2,1 %. En Abitibi-Témiscamingue, l'industrie du transport et de l'entreposage emploie 5,4 % de la totalité des personnes actives de 15 ans et plus en 2001. Cette proportion se chiffre à 4,7 % pour la province de Québec.

Tableau 43
Emplois liés à l'industrie du transport et de l'entreposage, population active de 15 ans et plus, Abitibi-Témiscamingue et Québec, 1996 et 2001

	1996		2001	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Abitibi	760	20,4 %	725	19,7 %
Abitibi-Ouest	725	19,4 %	515	14,0 %
Rouyn-Noranda	820	22,0 %	805	21,8 %
Témiscamingue	480	12,9 %	545	14,8 %
Vallée-de-l'Or	945	25,3 %	1 100	29,9 %
Région	3 730	100,0 %	3 685	100,0 %

Source : Statistique Canada. Recensements de 1996 et de 2001.

Tableau 44
Population active totale de 15 ans et plus selon l'industrie, 2001

	Région		Québec	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Toutes les industries	68 230	100,0 %	3 644 375	100,0 %
Transport et entreposage	3 685	5,4 %	172 490	4,7 %

Source : Statistique Canada. Recensement de 2001.

Il importe de souligner que plusieurs emplois liés au transport peuvent également se retrouver dans d'autres types d'industries. Par exemple, l'industrie du commerce de gros regroupe probablement un lot important de transporteurs qui assurent les déplacements des marchandises.

14.2 Les professions du transport et de la machinerie en 2001

Le recensement de 2001 ouvre la possibilité à une analyse des métiers liés aux professions du transport et de la machinerie selon le sexe. En Abitibi-Témiscamingue, quelque 12 210 hommes et 680 femmes tirent leurs revenus de ce type de profession, soit un total de 12 890 personnes. Tant chez les hommes que chez les femmes, la part des conducteurs d'équipement lourd, de grutiers et de foreurs est la plus importante par rapport à l'ensemble du Québec.

Chez les hommes, la profession de conducteur de matériel de transport et le personnel qui y est assimilé, sauf les manœuvres, regroupe 2 920 individus. C'est la profession qui occupe le plus grand nombre

d'individus dans la région parmi les métiers liés aux professions du transport et de la machinerie. Les mécaniciens occupent le deuxième rang avec 2 440 employés masculins. Du côté des femmes, la première position revient également à la profession de conducteur de matériel de transport et au personnel qui y est assimilé, sauf les manœuvres. Elles sont au nombre de 335 à s'y concentrer. Fait intéressant à souligner, la part des femmes de la région parmi l'ensemble des personnes exerçant cette profession se chiffre à 10 % alors qu'à l'échelle de la province, cette part n'est que de 7 %.

Tableau 45
Métiers liés aux professions du transport et de la machinerie selon le sexe,
Abitibi-Témiscamingue et proportion par rapport au Québec, 2001.

	Région	Part du Québec
Hommes	12 210	2,5 %
Entrepreneurs et contremaîtres, personnel des métiers et des transports	650	2,5 %
Personnel métiers de la construction	1 235	1,8 %
Mécaniciens machines fixes, opérateurs réseaux électriques et électriciens, monteurs télécommunication	1 045	2,8 %
Machinistes, personnel du formage, profilage et montage du métal	1 270	2,5 %
Mécaniciens	2 440	2,9 %
Autres métiers n.c.a.	290	1,1 %
Conducteurs équipement lourd, grutiers et foreurs	1 225	5,2 %
Conducteurs matériel de transport et personnel assimilé, sauf les manœuvres	2 920	2,6 %
Aides de soutien des métiers manœuvres en construction et transport et personnel assimilé	1 135	1,8 %
Femmes	680	1,7 %
Entrepreneurs et contremaîtres, personnel des métiers et des transports	40	1,7 %
Personnel métiers de la construction	45	2,1 %
Mécaniciens machines fixes, opérateurs réseaux électriques et électriciens, monteurs télécommunication	25	1,6 %
Machinistes, personnel du formage, profilage et montage du métal	0	0,0 %
Mécaniciens	30	1,7 %
Autres métiers n.c.a.	110	0,8 %
Conducteurs équipement lourd, grutiers et foreurs	20	4,9 %
Conducteurs matériel de transport et personnel assimilé, sauf les manœuvres	335	3,7 %
Aides de soutien des métiers manœuvres en construction et transport et personnel assimilé	70	1,2 %

Source : Statistique Canada. Recensement de 2001.

Si l'on examine les données selon les territoires, on peut constater que c'est la Vallée-de-l'Or qui est la plus active en regard des professions liées au transport et à la machinerie. Cela est particulièrement vrai en ce qui a trait aux hommes. Rouyn-Noranda domine chez les hommes dans trois domaines seulement, soit la profession de mécanicien de machines fixes, opérateur de réseaux électriques, électricien et monteur de télécommunications, celle d'aide de soutien des métiers manœuvres en construction et transport et personnel assimilé ainsi que celle relative au personnel des métiers de la construction. Pour ce qui est des femmes œuvrant dans les professions du transport et de la machinerie, on en retrace autant dans la Vallée-de-l'Or qu'à Rouyn-Noranda. Les conductrices de matériel de transport et le personnel féminin assimilé sauf les manœuvres regroupent plus d'une centaine de femmes dans la Vallée-de-l'Or, ce qui en fait le métier le plus populaire du domaine auprès de la gente féminine.

Tableau 46
Métiers liés aux professions du transport et de la machinerie selon le territoire et le sexe,
Abitibi-Témiscamingue, 2001.

	Abitibi	Abitibi-Ouest	Rouyn-Noranda	Témiscamingue	Vallée-de-l'Or	Région
Hommes	2 135	1 715	3 160	1 590	3 595	12 210
Entrepreneurs et contremaîtres du personnel des métiers et des transports	100	65	205	55	220	650
Personnel des métiers de la construction	255	130	390	150	320	1 235
Mécaniciens machines fixes, opérateurs de réseaux électriques, électriciens et monteurs de télécommunications	125	170	325	160	265	1 045
Machinistes, personnel du formage, profilage et montage du métal	145	250	295	140	430	1 270
Mécaniciens	430	335	555	325	795	2 440
Autres métiers n.c.a.	55	20	75	45	100	290
Conducteurs équipement lourd, grutiers, foreurs	270	155	310	135	350	1 225
Conducteurs de matériel de transport et personnel assimilé sauf les manœuvres	515	445	720	335	905	2 920
Aides de soutien des métiers manœuvres en construction et transport et personnel assimilé	235	155	285	250	215	1 135
Femmes	120	100	165	125	165	680
Entrepreneures et contremaîtres du personnel des métiers et des transports	10	0	10	15	0	40
Personnel des métiers de la construction	0	10	0	15	15	45
Mécaniciennes machines fixes, opératrices de réseaux électriques, électriciennes et monteuses de télécommunications	0	10	0	0	10	25
Machinistes, personnel du formage, profilage et montage du métal	10	0	0	0	0	0
Mécaniciennes	0	0	15	10	0	30
Autres métiers n.c.a.	0	25	50	0	25	110
Conductrices équipement lourd, grutières, foreures	0	0	10	0	0	20
Conductrices de matériel de transport et personnel assimilé sauf les manœuvres	75	25	60	75	105	335
Aides de soutien des métiers manœuvres en construction et transport et personnel assimilé	0	25	20	10	10	70

Source : Statistique Canada. Recensement de 2001.

