

## LE TRANSPORT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

— Valérie Shaffer

Les voies de transport, qu'elles soient routières, ferroviaires ou aériennes, sont au cœur du développement du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Si certaines réalités relatives au transport régional demeurent les mêmes, tels la grande superficie du territoire et l'éloignement des grands centres, la mobilité durable s'impose de plus en plus comme un enjeu de fond.

### LE RÉSEAU ROUTIER

La longueur totale des routes sous la responsabilité du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) était de 2 218 km en 2017. Plus précisément, on calculait 977 km de routes nationales, 252 km de routes régionales, 748 km de routes collectrices et 241 km de routes d'accès aux ressources<sup>1</sup>.

La proportion de chaussées en bon état, c'est-à-dire jugées confortables pour l'usager et ne nécessitant habituellement pas de travaux de réfection, s'est significativement améliorée de 2009 à 2016, passant de 62 % à 80 %<sup>2</sup>.

#### ■ Les travaux routiers

Parmi les grands projets réalisés au réseau routier dans les dernières années, on compte l'asphaltage de la route 391 entre Rollet et Cloutier (2000, 2002 et 2009), l'aménagement de carrefours giratoires à Amos (2003) et à Val-d'Or (2002, 2003, 2004 et 2005) et l'aménagement de voies de dépassement sur la route 117 à la côte Joannès (2015).

La programmation régionale des travaux routiers 2018-2020 du MTMDET comprend 69 chantiers pour un investissement de plus de 187 M\$. L'ensemble des travaux permettront la création ou le maintien de 1 152 emplois. Parmi les 30 projets de 500 000 \$ et plus, 5 sont situés en Abitibi, 6 en Abitibi-Ouest, 6 dans La Vallée-de-l'Or, 11 à Rouyn-Noranda et 2 au Témiscamingue<sup>3</sup>.

Les chantiers les plus importants sont notamment la reconstruction d'une section de la route 111 à Amos, l'asphaltage sur la

### ✓ LA MOBILITÉ DURABLE

La planification des transports intègre de plus en plus le concept de mobilité durable. En avril 2018, le gouvernement s'est doté de la *Politique de mobilité durable - 2030* qui couvre tous les modes de transport. La mobilité durable est l'application des composantes du développement durable au transport.

■ Selon la composante économique, la mobilité doit être efficace et favoriser le dynamisme économique et les corridors de commerce.

■ Selon la composante sociale, elle doit être accessible, équitable, sécuritaire et compatible avec la santé.

■ Selon la composante environnementale, elle limite la consommation d'espace et de ressources, s'intègre au milieu et réduit les émissions de gaz à effet de serre.

Source : MTMDET, Politique de mobilité durable - 2030.

route 101 dans le quartier Montbeillard, l'ajout de voies sur la route 117 dans le quartier Cadillac et la voie de contournement de Rouyn-Noranda (asphaltage et aménagement de deux carrefours giratoires).

#### ■ Les accidents de la route

Dans la région, le bilan routier fait état de 727 victimes d'accidents en 2017. Au total, 39 personnes ont subi des blessures graves et 15 sont décédées, comparativement à 30 décès et 9 blessés graves en 2016<sup>4</sup>.

### Nombre d'accidents et de victimes

> MRC de la région et Québec, 2017

	Accidents	Victimes
Abitibi	531	149
Abitibi-Ouest	258	75
La Vallée-de-l'Or	883	216
Rouyn-Noranda	748	230
Témiscamingue	175	57
Région	2 595	727
Ensemble du Québec	102 487	37 190

Source : SAAQ, Dossier statistique - Bilan 2017 - Accidents, parc automobile, permis de conduire, 2018.

#### ■ Les infractions

En 2014, les conducteurs de l'Abitibi-Témiscamingue ont commis, sur les routes d'ici comme d'ailleurs, 18 141 infractions au Code de la sécurité routière. L'excès de vitesse compte pour plus de trois quarts des infractions. Par ailleurs, 367 infractions au Code criminel, dont une majorité étaient liées à l'alcool (340), ont été commises<sup>5</sup>. Les statistiques des dernières années ne permettent pas d'établir une tendance nette à la hausse ou à la baisse des infractions. ■

Sources :

1. MTMDET, Direction générale de l'Abitibi-Témiscamingue.
2. MTMDET, Bilan de l'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois 2016, 2017.
3. MTMDET, Programmation routière 2018-2020, 2017.
4. SAAQ, Dossier statistique - Bilan 2017 - Accidents, parc automobile, permis de conduire, 2018.
5. François Tardif, Les infractions et les sanctions liées à la conduite d'un véhicule routier 2006-2015, SAAQ, 2016. Note : Les données 2015 et plus peuvent être modifiées en raison des délais entre l'infraction et la condamnation.

