

RÉGION DE SAGUENAY

—
LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT
EN COMMUN AU DÉVELOPPEMENT DURABLE



20
10

ATUQ
Association du transport
urbain du Québec

Région de Saguenay

Région de Saguenay – Le transport en commun c'est...
Enjeux du développement
Enjeux spécifiques du transport en commun
Territoire, population et réseaux de transport en commun
Les transports en commun et le développement durable
Le rôle du transport en commun dans la mobilité quotidienne
Économie des ménages
La qualité de l'air
Sécurité
Un réseau étendu

Région de Saguenay – Le transport en commun c'est...

- ❖ Plus de 5,4 millions de déplacements assurés en 2008
- ❖ Choisi par 2,4 % de la population active pour se rendre au travail
- ❖ 154 emplois directs
- ❖ Une solution de transport 10 fois moins chère que l'automobile
- ❖ Un mode accessible avec une couverture presque complète du réseau routier dans les zones centrales

Le territoire de la Ville de Saguenay est le plus récemment urbanisé des six régions métropolitaines desservies par les sociétés de transport membres de l'ATUQ. Cette région, majoritairement rurale jusqu'en 1941, s'urbanise lentement à compter de la toute fin du XIX^e siècle, à la faveur de l'industrialisation et, dans le cas de Chicoutimi, de la croissance soutenue des fonctions administratives, religieuses et scolaires. Contrairement aux autres territoires qui sont polarisés par un noyau urbain principal déjà bien constitué à l'époque victorienne, le territoire de Saguenay se caractérise par la présence de trois noyaux d'urbanisation distincts, soit ceux de Chicoutimi, Jonquière et La Baie. Après avoir atteint un sommet de 150 000 habitants au début des années 1990, la municipalité amorce un déclin démographique dont on anticipe qu'il pourrait se poursuivre au cours des prochaines décennies, notamment en raison de la transformation structurelle prévisible du secteur industriel.

Enjeux du développement

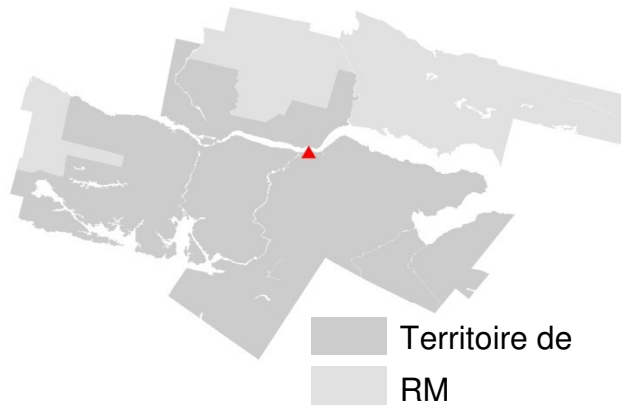
Le déclin démographique amorcé à la fin du siècle dernier et dont on prévoit qu'il se poursuivra au moins jusqu'à l'horizon 2026 constitue un des principaux enjeux auxquels sont confrontés les édiles municipaux. Plusieurs facteurs expliquent ce déclin, dont les transformations structurelles d'une industrie lourde qui avait été la principale source de la prospérité régionale. Combinée à la poursuite de l'étalement urbain, notamment en ce qui concerne l'activité commerciale, cette décroissance démographique pourrait avoir un impact sévère sur les espaces de centralité et sur certains des générateurs d'achalandage actuels.

Enjeux spécifiques du transport en commun

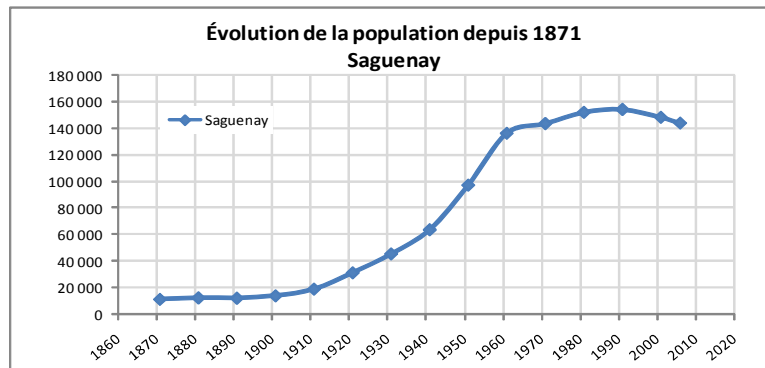
La fragmentation des noyaux urbains et l'importance relative des périmètres urbanisés expliquent en bonne partie la faible densité de population de la ville (125 hab./km²) et de la région métropolitaine de recensement (85 hab./km²), les plus faibles des six RMR avec celles de Sherbrooke. Ce qui constitue une des principales contraintes auxquelles doit faire face la Société de transport de Saguenay. Mais la configuration urbaine particulière de la Ville de Saguenay – dispersion géographique des anciens centres-villes et des principaux générateurs d'achalandage ayant émergé au cours des cinq dernières décennies – constitue une contrainte additionnelle, dans la mesure où elle confère d'emblée au transport en commun une dimension interurbaine. La disponibilité d'un service de transport collectif efficace dans une région comme le Saguenay doit par ailleurs reposer sur la collaboration des commissions scolaires locales afin de combler les places résiduelles à l'intérieur du réseau public. Le déclin démographique régional anticipé constitue donc un enjeu de taille pour les responsables du transport collectif.