14.3 Les données plus récentes

Selon Service Canada⁵⁹, l'industrie du transport et de l'entreposage regroupe en moyenne environ 3 200 emplois en Abitibi-Témiscamingue pour la période 2003-2005, soit environ 5 % des emplois disponibles dans la région. Cette proportion est similaire à celle qui prévaut à l'échelle du Québec. Selon Service Canada, le domaine du transport et de l'entreposage est très sensible à la conjoncture économique et il adopte généralement des comportements cycliques compte tenu des activités d'approvisionnement et d'exportation des ressources naturelles. Pour 2006-2008, Service Canada estime que les perspectives de croissance annuelles seront de - 1,4 % dans ce secteur d'activité dans la région alors qu'elles seront de 1,3 % à l'échelle du Québec.

Certaines données tirées du Système national IMT⁶⁰ permettent de constater qu'en 2005 en Abitibi-Témiscamingue, le transport en commun et le transport terrestre des voyageurs regroupe 56 employeurs générant environ 600 emplois. Le transport aérien est pour sa part responsable de 230 employés répartis à travers une dizaine d'employeurs. Deux employeurs œuvrant dans le domaine du transport ferroviaire ont sous leur responsabilité une centaine d'employés alors que du côté du transport par camion, on

⁵⁹ Blanchette, Luc. *Perspectives sectorielles 2006-2008. Abitibi-Témiscamingue*, 2006.

⁶⁰ IMT : information sur le marché du travail.

retrace quelque 330 entreprises parmi lesquelles travaillent 1 800 individus. Enfin, les activités de soutien au transport se basent sur une vingtaine d'entreprises où évoluent environ 120 personnes.

Sur le plan des professions, la catégorie des métiers, du transport et de la machinerie totalise en Abitibi-Témiscamingue en 2004 quelque 12 400 emplois⁶¹, ce qui la positionne au deuxième rang parmi les catégories professionnelles (18,5 % des emplois disponibles dans la région). Cette proportion est de 14,3 % à l'échelle de la province. À titre indicatif, mentionnons que c'est la catégorie des ventes et services qui occupe la première place dans la région avec une part de près de 24 %.

Cette catégorie professionnelle du personnel des métiers, du transport et de la machinerie regroupe à la fois les métiers de la construction, ceux de la mécanique et les professions du domaine du transport et de la machinerie lourde. Ces professions se retrouvent dans une vaste gamme de secteurs industriels, mais plus particulièrement dans l'industrie de la construction, l'industrie manufacturière et l'industrie du transport. Pour la majorité de ces professions, un niveau de compétence technique est exigé.

Tableau 47
Répartition et perspectives d'emploi, personnel des métiers, du transport et de la machinerie, Abitibi-Témiscamingue et Québec

	2004		
	Nombre	%	
	Région	Région	Québec
Entrepreneurs	998	1,5 %	1,1 %
Métiers de la construction	944	1,4 %	1,8 %
Autres métiers	5 377	8,0 %	5,7 %
Personnel du transport et conducteurs d'équipements lourds	3 722	5,5 %	3,8 %
Manœuvres en construction et en transport	1 370	2,0 %	1,9 %
Total	12 410	18,5 %	14,3 %

Source : Service d'information sur le marché du travail, CRHC Abitibi-Témiscamingue à partir des données de Statistique Canada.

Enfin, Service Canada indique que les professionnels dans les industries du transport et de la construction sont légèrement plus âgés que ceux de la moyenne des autres secteurs d'activités. La documentation produite fait état d'un vieillissement pour ce type de main-d'œuvre, qui est accentué par les départs massifs à la retraite. Selon Emploi-Québec⁶², parmi les emplois spécialisés les plus exposés aux départs à la retraite figurent ceux liés à la conduite d'équipements lourds et à la mécanique de chantier industriel. Des difficultés de recrutement entre autres pour les professions de la mécanique d'équipements lourds et de la mécanique de véhicules automobiles, de camions et d'autobus sont anticipées du côté des entreprises de moins de 20 employés et de celles du secteur de la construction.

14.4 L'évolution de l'emploi entre 1987 et 2005

Il est possible de voir l'évolution dans le temps de l'emploi en Abitibi-Témiscamingue concentré dans le domaine du transport et de l'entreposage puisque les données sont disponibles pour la période 1987 à 2005. Au total, l'emploi dans ce domaine est passé de 3 200 en 1987 à 2 600 en 2005, ce qui correspond à une régression de 19 % dans le temps. Un sommet a été atteint en 2000 avec 5 500 emplois; il n'a jamais été si haut au cours de cette période. L'année 1992 fut celle où le nombre de personnes qui y œuvraient a été le plus bas (2 000). En 2005, le transport et l'entreposage représente une part de 4,0 % de l'ensemble de la main-d'œuvre régionale; cette part était de 5,4 % en 1987. À lui seul, l'emploi dans l'industrie du transport par camion permet à 1 900 personnes de travailler en 2005.

Ajoutons que la masse salariale dans le domaine de l'industrie du transport et de l'entreposage peut être estimée à environ 88 M\$ en 2005. Ce chiffre est le résultat de la multiplication du nombre de personnes œuvrant dans cette industrie dans la région (2 600) par le salaire moyen d'un camionneur, cette profession regroupant la majorité des gens faisant partie de ce domaine (34 050 \$).

⁶¹ Blanchette, Luc. Service Canada. Perspectives sectorielles et professionnelles 2005-2007. Région Abitibi-Témiscamingue, 2005.

⁶² Emploi-Québec, Le marché du travail dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, perspectives professionnelles 2004-2008, 2004.

14.5 Les perspectives d'emploi

Les perspectives d'emploi sont analysées pour divers groupes professionnels du domaine du transport tant chez Service Canada que chez Emploi-Québec. Le tableau qui suit permet d'embrasser l'ensemble des prévisions, le tout accompagné de données sur le revenu annuel moyen et le nombre d'emplois selon les catégories. Environ 25 professions se rattachent au domaine du transport en Abitibi-Témiscamingue. Quelque 6 800 emplois y sont associés en moyenne pour la période 2003-2005. Les perspectives professionnelles produites par Emploi-Québec permettent de saisir des éléments d'information se rattachant au revenu moyen annuel d'emploi à temps complet pour l'année 2000.