# SUR NOS ROUTES ET CHEMINS DE FER

Le nombre de conducteurs est en croissance. Ainsi en est-il du parc de véhicules et de camions lourds. Malgré cela, le réseau routier de la région demeure assez fluide. Quant au transport ferroviaire de marchandise, une hausse des trafics est également prévue dans les années à venir.

## ■ Les titulaires de permis

En 2016, l'Abitibi-Témiscamingue totalise 102 449 titulaires d'un permis de conduire, dont 48 % sont des femmes et 52 % des hommes. Deux grands constats se dégagent depuis 2011, soit l'augmentation du nombre de conducteurs (+1 819) et leur vieillissement (variation de -10 % chez les 24 ans et moins et de +26 % chez les 65 ans et plus)<sup>1</sup>.

## ■ Le parc de véhicules

Le nombre de véhicules en circulation ne cesse d'augmenter au fil des ans. En 2016, le parc comprenait 176 371 véhicules, comparativement à 165 111 en 2011 (variation de +3 %). Ils servent majoritairement à des fins de promenade (60 %), mais aussi pour la circulation restreinte ou hors réseau (32 %) et pour un usage institutionnelle, professionnelle ou commerciale (8 %)<sup>2</sup>.

En 2016, la région disposait d'un ratio de 0,85 véhicule de promenade par habitant de 15 ans et plus. Pour l'ensemble de la province, ce ratio est de 0,69. Ainsi, la région possède 2,2 % de l'ensemble du parc de véhicules de promenade du Québec, alors qu'elle compte pour 1,8 % de la population de 15 ans et plus. Ces chiffres témoignent de l'importance accordée à la voiture par la population régionale sur un aussi vaste territoire.

## LE CAMIONNAGE LOURD

En 2016, 3 179 permis pour les camions lourds ont été délivrés en Abitibi-Témiscamingue. Ce chiffre est en augmentation dans les dernières années, passant de 2 784 en 1999 à 2 839 en 2012<sup>3</sup>.

Les dernières données sur les déplacements datent de l'Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage de 2006-2007. On apprend qu'il y avait alors 4 400 déplacements hebdomadaires de plus de 80 km pour un chargement moyen de 13 tonnes<sup>4</sup>. En posant l'hypothèse que l'échantillon colligé est représentatif d'une semaine type, le tonnage annuel transporté par les camions lourds serait d'approximativement 3 mégatonnes (Mt). Des prévisions indiquent qu'en 2026, le nombre de déplacements hebdomadaires

## ✓ L'ÉLECTROMOBILITÉ

L'électromobilité inclut les véhicules entièrement électriques et hybrides rechargeables. Pour plusieurs, l'électrification des transports constitue une voie pour la réduction des GES, le secteur du transport représentant aujourd'hui un peu plus de 40 % des GES au Québec. À cet effet, le *Plan d'action en électrification des transports* a pour objectif l'atteinte de 100 000 véhicules électriques en 2020 au Québec. Au 31 décembre 2017, on en dénombrait 21 812.

À cette même date, la région comptait 259 véhicules entièrement électriques et hybrides rechargeables. Le réseau de bornes de recharge publiques du Circuit électrique dispose de 15 bornes, dont 3 de recharge rapide à Val-d'Or, Amos et La Sarre. On compte aussi 48 bornes de recharge (niveaux 2 et 3) commerciales et accessibles au public. S'ajoutent aussi les bornes, du programme Branché au travail, qui appartiennent aux entreprises et les bornes résidentielles.

L'absence de bornes de recharge rapide dans la réserve faunique La Vérendrye apparaît un frein au développement du parc de véhicules électriques dans la région. À l'heure actuelle, le réseau de distribution électrique ne permet pas l'installation de telles bornes dans la réserve faunique.

Source : Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ) et AVEQ - Région Abitibi-Témiscamingue.

de camions sur le territoire régional devrait passer de 4 400 à 5 800 (+32 % par rapport à 2006)<sup>5</sup>.

Sur les 4 400 déplacements par semaine, les principaux produits transportés sont : des produits forestiers (1 100 déplacements), des biens manufacturés et divers (300), des

produits alimentaires (180), des déchets et débris (140), des minéraux (130) et des produits chimiques (110). Fait à remarquer, près de la moitié (48 %) des camions circulaient sans chargement.