Territoire, population et réseaux de transport en commun

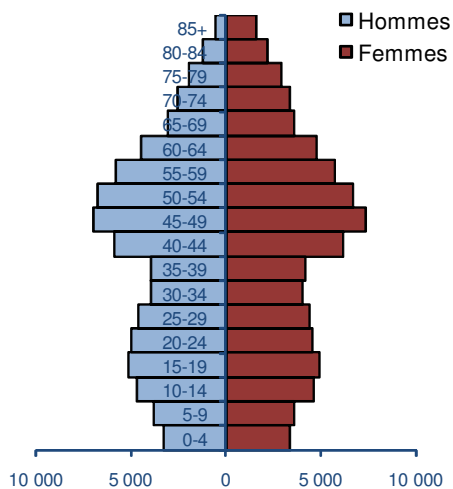
Le territoire de juridiction de la STS est très étendu et couvre une partie importante de la RMR avec 1 156 km² sur 1 754 km². Ce territoire correspond à celui de la Ville de Saguenay, soit les anciennes municipalités de Chicoutimi, Jonquière, La Baie, Laterrière, Lac Kénogami, Shipshaw et Canton Tremblay. La population y est faible et localisée principalement dans les anciennes municipalités. Le réseau de transport en commun se concentre autour des zones les plus urbanisées, ce qui explique la densité plus faible d'arrêts au niveau régional.



Dans la région de Saguenay, on compte environ 151 000 habitants répartis dans quelque 64 000 ménages dispersés de façon peu dense sur le territoire (37 ménages/km²). La taille moyenne des ménages est de 2,3 personnes/ménage, ce qui se compare à ce qu'on retrouve sur l'Île de Montréal. À l'instar des autres régions, la population y est vieillissante avec plus d'une personne sur sept âgée de 65 ans et plus. Le taux de chômage y est plus élevé que dans les autres régions.



Source : Institut de la Statistique du Québec



Source : Recensement Canada, 2006 pour la RMR

	RMR	Terr. STS
Superficie	1 754 km ²	1 156 km ²
Population (PERSONNES)	151 640	142 910
Densité de population	86 pers./km ²	124 pers./km ²
% 0-14 ans	15,4 %	15,3 %
% 65 ans et plus	15,1 %	15,2 %
taux de chômage	8,8 %	9,9 %
Population (MÉNAGES)	64 315	60 955
Densité des ménages	37 mén./km ²	53 mén./km ²
Taille moyenne des ménages	2,3 pers./mén.	2,34 pers./mén.
% des ménages de 1 pers.	28,8 %	29,1 %
Revenus annuels moyens (2005)	46 507 \$	46 667 \$
% de la population dans un ménage à faible revenu ¹	9,9 %	13,5 %

Source : Recensement Canada, 2006

¹ % de la population dans un ménage privé consacrant 20 % de plus que la moyenne générale à la nourriture, au logement et à l'habillement

Le réseau de transport en commun de la STS assure presque 5,5 millions de déplacements annuellement. L'offre est concentrée dans les trois principaux pôles urbains de la région.