Les professions bénéficiant des meilleures perspectives d'embauche, soit celles qui forment une combinaison des possibilités jugées comme étant bonnes, acceptables ou favorables ou qui portent l'unique mention « bonnes », pour les années à venir sont les suivantes : directeur des transports, surveillant, services postaux et messagerie, contremaître ou entrepreneur en mécanique, mécanicien de chantier industriel, d'équipements lourds ou de motocyclettes, mécanicien et réparateur de véhicules automobiles, de camions et d'autobus, conducteur de camion ou d'équipements lourds et agent de piste dans le domaine du transport aérien.

Tableau 48
Marché du travail dans le domaine du transport, Abitibi-Témiscamingue

CNP ¹	Profession	Revenu annuel moyen, temps plein 2000 (\$) ²	Emplois moyen en 2003-2005 ³	Perspectives 2005-2009 d'Emploi-Québec ²	Perspectives 2006-2008 de Service Canada ³
0713	Directeur des transports	58 000	50	Acceptables	Acceptables
1214	Surveillant, services postaux et messagerie	39 000	90	Acceptables	Acceptables
2271	Pilote, navigateur et instructeur de pilotage du transport aérien	47 000	10	NP	Limitées
2272	Spécialiste du contrôle de la circulation aérienne et personnel assimilé	ND	10	NP	Acceptables
7216	Contremaître/entrepreneur mécanique	45 000	300	Acceptables	Bonnes
7221	Surveillant opérations transport ferroviaire	ND	20	NP	Limitées
7222	Surveillant transport routier et en commun	ND	30	NP	Limitées
7311	Mécanicien de chantier et industriel	48 000	910	Favorables	Bonnes
7312	Mécanicien équipements lourds	45 000	790	Favorables	Bonnes
7315	Mécanicien d'aéronefs et contrôleurs	ND	10	NP	Limitées
7321	Mécanicien et réparateur de véhicules automobiles, camions et autobus	29 000	750	Acceptables	Bonnes
7322	Débosselleur/réparateur de carrosserie	21 000	180	Restreintes	Limitées
7333	Électromécanicien	31 000	50	NP	Acceptables
7334	Mécanicien motocyclette et personnel assimilé	34 000	50	Acceptables	Acceptables
7361	Mécanicien locomotive et cour triage	46 000	30	Restreintes	Limitées
7362	Chef de train et serre-frein	ND	20	NP	Limitées
7411	Conducteur de camions	34 000	1 640	Acceptables	Bonnes
7412	Conducteur autobus et autres transports en commun	22 000	450	Restreintes	Acceptables
7413	Chauffeur taxi, limousine et autres	22 000	110	Restreintes	Limitées
7414	Chauffeur-livreur, services de livraison et de messagerie	27 000	400	Restreintes	Bonnes
7421	Conducteur équipement lourd	39 000	720	Acceptables	Bonnes
7422	Conducteur machinerie d'entretien public	37 000	110	Restreintes	Limitées
7432	Ouvrier, entretien voie ferrée	35 000	10	NP	Limitées
7437	Agent de piste, transport aérien	28 000	10	NP	Acceptables
7443	Préposé, pose et entretien pièces mécaniques d'autos	25 000	30	NP	Limitées

1 CNP : Classification nationale des professions.

2: Emploi-Québec, Le marché du travail dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, perspectives professionnelles 2005-2009, 2006. Les perspectives sont ainsi graduées. Perspectives favorables: bonnes perspectives d'intégration au marché du travail. Perspectives acceptables : perspectives satisfaisantes d'intégration. Perspectives restreintes : limitées.

3 : Service Canada. Perspectives du marché du travail dans les professions au cours de la période 2006-2008. Région de l'Abitibi-Témiscamingue. Sur une échelle visant à positionner les perspectives d'emploi, la graduation passe de « limitées » à « acceptables » et « bonnes ».

NP : information non publiée.

15. La formation en transport

Le Centre de formation en transport de Macamic est le fruit d'un partenariat entre le Centre de formation professionnelle Lac-Abitibi, la MRC d'Abitibi-Ouest, Transports Québec et de la Fédération québécoise des municipalités. Ce centre a vu le jour à l'automne 2002. Son but est de soutenir les municipalités dans la gestion de leur réseau routier. Il a donc développé au fil des années des cours adaptés aux besoins des employés municipaux leur permettant d'approfondir et d'accroître leurs compétences sur les plans de l'entretien, de l'exploitation et de la conservation du réseau routier. Il offre ses cours à travers l'ensemble du Québec. En 2004-2005, quelque 250 personnes ont bénéficié de ses services⁶³. La principale clientèle est formée des directeurs responsables des travaux publics, des contremaîtres et des inspecteurs de voirie. Les cours offerts touchent plusieurs domaines : drainage du réseau routier, préparation de devis, entretien de la chaussée, traitement des surfaces ou inspection des ponts. À ce jour, une douzaine de villes ont pu bénéficier des services exclusifs de ce centre de formation.

Différents programmes de formation sont offerts en Abitibi-Témiscamingue dans le domaine du transport et de l'entretien d'équipements motorisés. La Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois offre le programme Carrosserie ainsi que celui de Mécanique automobile. En 2004-2005, une quarantaine d'élèves y étaient inscrits. Les programmes Mécanique d'engins de chantier, Mécanique de véhicules lourds routiers et Vente de pièces mécaniques et d'accessoires ont permis à la Commission scolaire Lac-Abitibi d'accueillir cette même année plus de 50 étudiants. Le programme Conduite de camions, devenu Transport par camions, est offert dans la région par entente avec le Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme à La Sarre, à Val-d'Or et à Ville-Marie. Une trentaine d'étudiants y étaient inscrits en 2004-2005. Quant au programme Mécanique de véhicules légers, il est offert occasionnellement à La Sarre par entente avec la Commission scolaire des Hauts-Bois de l'Outaouais. Quelque 14 inscriptions furent enregistrées dans la région en 2004-2005.

Tableau 49
Élèves inscrits dans les programmes de formation offerts en Abitibi-Témiscamingue, secteurs Entretien d'équipement motorisé et Transport, 2001-2002 à 2004-2005

Programmes	Commission scolaire	2001	2002	2003	2004
		2002	2003	2004	2005
Carrosserie	CS de l'Or-et-des-Bois	9	14	19	22
Mécanique automobile	CS de l'Or-et-des-Bois	32	22	28	21
Mécanique d'engins de chantier	CS du Lac-Abitibi	23	31	34	30
Mécanique de véhicules lourds routiers	CS du Lac-Abitibi	14	19	13	14
Vente pièces mécaniques et accessoires	CS du Lac-Abitibi	17	7	14	11
Transport par camions	Centre de formation du transport routier, Saint-Jérôme	16	16	16	32
Mécanique de véhicules légers	CS des Hauts-Bois, Outaouais	--	--	14	14

Source : Ministère de l'Éducation du Québec, direction régionale.