## LE TRANSPORT FERROVIAIRE

L'Abitibi-Témiscamingue compte environ 650 km de voies ferrées, dont 550 km appartiennent à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), 60 km à l'Ottawa Valley Rail (OVR) et 40 km à l'Ontario Northland (ONR). En 2010, le tonnage ferroviaire ayant une origine ou une destination en Abitibi-Témiscamingue était estimé à 3,4 Mt. Des prévisions indiquent une hausse de 64 % des trafics en tonne-kilomètre en 2026 par rapport à ceux de 2010 sur les voies ferroviaires de la région<sup>6</sup>.

Les produits chimiques, les produits forestiers, les minéraux et le pétrole sont les principaux produits transportés.

Le taux d'utilisation des voies ferrées est relativement bas sur la majorité des tronçons qui traversent le territoire régional à l'exception de la subdivision Kirkland Lake de l'ONR et de la ligne entre Mattawa et Témiscaming de l'OVR. Une hausse des trafics ne semble donc pas poser de problème majeur. Des investissements en entretien et en équipements seraient toutefois nécessaires sur ces deux tronçons<sup>7</sup>.

Notons qu'il existe une liaison de train pour passagers exploitée par VIA Rail Canada entre Montréal et Senneterre à raison de trois allers-retours par semaine. ■

Sources :

1, 2 et 3. SAAQ, Bilan 2016, Dossier statistique, Accidents, Parc automobile, Permis de conduire, 2017 et versions antérieures.

4 et 5. CPCS, Étude multimodale du transport de marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable. Bloc 3, 2013. Note : Un déplacement commence et prend fin à tout changement de chauffeur (ou d'équipe de chauffeurs), d'unité de camion (c'est-à-dire le tracteur, le camion porteur, la remorque ou la semi-remorque) ou d'état de chargement du véhicule.

6 et 7. CPCS, Étude multimodale du transport de marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable. Bloc 3, 2013. Note : La proportion du volume qui transite à la fois sur le réseau du CN et de l'ONR a été compté plus d'une fois.

# ACCESSIBILITÉ

Les différents modes de transport actif et collectif visent tous, à leur manière, à rendre les déplacements plus accessibles et s'inscrivent généralement en accord avec la mobilité durable. La culture de la voiture solo étant bien ancrée, ils rencontrent toutefois divers obstacles. Le transport interurbain par autobus et le transport aérien ont aussi des défis à relever.

## ■ Le transport actif

En Abitibi-Témiscamingue comme au Québec, une très faible proportion de la population régionale se rend au travail en transport actif, c'est-à-dire en fournissant elle-même son énergie motrice. La région se démarque positivement de la province, avec 8,3 % des gens qui se déplaçaient à pied pour aller travailler en 2016 (5,6 % au Québec). La pratique de la bicyclette accuse cependant un retard dans la région par rapport à l'ensemble du Québec pour le navettage au travail (0,5 % c. 1,5 %)¹. Il est à noter que la très grande majorité des pistes cyclables de la région est sous forme d'accotements.

Depuis quelques années, les politiques et initiatives se multiplient dans la région afin de modifier les habitudes et favoriser le transport actif. Différentes mesures et aménagements urbains ont été effectués en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la pratique de la marche et du vélo, tels que l'augmentation du temps de traverse pour piétons, le marquage de zones pour piétons, l'ajout de voies cyclables, etc.

## ■ Le transport collectif

Un service de transport collectif existe dans chaque MRC de la région. Ces services sont offerts à faible coût et s'appuient sur l'utilisation du covoiturage, du transport adapté, des taxis, du bénévolat, des autobus scolaires et autres autobus et minibus. En 2017, 4 154 personnes ont effectué des déplacements. Les défis auxquels sont confrontés les organismes de transport

### Nombre de déplacements en transport collectif

> MRC de la région, 2017

	Déplacements
Abitibi	22 240
Abitibi-Ouest	18 791
La Vallée-de-l'Or	57 054
Rouyn-Noranda¹	2 060
Témiscamingue	14 873
Région	115 018

1. N'inclut pas les données du covoiturage.

Sources : Le Baladeur, Taxibus, Max Plus, Transport Coup de pouce et Le Nomade.