Dispersion des arrêts sur le territoire de juridiction de la STS



RÉSEAU

Nb de lignes	40	lignes
Nb d'arrêts	1 200	arrêts
Densité d'arrêts	1,0	arrêts/km ²

PARC DE VÉHICULES

Nb de véhicules	85	véh.
Nb de véh. par million de personnes	595	véh./1Mpers
Kilométrage par bus	56 023	km/bus/an

SERVICE (annuel)

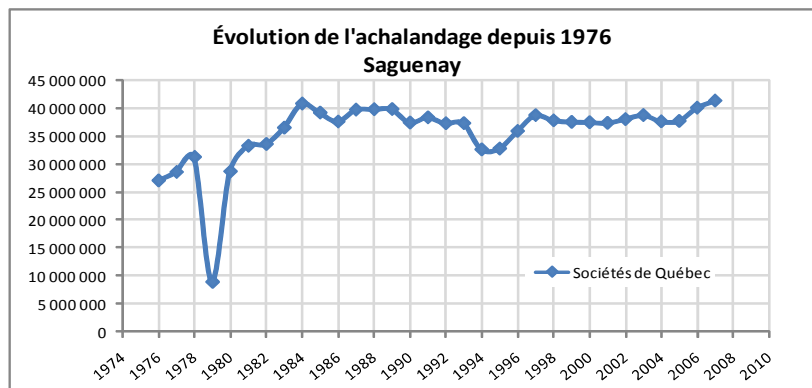
Heures de service commercial	181 120	h/an
Kilométrage commercial	4 762 500	km/an
	4 120	km/km ² /an
	33	km/pers./an

ACHALANDAGE (annuel)

	5 465 000	dépl./an
	38	dépl./pers./an

Sources : Données de réseau, 2008 ; Recensement Canada, 2006

L'achalandage, stable depuis environ 1996, connaît une légère augmentation depuis 2006.



Les transports en commun et le développement durable

La Société de transport du Saguenay contribue au développement social et environnemental de sa région.

Avec un achalandage en augmentation depuis quelques années, le transport en commun confirme son rôle d'outil de mobilité durable au Saguenay. Voilà un résultat encourageant, considérant que les défis sont nombreux dans ce type de région où la densité de population est plus faible et où les contraintes à l'utilisation de l'automobile sont nettement moindres (faible congestion, coûts réduits de stationnement, faible densité de population, etc.).

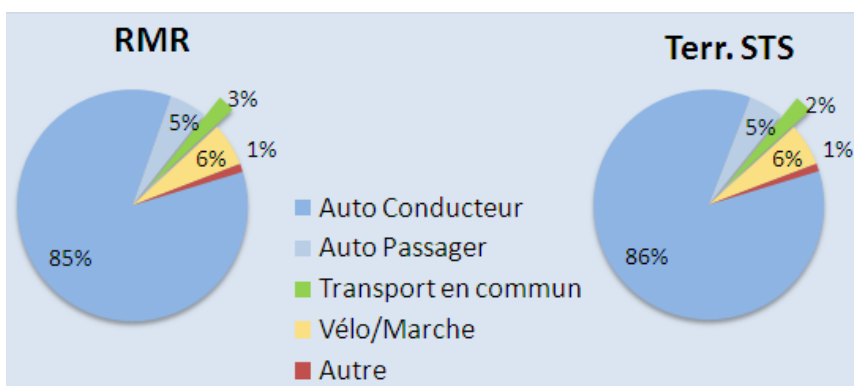
En plus d'être le choix modal pour 2,4 % des travailleurs, le réseau de la STS joue un rôle social important car il offre la possibilité à tous d'accéder aux lieux d'études, aux services de santé, aux commerces et aux loisirs sans qu'il ne soit nécessaire de disposer d'une voiture. La Société de transport du Saguenay assure une desserte des principaux pôles d'activités, la localisation spatiale des arrêts permettant, entre autres, d'assurer une couverture supérieure à 90 % du réseau routier dans les trois pôles urbains de la région.

Au Saguenay, le transport en commun représente également une option économique de transport avec un coût quotidien moyen dix fois moins élevé que l'automobile.

Le rôle du transport en commun dans la mobilité quotidienne

Selon le recensement canadien de 2006, 2,4% des déplacements travail effectués par la population active de 15 ans et plus se font en transport en commun. La part des modes actifs, modes complémentaires au transport en commun, est de 6%. Toutefois, la grande majorité des déplacements travail, soit 90%, se font en automobile, ce qui s'explique en grande partie par la facilité d'usage de ce mode (faible congestion, coût réduit de stationnement) et la faible densité de population.

Répartition modale pour les déplacements vers le travail chez la population active de 15 ans et plus (RMR et territoire de juridiction de la STS)



Sources : Recensement Canada, 2006

Économie des ménages

De par leur existence, les réseaux de transport en commun assurent de l'emploi pour certains et une alternative économique de transport pour d'autres.