⁶³ Le Citoyen, 13 novembre 2005.

16. Les entreprises

Le registre des entreprises élaboré par Statistique Canada permet de constater qu'en Abitibi-Témiscamingue, on peut retracer 1 426 entreprises sur un total de 9 855 qui concentrent leurs activités dans le domaine du transport en 2003. Le transport par camions est fortement présent et constitue le domaine où se retrouvent le plus d'entreprises de transport. Les stations-service occupent la deuxième position, suivies par les entreprises vouées à la réparation et à l'entretien des véhicules automobiles.

Tableau 50
Nombre d'établissements par tailles d'effectifs, Abitibi-Témiscamingue, 2003

	Total
Total	1 426
Construction de routes, de rues et de ponts	20
Fabrication carrosseries/remorques véhicules automobiles	4
Fabrication de pièces pour véhicules automobiles	6
Construction de navires et d'embarcations	3
Grossistes-distributeurs véhicules automobiles	8
Grossistes-distributeurs pièces/accessoires neufs, autos	28
Grossistes-distributeurs pièces/accessoires occasion, autos	1
Marchands d'automobiles	57
Marchands d'autres véhicules automobiles	35
Magasins pièces, pneus, accessoires véhicules automobiles	25
Stations-service	132
Transport aérien régulier	2
Transport aérien non régulier	15
Transport ferroviaire	1
Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs	1
Transport sur les eaux intérieures	2
Transport par camion de marchandises diverses	264
Transport par camion de marchandises spéciales	425
Services urbains de transport en commun	2
Transport interurbain et rural par autocar	1
Services de taxi et de limousine	54
Transport scolaire et transport d'employés par autobus	33
Autres services transport en commun/terrestre voyageurs	12
Transport par eau de tourisme et d'agrément	1
Activités de soutien au transport aérien	9
Activités de soutien au transport ferroviaire	2
Activités de soutien au transport par eau	1
Activités de soutien au transport routier	17
Intermédiaires en transport de marchandises	9
Autres activités de soutien au transport	11
Messageries	9
Services locaux de messagers et de livraison	42
Réparation et entretien de véhicules automobiles	194

* Indéterminé : Entreprises n'ayant pas d'employés inscrits sur leur liste de paie.

Source : Statistique Canada / Registre des entreprises, décembre 2003.

17. Les dépenses

Les dépenses des ménages canadiens⁶⁴ pour le transport en 2004 se sont situées en moyenne à 8 630 \$, en hausse de 3 % par rapport à 2003. Les dépenses au chapitre de l'essence et des autres carburants se sont chiffrées à 1 890 \$, une hausse de 11 % comparativement à l'année précédente. Cette augmentation et celle de 6 % des primes d'assurances, qui ont atteint 1 230 \$, ont été contrebalancées en partie par une diminution de 5 % des dépenses au chapitre de l'achat de véhicules automobiles. Quant aux dépenses moyennes pour le transport public, incluant le prix des billets d'avion ou de transport en commun, elles ont cru de 13 % pour atteindre 810 \$ par ménage. À l'échelle du Québec, les dépenses des ménages pour 2004 pour le transport étaient de 7 160 \$.

Les dépenses des ménages québécois⁶⁵ sont tirées de l'Enquête sur les dépenses des ménages menée par Statistique Canada à chaque année auprès d'un échantillon de quelque 2 000 ménages. En 2002, les ménages québécois ont dépensé en moyenne 6 878 \$, soit 2 390 \$ de moins que les ontariens pour le poste du transport. Cela se traduit par une part d'environ 13 % de l'ensemble des dépenses des ménages du Québec contre 14 % du côté ontarien. Les dépenses de transport arrivent au deuxième rang en importance dans la province de Québec, derrière le logement (17 %). Au fil des années, les dépenses en transport au Québec ont connu des hausses et des baisses. Elles sont toutefois passées de 6 197 \$ à 6 787 \$ entre 2001 et 2002, soit une hausse de 10 %. Cela est essentiellement dû à l'augmentation de la somme moyenne versée par les ménages à l'achat ou à la location d'un véhicule ainsi qu'au poste de l'essence et des autres carburants.

En Abitibi-Témiscamingue, les dépenses potentielles de consommation courante pour les véhicules automobiles, les pièces et les stations-service s'élèvent à environ 225,8 M\$ (données de 2000), ce qui se traduit par des frais de près de 4 300 \$ par ménage. Les dépenses pour les véhicules de loisir et les moteurs hors-bord cumulent quelque 23,6 M\$ (449 \$ par ménage). Pour leur part, les services relatifs à l'utilisation de véhicules automobiles totalisent dans la région près de 74,6 M\$ de dépenses alors que les services liés à l'utilisation de véhicules de loisir et de moteurs hors-bord se traduisent par des déboursés potentiels de quelque 5,2 M\$.

Tableau 51
Dépenses potentielles des ménages, Abitibi-Témiscamingue et Québec, 2000

	Dépenses potentielles de consommation courante en biens et services				Dépenses potentielles de consommation courante en services			
	Véhicules automobiles, pièces et stations-service		Véhicules de loisir (sauf bicyclettes) et moteurs hors-bord		Services relatifs à l'utilisation de véhicules automobiles		Services relatifs à l'utilisation de véhicules de loisir (sauf bicyclettes) et moteurs hors-bord	
	Total (000 \$)	Par ménage	Total (000 \$)	Par ménage	Total (000 \$)	Par ménage	Total (000 \$)	Par ménage
Abitibi	37 111	3 850	3 821	396	11 421	1 185	872	90
Abitibi-Ouest	33 960	3 824	2 190	247	9 875	1 112	878	99
Rouyn-Noranda	64 049	3 590	6 088	341	22 622	1 268	1 311	73
Témiscamingue	28 243	3 940	5 077	708	8 534	1 190	811	113
Vallée-de-l'Or	62 455	3 470	6 455	359	22 174	1 232	1 309	73
Région	225 819	4 289	23 632	449	74 626	1 418	5 180	98
Québec	9 103 733	3 234	760 493	270	3 527 453	1 253	181 752	65

Source : Statistique Canada. Dépenses des ménages, 1999. Compusearch Micromarketing. Données et Systèmes. Compilation : Direction de l'analyse économique et Direction du commerce, ministère de l'Industrie et du Commerce, 2001.

Selon un sondage réalisé à l'automne 2004 par MicroBBM, les dépenses moyennes par foyer pour le transport s'élèvent en Abitibi-Témiscamingue à 6 220 \$, ce qui équivaut à une part de 12 % du revenu moyen total par foyer.

⁶⁴ Données publiées par Statistique Canada, Le Quotidien, 12 décembre 2005.

⁶⁵ Institut de la statistique du Québec. Données sociales du Québec. Édition 2005.