## ✓ L'AUTOBUS DE VILLE

La Ville de Rouyn-Noranda est la seule municipalité de la région à offrir un service d'autobus en commun. En 2017, 116 463 passages ont été enregistrés pour l'ensemble des quatre circuits, dont la moitié par des adultes, un peu plus du tiers par des étudiants (32 %) et 17 % par des 65 ans et plus.

Source : Ville de Rouyn-Noranda.

collectif sont, entre autres, la difficulté de bien desservir les populations les plus éloignées et leurs moyens financiers limités. Par ailleurs, il n'y a pas, dans la région, de service d'autopartage, tel Communauto, qui permet d'accéder à un parc de véhicules qui se louent pour une courte ou longue durée. Enfin, il faudra suivre l'évolution des mesures favorisant les pratiques intermodales (l'utilisation de plusieurs modes de transport distincts au cours d'un même déplacement), comme solution de remplacement à la voiture solo, par exemple des supports à vélos proches des arrêts d'autobus urbains et interurbains.

## ■ Le transport interurbain par autobus

Groupe Autobus Maheux dessert la plupart des municipalités de la région. Son réseau, constitué de plusieurs corridors, permet à la population de voyager à l'intérieur et à l'extérieur de la région. Le réseau a connu une diminution importante de son achalandage au cours des dernières années, occasionnant des déficits au transporteur. Il s'agit d'une tendance observable ailleurs dans la province chez les transporteurs interurbains régionaux. En outre, la popularité grandissante du covoiturage fait concurrence au transporteur et celui-ci est soumis à un cadre réglementaire. Alors que le transport collectif intra-urbain bénéficie d'un financement gouvernemental récurrent, il en est autrement pour le transport collectif interurbain. Dans le contexte actuel, sa pérennité est en jeu.

## ■ Le transport adapté

Sept municipalités et une MRC sont mandatées pour le transport adapté, et délèguent le service à un organisme sans but lucratif. En 2017, les transporteurs adaptés de la région ont effectué plus de 111 600 déplacements réguliers pour le profit de plus de 2 000 clients². Le transport adapté favorise l'intégration sociale et économique de ses usagers. Ses enjeux sont, notamment, une clientèle vieillissante en perte d'autonomie, la faiblesse du financement et la capacité de desservir les usagers dans les couronnes rurales plus éloignées.

## ■ Le transport aérien

L'importance du transport aérien régional est indéniable pour le développement économique du Québec et l'occupation du territoire. Il se caractérise cependant par de grands enjeux liés à la faible densité de la population régionale et à l'offre limitée de services aériens. Parmi les principaux enjeux se trouvent le coût élevé de ce mode de transport, la fréquence des vols, la qualité de la desserte et l'état des infrastructures aéroportuaires. En 2017-2018, une mobilisation rassemblant des acteurs des régions concernées par le sujet a revendiqué une amélioration de la situation. Le budget 2018-2019 du gouvernement du Québec prévoit des sommes importantes en ce sens. Des mesures ont déjà été entreprises.

On compte cinq aéroports dans la région, dont trois sont municipaux (La Sarre, Amos et Rouyn-Noranda). L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues appartient à Transports Québec qui en assume aussi l'exploitation, alors que celui de Val-d'Or est de propriété privée. Les aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or ont respectivement enregistré 144 143 et 174 784 mouvements de passagers en 2017³. ■

Sources :

1. Statistique Canada, Recensement de la population de 2016.

2. Corporation du Transport Adapté du Témiscamingue, Corporation du Transport Public Adapté d'Abitibi-Ouest, Transport adapté Amos, Transport adapté La Calèche d'Or, Transport adapté du Long-Saut, Transport adapté Rouyn-Noranda, Transport Collectif Bell et Transport La Promenade.

3. Ville de Rouyn-Noranda et Aéroport régional de Val-d'Or.

# DÉPENSES, VENTE ET EMPLOI

## ■ Dépenses municipales

Le transport représente une part importante des dépenses des municipalités. En 2016, les municipalités de la région ont dépensé près de 50 M\$ pour le fonctionnement en transport. En ce qui concerne le réseau routier, la voirie municipale est le poste budgétaire le plus onéreux (23,1 M\$), suivi par le déneigement (17,2 M\$). Le transport collectif inclut le transport en commun, dont les dépenses se situent à 2 M\$ et le transport aérien, avec des dépenses de 2,7 M\$.