En termes de retombées globales, la STS génère 154 emplois directs dans la région.



Emplois directs créés¹

154 emplois



Coût moyen d'un titre mensuel de transport (TEC) adulte²

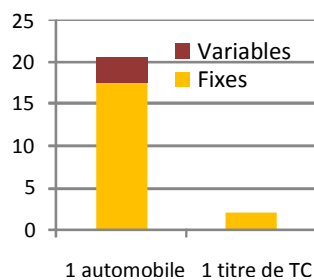
60,00 \$





Kilométrage quotidien moyen parcouru en automobile³

20,0 km/jour

Sources : ¹Données des sociétés, 2008;² Site Internet STS, 2009; ³ Hypothèse



Le coût quotidien d'utilisation d'une automobile est plus élevé que celui du transport en commun. En effet, un usager adulte du transport en commun paie, en 2009, 60,00 \$ pour son titre mensuel de la STS, ce qui revient à 2,00 \$/jour si on suppose un usage quotidien. Le coût fixe de possession d'une automobile est évalué à 17,70 \$/jour, montant auquel doivent être ajoutés les coûts variables reliés à l'essence, l'entretien et l'usure des pneus. Ce coût variable, estimés à 3,03 \$/jour, est fonction de la distance parcourue en automobile, fixée 20,0 km/jour, en moyenne, pour les résidents de la région.

	<u>Automobile</u>	<u>Titre de TC</u>
 Variables	3,03 \$/jour	0,00 \$/jour
 Fixes	17,70 \$/jour	2,00 \$/jour

Frais fixes : incluent assurances, permis de conduire, immatriculation, dépréciation et prêt automobile (CAA Québec, 2008 – Cobalt LT ; 18 000km/an)

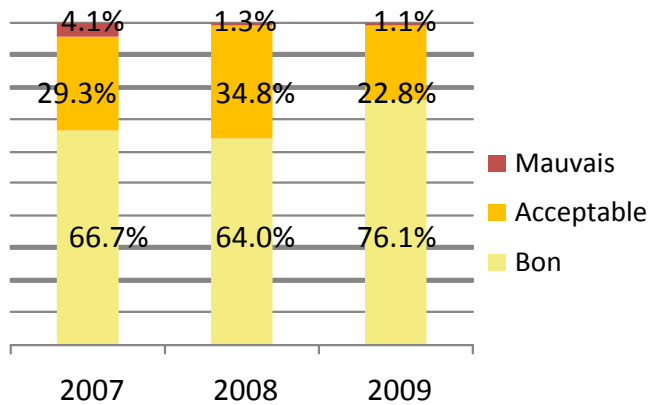
Frais variables : incluent essence - Prix essence = 116,4¢/L (Régie énergie du Québec, 2008), pneus, entretien (CAA Québec, 2008 – Cobalt LT ; 18 000km/an)

Ainsi, sur une base quotidienne, l'utilisation de l'automobile est environ 10 fois plus chère que les transports en commun.

La qualité de l'air

Les transports en commun font aussi partie des composantes du système urbain qui contribuent à améliorer le bilan de santé des populations. Bien que la relation de causalité ne soit pas chiffrable, il existe des indicateurs permettant de suivre l'évolution de certains paramètres environnementaux. L'indice de qualité de l'air en est un.

Pourcentage des jours avec un indice de qualité de l'air:



Chaque jour, le Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP) calcule l'indice de la qualité de l'air en fonction de divers polluants atmosphériques.

En 2009 dans la région du Saguenay (secteurs de l'université et de Sainte-Thérèse), la qualité de l'air a été catégorisée bonne durant en moyenne 271 jours, soit 76,1% de l'année. C'est la région qui présente le meilleur bilan.

Sources : MDDEP, 2007 à 2009

Sécurité

La route est une cause d'accidents importante, notamment chez les jeunes.