La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec estime qu'en Abitibi-Témiscamingue⁶⁶ il s'est vendu en 2003 un total de 7 587 véhicules neufs, excluant les véhicules lourds, parmi ses 45 membres actifs⁶⁷. Cela équivaut à près de 2 % des ventes à l'échelle de la province. Ce total est à la hausse depuis l'année 2000 où il se chiffrait à 5 307 véhicules.

Les dépenses moyennes annuelles des ménages en 2001 dans la région pour les agences de voyage se sont élevées à 235 \$, soit une quarantaine de dollars de moins que les dépenses des ménages québécois. Quant aux dépenses liées aux pièces d'autos, elles s'élevaient à 225 \$ en Abitibi-Témiscamingue, soit une trentaine de dollars de plus que ce qui était observé à l'échelle de la province.

Tableau 52
Dépenses moyennes annuelles des ménages, Abitibi-Témiscamingue, 2001

	Agences de voyage	Pièces d'autos
Région	235 \$	225
Québec	272 \$	195

Source : Statistique Canada et Géocom Recherche inc.

Les dépenses en immobilisation touchent les coûts d'acquisition, de construction et d'installation d'usines. Elles couvrent également les frais pour des études de faisabilité, des honoraires de professionnels ainsi que des frais d'installation. Elles comprennent également la valeur des biens immobilisés implantés dans les entreprises de même que les frais d'intérêt capitalisés découlant de prêts finançant des immobilisations. Les dépenses d'immobilisation sont tirées d'une enquête menée par Statistique Canada s'adressant aux établissements et couvrent les domaines du privé et du public. Ces établissements sont classés selon un système permettant d'obtenir des statistiques basées sur différents types de production de biens et de services. En Abitibi-Témiscamingue, les dépenses en immobilisation pour le transport et l'entreposage étaient estimées à près de 45 M\$ en 2005 alors qu'elles s'élevaient à plus de 48 M\$ en 2004. Pour 2005, elles représenteraient donc environ 4 % de toutes les dépenses en immobilisation de la région. Elles étaient de l'ordre de 5 % l'année précédente.

Tableau 53
Dépenses en immobilisation, Abitibi-Témiscamingue, 2001-2005

	2001	2002	2003	2004	2005
	Dépenses en M \$				
Tous les secteurs	626,3	854,9	740,6	974,2	1 066,8
Industrie primaire	242,1	374,1	207,9	313,3	220,3
Industrie secondaire	77,7	76,5	132,4	100,7	129,8
Industrie tertiaire	238,1	324,8	307,5	464,5	619,5
Transport et entreposage	32,0	43,2	34,6	48,4	44,7
Logement	68,3	79,4	92,8	95,8	97,2

2001-2003 : données réelles; 2004 : données réelles provisoires; 2005 : perspectives.

Source : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales, 2005.

⁶⁶ La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec incorpore Lebel-sur-Quévillon dans la région Abitibi-Témiscamingue.

⁶⁷ Un de ces membres est localisé à Lebel-sur-Quévillon.

Conclusion

Compte tenu des caractéristiques socio-économiques de l'Abitibi-Témiscamingue, le système de transport se doit d'y être performant. De façon générale, on peut conclure que la région est bien pourvue.

La mobilité est un facteur important dans la région. On a pu constater que parmi la population en emploi, plus de la moitié travaille dans sa localité de résidence alors que le tiers doit se déplacer ailleurs. Les données liées à l'emploi révèlent d'ailleurs que l'industrie du transport et de l'entreposage emploie à elle seule 5 % de la population active de la région. Soulignons également que plusieurs milliers de personnes tirent leur revenu d'emploi d'une profession en lien avec le transport.

Plusieurs routes desservent les communautés Témiscabitiennes. Le ministère des Transports du Québec et les municipalités ont d'importantes responsabilités à cet égard, notamment en ce qui a trait à leur entretien. Le transport des marchandises et la sécurité des personnes sont, à ce titre, des préoccupations de premier plan, d'où l'importance des fonds qui y sont investis.

On retrouve de plus en plus de véhicules circulant sur nos routes, qu'il s'agisse de véhicules de promenade ou de véhicules utilisés à des fins institutionnelle, professionnelle ou commerciale. Quant aux véhicules voyageant hors du réseau routier, les motoneiges et les véhicules tout-terrain ainsi que les véhicules-outils et les autres sont également en croissance, tout comme les titulaires de permis de conduire.

En ce qui a trait aux accidents, l'Abitibi-Témiscamingue doit composer avec des décès qui fluctuent au fil des années mais aussi avec un nombre de blessés qui est en hausse constante. Cela peut notamment s'expliquer par le fait que de plus en plus de véhicules sont mis en circulation et que les distances parcourues sont également en augmentation. Plusieurs interventions ont toutefois été réalisées afin d'améliorer la sécurité par des investissements sur le réseau routier et dans la sensibilisation. Ce dernier volet a probablement porté fruit puisqu'on note dans la région une réduction des infractions sur le plan de la vitesse, des arrêts obligatoires et du port de la ceinture de sécurité depuis quelques années. Par contre, la conduite avec facultés affaiblies demeure un problème comparativement aux autres régions de la province.

Les territoires de la région s'organisent, chacun à leur façon, afin d'assurer aux résidents différents services de transport collectif. Les milieux ruraux font l'objet d'une attention particulière. Un système de covoiturage a également été structuré par le biais de la mise en ligne d'un site Internet géré par le MTO au profit de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec. Le transport par autobus fait bonne figure. Le réseau interurbain est couvert par une entreprise familiale qui dessert la plupart des municipalités de la région. Cela assure à la clientèle la possibilité de voyager à l'intérieur et hors de la région. Quant au transport scolaire, il rejoint une vaste clientèle répartie dans tous les territoires. S'ajoute à cela la flotte de taxis couvrant différentes agglomérations.

La présence des camions s'impose un peu partout en Abitibi-Témiscamingue puisqu'il s'agit d'un mode de transport privilégié pour le déplacement des marchandises entrant et sortant de la région ou qui transitent à l'intérieur de ses limites. Les produits miniers et forestiers génèrent une part majoritaire de ce trafic. Évidemment, les véhicules lourds se retrouvent en plus grand nombre sur certaines routes, dont la 117. Leur inspection n'empêche toutefois pas les accidents, ceux-ci variant annuellement.

Du côté récréation, on peut rappeler le développement dans la région de la Route verte. Celle-ci en est pratiquement à mi-chemin en ce qui a trait au nombre de kilomètres désormais disponibles pour y circuler. S'y ajoutent les sentiers de motoneige qui font la renommée de l'Abitibi-Témiscamingue. Quant aux sentiers permettant la circulation de véhicules tout-terrain, ils devraient être appelés, au cours des années à venir, à se multiplier.