## ■ Dépenses des ménages

En 2014, les ménages québécois en région rurale ou dans un centre de population de moins de 30 000 habitants (ce qui englobe la totalité de la population de notre région), ont dépensé, en moyenne, 10 055 \$ pour le transport. Cela représente 17 % de l'ensemble des dépenses de ces ménages, estimé, en moyenne, à 61 003 \$<sup>1</sup>. Pour l'ensemble des ménages du Québec, la part est de 15 %.

## ■ La vente

En 2016, le nombre estimé de véhicules neufs (excluant les camions lourds) vendus par les 39 membres de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Nord-Ouest s'élevait à 9 446. Depuis une dizaine

## ✓ ESSENCE ET CARBURANT DIESEL

Bien que le nombre de véhicules en circulation ne cesse de croître depuis des décennies, la vente au détail d'essence et de carburant a connu une baisse au cours des dernières années. En 2016, 213 millions de litres (ML) ont été vendus dans la région. Par rapport à 2013, il s'agit d'une variation de -2 %. En comparaison avec les autres régions de la province, l'Abitibi-Témiscamingue se situe au 4<sup>e</sup> rang des régions pour le volume annuel de ventes par 5 000 habitants avec 7,4 ML, après le Nord-du-Québec (11,4 ML), la Côte-Nord (7,6 ML) et Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (7,5 ML). La moyenne de vente par 5 000 habitants pour l'ensemble du Québec est de 5,3 ML. Pour la même période, le nombre d'essenceries a pour sa part diminué de 3 %, passant de 100 à 97 dans la région.

Source : Régie de l'énergie, Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de carburant diesel, 2017.

d'années, le nombre de ventes de la région oscille entre 6 640 (2004) et 10 874 (2010) mais sa part provinciale demeure la même, avec 2 %<sup>2</sup>.

## ■ L'emploi

En 2017, le nombre d'emplois dans le secteur du transport et de l'entreposage était estimé à 3 400, représentant une part de 5 % des emplois dans la région<sup>3</sup>. Ce secteur est concerné par le vieillissement de la main-d'oeuvre puisque 36 % de celle-ci est âgée de 55 ans ou plus, comparativement

à 22 % pour l'ensemble des secteurs. Le transport est considéré comme un secteur non traditionnel pour les femmes. Elles y occupent le quart des emplois<sup>4</sup>. ■

Sources :

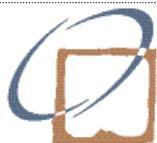
1. Statistique Canada, Enquête sur les dépenses des ménages (EDM), fichier maître. Adapté par l'Institut de la statistique du Québec.
2. La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Nord-Ouest.
3. Statistique Canada, Enquête sur la population active (EPA) (données révisées). Note : Les estimations régionales de l'EPA comportent une marge d'erreur supérieure à celle de l'ensemble du Québec : elles doivent être interprétées avec prudence.

## Dépenses de fonctionnement en transport (\$), milieu municipal

> MRC de l'Abitibi-Témiscamingue et région, 2016

	Réseau routier				Transport collectif		Autres	Total
	Voirie municipale	Enlèvement de la neige	Éclairage des rues	Circulation, stationnement	Transport en commun	Transport aérien		
Abitibi	5 311 275	2 990 667	112 418	579 480	93 826	742 064	9 644	9 839 374
Abitibi-Ouest	2 955 761	1 951 778	239 695	164 722	320 614	88 675	51 194	5 772 439
La Vallée-de-l'Or	6 307 743	5 323 876	703 774	883 889	770 661	-	68 204	14 058 147
Rouyn-Noranda	5 108 857	5 247 519	752 266	864 036	690 825	1 888 273	-	14 551 776
Témiscamingue	5 108 857	1 728 593	208 113	25 326	138 983	-	112 390	5 582 738
Région	23 052 969	17 242 433	2 016 266	2 517 453	2 014 909	2 719 012	241 432	49 804 474

Source : Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. Rapport financier 2016, données des municipalités.



**L'OBSERVATOIRE**  
de l'Abitibi-Témiscamingue  
RASSEMBLER · COMPRENDRE · DIFFUSER

## MISSION

L'Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue est un carrefour d'information, notamment statistique, au sujet de l'Abitibi-Témiscamingue. Par le partage des connaissances, il vise une meilleure compréhension des problématiques régionales.

## COORDONNÉES

445, boulevard de l'Université, bureau F-102.1  
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 5E4  
T. : 819 762-0971 Sans frais : 1 877 870-8728 poste 2622  
observatoire@observat.qc.ca  
[OBSERVAT.QC.CA](http://OBSERVAT.QC.CA)

2 200 abonnements