Comme ailleurs au Québec, le transport ferroviaire n'a plus l'impact qu'il a déjà eu. Ses services demeurent par contre précieux dans la région pour le déplacement des marchandises sur de longues distances, surtout en ce qui a trait aux marchandises lourdes ou en vrac. Les marchés québécois et ontariens peuvent ainsi être desservis. On reconnaît également son utilité pour le transport des marchandises hors normes ou dangereuses. Il faut par contre souligner que ce mode de transport est de plus en plus lent compte tenu de l'état des lignes et qu'un certain transfert vers le camion a dû être réalisé suite à la régression graduelle des services offerts par les compagnies de transport ferroviaire.

Les aéroports de la région accueillent différents appareils civils et militaires, ce qui permet à la région de structurer une offre de services aux diverses clientèles, qu'il s'agisse de gens d'affaires ou de voyageurs. Les gens ayant besoin de services médicaux d'urgence ou spécialisés peuvent également en bénéficier. Les transporteurs s'inscrivent dans un milieu à forte concurrence et plusieurs restructurations sont venues affecter les liaisons ainsi que la fréquence des vols. Quant aux tarifs, ils demeurent élevés.

Annexe 1

Longueur réelle (km) du réseau routier sous la gestion du ministère des Transports,
Abitibi-Témiscamingue, 2005

	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	Route d'accès aux ressources	Total
Abitibi	181,6	130,9	144,7	21,9	479,1
Amos	33,7	2,6	22,1	0	58,4
Barraute	0,0	33,6	26,2	0	59,8
Berry	0,0	0	7,1	3,1	10,2
Champneuf	0,0	0	6,3	0	6,3
La Corne	12,8	0	0	0	12,8
La Morandière	0,0	13,6	3,9	0	17,5
La Motte	21,9	0	3,4	0	25,3
Landrienne	0,0	17,5	0	0	17,5
Launay	16,8	0	9,3	0	26,1
Preissac	0,0	0	29,6	0	29,6
Rochebeaucourt	0,0	12,5	0	6,1	18,6
Saint-Dominique-du-Rosaire	45,0	0	1,7	0	46,7
Saint-Félix-de-Dalquier	9,9	0	0	0	9,9
Sainte-Gertrude-Manneville	0,0	0	19,2	0,5	19,7
Saint-Marc-de-Figuery	14,3	0	0	0	14,3
Saint-Mathieu-d'Harricana	10,1	0	0	0	10,1
Trécesson	17,1	0	6,5	1,8	25,4
Territoire non organisé	0,0	51,1	9,4	10,4	70,9
Abitibi-Ouest	117,6	89,7	186,8	93,7	487,8
Authier	14,8	0	5,0	9,6	29,4
Authier-Nord	0,0	0	4,7	29,1	33,8
Chazel	0,0	0	8,4	7,6	16,0
Clermont	0,0	13,7	5,4	0	19,1
Clerval	0,0	0	5,8	0	5,8
Duparquet	17,7	0	0	0	17,7
Dupuy	0,0	15,5	3,7	0	19,2
Gallichan	0,0	0	8,6	0	8,6
La Reine	0,0	0	7,4	0	7,4
La Sarre	6,9	17,1	2,4	0	26,4
Macamic	23,1	6,1	6,3	0	35,5
Normétal	0,0	12,0	1,5	0	13,5
Parmarolle	13,3	0	8,9	0	22,2
Poularies	0,0	16,8	16,1	0	32,9
Rapide-Danseur	22,7	0	4,2	0	26,9
Roquemaure	0,0	0	6,3	0	6,3
Sainte-Germaine-Boulé	6,2	2,1	16,1	0	24,4
Sainte-Hélène-de-Mancebourg	0,0	0	9,6	0	9,6
Saint-Lambert	0,0	0	7,3	4,4	11,7
Taschereau	12,9	0	41,5	0	54,4
Val-Saint-Gilles	0,0	6,4	7,8	9,3	23,5
Territoire non organisé	0,0	0	9,8	33,7	43,5
Rouyn-Noranda	175,6	6,7	131,4	102,7	416,4
Témiscamingue	168,2	0	242,9	11,7	422,8
Angliers	0,0	0	12,0	0	12,0
Béarn	0,0	0	10,0	10,1	20,1
Belleterre	0,0	0	19,2	0	19,2

Duhamel-Ouest	14,0	0	4,5	0	18,5
Fugèreville	0,0	0	12,2	0	12,2
Guérin	0,0	0	21,8	0	21,8
Kipawa	0,0	0	9,2	0	9,2
Laforce	0,0	0	25,3	0	25,3
Latulipe-et-Gaboury	0,0	0	21,5	0	21,5
Laverlochère	0,0	0	16,1	0	16,1
Lorrainville	0,0	0	14,6	0	14,6
Moffet	0,0	0	22,2	0	22,2
Nédelec	29,4	0	3,3	0	32,7
Notre-Dame-du-Nord	19,2	0	3,3	0	22,5
Rémigny	5,4	0	18,5	0	23,9
Saint-Bruno-de-Guigues	14,6	0	4,9	0	19,5
Saint-Édouard-de-Fabre	22,0	0	3,1	0	25,1
Saint-Eugène-de-Guigues	0,0	0	18,3	1,6	19,9
Témiscaming	44,7	0	0,9	0	45,6
Ville-Marie	2,7	0	2,0	0	4,7
Territoire non organisé	16,2	0	0	0	16,2
Vallée-de-l'Or	338,5	24,5	46,9	11,4	421,3
Belcourt	0,0	19,7	0	0	19,7
Malartic	10,7	0	5,1	0	15,8
Rivière-Héva	24,0	0	0	0	24,0
Senneterre	57,1	0,6	0	0	57,7
Senneterre paroisse	50,7	4,2	0	0	54,9
Val-d'Or	111,2	0	28,8	0	140,0
Territoire non organisé	84,8	0	13,0	11,4	109,2
Région	981,5	251,8	752,7	241,4	2 227,4

Routes nationales : grands axes interrégionaux et extraprovinciaux, liaisons entre agglomérations urbaines principales (généralement de 25 000 habitants et plus), corridors touristiques majeurs et accès aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance internationale ou nationale.

Routes régionales : liaisons entre les agglomérations urbaines secondaires (généralement entre 5 000 et 25 000 habitants), entre celles-ci et les agglomérations urbaines principales, liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à caractère industriel, accès aux stations touristiques majeures et aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines principales peuvent aussi faire partie de cette classe.

Routes collectrices : comprennent les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations urbaines et aux dessertes maritimes ou aériennes en région éloignée de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux et aux stations touristiques d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines secondaires peuvent également faire partie de cette classe.

Chemins d'accès aux ressources : chemin ayant comme vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou autres services publics, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale ou fédérale, ou à des carrières exploitées par le ministère des Transports.

Source : Ministère des Transports du Québec.

Annexe 2

Dépenses d'investissement du milieu municipal en transport et dépenses totales d'investissement municipal, exercice financier 2004

	Dépenses en transport	Dépenses totales	Dépenses en transport sur dépenses totales
TNO de la MRC Témiscamingue	0	13 994	0,00
Témiscaming	387 916	513 567	0,76
Kipawa	0	0	0,00
Saint-Édouard-de-Fabre	8 672	61 134	0,14
Béarn	561 711	1 607 906	0,35
Ville-Marie	576 672	1 050 320	0,55
Duhamel-Ouest	67 350	67 350	1,00
Lorrainville	131 102	331 914	0,39
Saint-Bruno-de-Guigues	260 098	298 989	0,87
Laverlochère	575 094	588 749	0,98
Fugèreville	2 893	14 672	0,20
Latulipe-et-Gaboury	26 250	45 159	0,58
Belleterre	80 549	177 951	0,45
Laforce	0	0	0,00
Moffet	16 320	22 493	0,73
Angliers	359	7 595	0,05
Saint-Eugène-de-Guigues	26 177	247 310	0,11
Notre-Dame-du-Nord	67 818	217 966	0,31
Guérin	24 227	24 616	0,98
Nédelec	16 148	53 601	0,30
Rémigny	48 915	59 432	0,82
Total Témiscamingue	2 878 271	5 404 718	0,53
Rouyn-Noranda	2 328 630	5 918 545	0,39
TNO de la MRC Abitibi-Ouest	0	0	0,00
Duparquet	23 810	63 747	0,37
Rapide-Danseur	26 091	57 365	0,45
Roquemaure	70 923	307 505	0,23
Gallichan	3 456	85 247	0,04
Palmarolle	64 295	490 475	0,13
Sainte-Germaine-Boulé	0	114 138	0,00
Poularies	141 775	205 897	0,69
Taschereau	75 885	256 962	0,30
Authier	0	0	0,00
Macamic	46 353	80 331	0,58
Sainte-Hélène-de-Mancebourg	33 000	84 000	0,39
Clerval	0	0	0,00
La Reine	116 058	137 694	0,84
Dupuy	5 055	16 228	0,31
La Sarre	670 670	1 168 297	0,57
Chazel	35 499	45 141	0,79
Authier-Nord	0	1 655	0,00
Val-Saint-Gilles	198 560	198 560	1,00
Clermont	30 009	33 582	0,89
Normétal	2 938	62 212	0,05
Saint-Lambert	0	84 425	0,00
Total Abitibi-Ouest	1 544 377	3 493 461	0,44
TNO de la MRC Abitibi	0	0	0,00
Champneuf	48 332	48 332	1,00
Rochebaucourt	64 357	66 401	0,97
La Morandière	34 028	41 437	0,82
Barraute	267 283	463 036	0,58

La Corne	67 440	87 753	0,77
Landrienne	299 522	403 305	0,74
Saint-Marc-de-Figuery	480 341	480 341	1,00
La Motte	40 223	52 053	0,77
Saint-Mathieu-d'Harricana	44 393	46 217	0,96
Amos	1 123 270	3 299 890	0,34
Saint-Félix-de-Dalquier	167 615	214 186	0,78
Saint-Dominique-du-Rosaire	2 878	2 878	1,00
Berry	691 745	691 745	1,00
Trécesson	0	0	0,00
Launay	14 572	14 572	1,00
Sainte-Gertrude-Manneville	0	3 421	0,00
Preissac	92 746	757 961	0,12
Total de la MRC Abitibi	3 438 745	6 673 528	0,52
TNO de la MRC Vallée-de-l'Or	0	0	0,00
Val-d'Or	641 314	7 625 372	0,08
Rivière-Héva	0	5 749	0,00
Malartic	112 901	433 960	0,26
Senneterre	1 039 746	1 887 559	0,55
Senneterre	0	0	0,00
Belcourt	0	12 138	0,00
Total de la MRC Vallée-de-l'Or	1 793 961	9 964 778	0,18
Région	11 983 984	31 455 030	0,38

Source : Ministère des Affaires municipales et des régions. Rapport financier des organismes municipaux, exercice financier 2004. Site Internet : www.mamr.gouv.qc.ca/finances (section Informations financières).

Annexe 3

Dépenses de fonctionnement du milieu municipal en transport et dépenses totales de fonctionnement municipal, exercice financier 2004

Nom municipalité	Dépenses de fonctionnement en transport	Dépenses totales de fonctionnement	Part des dépenses de fonctionnement en transport sur les dépenses totales de fonctionnement
Abitibi	90 935	182 442	0,50
Champneuf	65 009	164 863	0,39
Rochebaucourt	103 194	200 750	0,51
La Morandière	383 240	497 790	0,77
Barraute	317 853	1 581 756	0,20
La Corne	184 156	428 008	0,43
Landrienne	154 446	675 114	0,23
Saint-Marc-de-Figuery	108 734	356 548	0,30
La Motte	247 768	420 622	0,59
Saint-Mathieu-d'Harricana	132 128	410 434	0,32
Amos	2 603 431	20 541 418	0,13
Saint-Félix-de-Dalquier	170 868	643 021	0,27
Saint-Dominique-du-Rosaire	143 930	361 328	0,40
Berry	256 763	754 112	0,34
Trécesson	253 530	668 105	0,38
Launay	54 176	204 892	0,26
Sainte-Gertrude-Manneville	147 066	336 319	0,44
Preissac	225 457	826 994	0,27
MRC Abitibi	5 642 684	29 254 516	0,19
Abitibi-Ouest	36 530	840 182	0,04
Duparquet	129 309	575 127	0,22
Rapide-Danseur	64 421	230 403	0,28
Roquemaure	73 984	309 787	0,24
Gallichan	116 677	361 806	0,32
Palmarolle	179 854	800 424	0,22
Sainte-Germaine-Boulé	187 195	621 994	0,30
Poularies	92 599	527 142	0,18
Taschereau	266 313	1 002 073	0,27
Authier	87 590	718 815	0,12
Macamic	383 917	2 045 504	0,19
Sainte-Hélène-de-Mancebourg	67 370	221 193	0,30
Clerval	127 755	291 377	0,44
La Reine	125 981	307 621	0,41
Dupuy	168 564	720 445	0,23
La Sarre	1 143 360	6 079 630	0,19
Chazel	79 454	349 586	0,23
Authier-Nord	89 135	341 866	0,26
Val-Saint-Gilles	122 784	912 406	0,13
Clermont	119 804	966 274	0,12
Normétal	153 227	639 483	0,24
Saint-Lambert	41 521	328 524	0,13
MRC Abitibi-Ouest	3 857 344	19 191 662	0,20
Rouyn-Noranda	9 386 872	42 423 092	0,22
Témiscamingue	56 440	330 877	0,17
Témiscaming	855 864	3 598 917	0,24
Kipawa	125 100	433 833	0,29
Saint-Édouard-de-Fabre	207 420	571 488	0,36
Béarn	174 578	599 137	0,29
Ville-Marie	401 629	2 327 535	0,17
Duhamel-Ouest	159 467	563 683	0,28

Lorrainville	151 051	934 857	0,16
Saint-Bruno-de-Guigues	267 604	834 553	0,32
Laverlochère	124 832	610 972	0,20
Fugèreville	142 028	291 997	0,49
Latulipe-et-Gaboury	90 739	278 013	0,33
Belleterre	77 007	296 389	0,26
Laforce	80 557	177 205	0,45
Moffet	43 788	137 048	0,32
Angliers	145 143	473 336	0,31
Saint-Eugène-de-Guigues	95 056	387 055	0,25
Notre-Dame-du-Nord	197 978	1 010 377	0,20
Guérin	97 685	265 578	0,37
Nédélec	117 803	332 125	0,35
Rémigny	94 877	286 548	0,33
MRC Témiscamingue	3 706 646	14 741 523	0,25
Vallée-de-l'Or	62 591	173 588	0,36
Val-d'Or	6 684 143	27 172 744	0,25
Rivière-Héva	140 941	518 083	0,27
Malartic	687 393	3 795 739	0,18
Senneterre	895 045	3 753 170	0,24
Senneterre	184 952	647 420	0,29
Belcourt	100 508	230 446	0,44
MRC Vallée-de-l'Or	8 755 573	36 291 190	0,24
Région	31 349 119	141 901 983	0,22
Québec	1 798 959 909	9 068 162 370	0,20

Source : Ministère des Affaires municipales et des régions. Rapport financier des organismes municipaux, exercice financier 2004. Site Internet : www.mamr.gouv.qc.ca/finances (section Informations financières).

Bibliographie

Accessibilités 2001. Activités en cours, le 1^{er} mars 2005.

Accessibilité 2001. Rapport d'activités de novembre 2000 à mars 2004, avril 2004.

Accessibilité 2001. Site Internet : www.acces2001.com

Blanchette, Luc. Ressources humaines et Développement des compétences Canada. *Les perspectives sectorielles et professionnelles en Abitibi-Témiscamingue. Horizon 2005 à 2007*, 2005.

Blanchette, Luc. Service Canada. *Les perspectives sectorielles de l'Abitibi-Témiscamingue. Scénario 2006 à 2008*, mars 2006.

Commission des transports du Québec. *Rapport annuel de gestion 2004-2005*, 2005.

Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue. *La desserte aérienne régionale*. Mémoire déposé dans le cadre de la consultation sur le renouvellement de l'entente avec Air Canada, octobre 2005.

Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue. Mémoire à la Commission de l'économie et du travail. *Le prix de l'essence et ses effets sur l'économie de l'Abitibi-Témiscamingue*, août 2001.

Corporation du Parc linéaire Rouyn-Noranda/Taschereau. *Au cœur de notre région, Parc linéaire Rouyn-Noranda/Taschereau. Pour le développement d'un tracé alternatif au sentier transcanadien*, 2005.

Emploi-Québec. *Le marché du travail dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, perspectives professionnelles 2005-2009*, 2006.

Institut de la statistique du Québec. Données sociales du Québec, édition 2005.

Ministère des Ressources naturelles, Service du développement et de l'intégrité du territoire. *L'entretien des chemins du domaine de l'État. Rapport du groupe de travail interministériel (Affaires municipales et Métropole, Faune et Parcs, Forêts, Mines, Territoire, Transports) sur l'entretien des chemins du domaine de l'État*, juin 2001.

Riopel, Marc. *Le réseau routier en Abitibi-Témiscamingue*. Site Internet : <http://www.encyclobec.ca/main.php?docid=517>

Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de l'Abitibi-Témiscamingue. *Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de l'Abitibi-Témiscamingue*, avril 2002.

Société de l'assurance automobile du Québec. Communiqué de presse du 7 décembre 2004.

Société de l'assurance automobile du Québec. Direction des études et des stratégies en sécurité routière. Direction générale de l'actuariat, de la recherche et des enquêtes. *Bilan 2004 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers. Dossier statistique*, octobre 2005.

Solidarité rurale, *Le Trotteur*, volume 8, numéro 2, septembre 2005.

Statistique Canada. *Le Quotidien*, 12 décembre 2005.

Table de concertation régionale sur la route 117. *Données statistiques sur le transport des marchandises, corridor routier de la 117*, tirées de l'Étude sur le transport des marchandises au Québec, décembre 1999.

Transport Canada. *Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports*, juillet 2004.

Transport Québec. Site Internet : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/index.asp>

Transport Québec. Bulletin économique du transport, novembre 2004.

Transport Québec. *Classification fonctionnelle*. Document de travail lié au Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, version finale Octobre 2000.

Transport Québec. *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, plan d'action 2002-2007*, 2002.

Transport Québec. *Réseau ferroviaire – Infrastructures et structures de l'industrie*. Document de travail lié au Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, version finale Septembre 2001.

Transport Québec, direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, service des inventaires et plan. *Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur*, janvier 2004.

Transports Québec, direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec. *Bilan 2004-2005. Rapport, mars 2005*, 2005.

Transport Québec. *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, plan d'action 2002-2007*, 2002.

Coupages de presse :

L'Écho, Cahier Économie, 18 juin 2003.

L'Écho, 4 février 2004.

L'Écho, 10 mars 2004.

L'Écho, 17 novembre 2004.

L'Écho, 4 mai 2005.

L'Écho, 14 septembre 2005.

L'Écho, 28 septembre 2005.

La Frontière, 24 mars 2004.

La Frontière, 31 mars 2004.

La Frontière, 2 février 2005.

La Frontière, 27 avril 2005.

La Frontière, 17 août 2005.

Le Citoyen, 20 août 2006.

La Frontière, 18 janvier 2006.

Le Citoyen, 15 mai 2005.

Le Citoyen, 11 septembre 2005.

Le Citoyen, 13 novembre 2005.

Le Citoyen, 23 novembre 2003.

Les Affaires, Cahier Entreprendre, 23 octobre 2004.

Les Affaires, Cahier Entreprendre, 19 mars 2005.

Les Affaires, Dossier Le Québec aérien, 30 avril 2005.

Les Affaires, 10 septembre 2005.

Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 23 mars 2004.

Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 26 mars 2004.

Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 26 octobre 2004.

Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 2 novembre 2004.

Radio-Canada.ca – région Abitibi-Témiscamingue, 24 janvier 2005.

Réseaux, Dossier Transport, février 2005.

Communiqués de presse :

Communiqué de presse du député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue, monsieur Daniel Bernard, et de la ministre déléguée aux Transports, madame Julie Boulet, 10 novembre 2004.

Communiqué de presse des bureaux de comté du ministre Pierre Corbeil et du député Daniel Bernard, 23 septembre 2005.

Communiqué de presse du Cabinet du ministre des Finances et de la Régie de l'énergie, 2 septembre 2005.