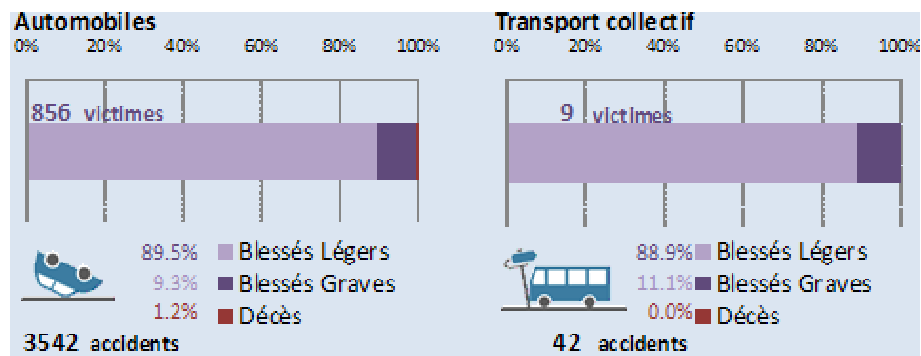
Globalement, pour chaque conducteur, le risque d'être victime d'un accident de la route au cours de sa vie est de 50 %; cette probabilité est d'environ 1% à chaque année.

Dans la région du Saguenay, en 2006, on a comptabilisé 42 accidents en transport en commun et plus de 3 500 liés à l'automobile. Il y a donc 84 fois plus d'accidents en automobile qu'en transport en commun.

Accidents de la route et victimes par modes

En 2006, seulement 9 personnes ont été victimes d'un des 42 accidents en transport en commun.

Plus de 850 personnes ont été victimes d'un des 3 542 accidents en automobile.



Sources : SAAQ, 2006

Un réseau étendu

La couverture du réseau routier dans la région témoigne de l'étendue du territoire sur lequel peuvent se réaliser les activités urbaines typiques. D'un point de vue de l'accessibilité aux ressources urbaines par l'ensemble de la population, il est souhaitable de maximiser la couverture de ce réseau par les services de transport en commun.

La région profite de nombreuses zones vertes non développées. En effet, le réseau routier ne couvre qu'environ 20% de la superficie du territoire. Trois noyaux principaux de développement sont identifiables dans lesquels le réseau routier couvre pratiquement tout le territoire.

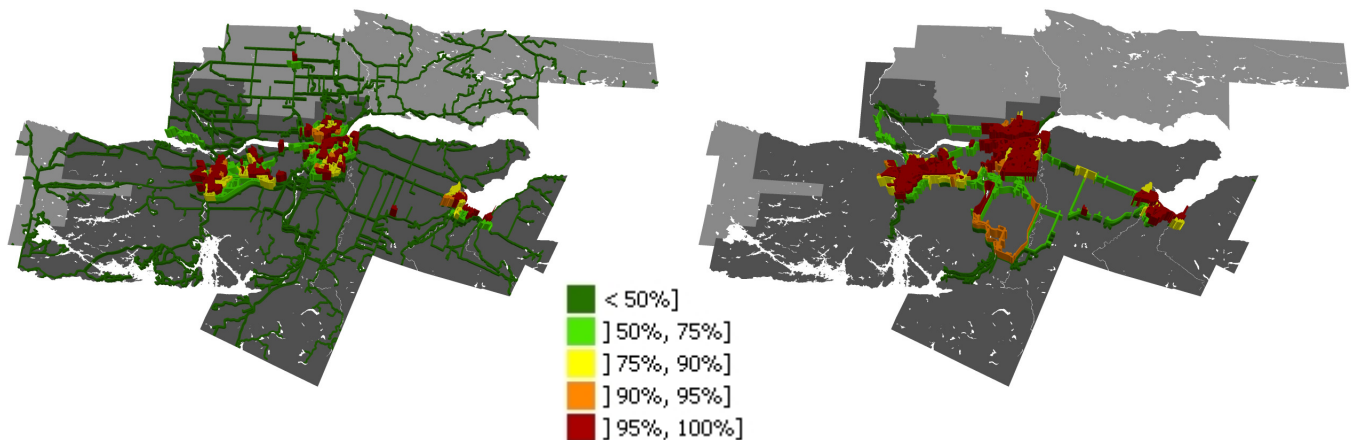
Sur l'ensemble du territoire couvert par le réseau routier, c'est plus du tiers qui est accessible via le réseau de transport en commun. Encore pour les mêmes trois noyaux, on observe une couverture pratiquement entière du réseau routier par les arrêts du transport en commun.

Réseau routier

Sources : Données de réseau, 2008 ; Réseau routier, 2006

Réseau de transport en commun

Sources : Données de réseau, 2008 ; Réseau routier, 2006



	RMR	STS		RMR	STS
Part du territoire couvert par le réseau routier (bande de 100 m de part et d'autre de la route)	17,3%	20,1%	Part du réseau routier (2*100 m) couvert par les arrêts du réseau TEC (rayon de 500m)	34,5%	46,4%

Ce document est un extrait de l'étude
La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable,
réalisée par l'Observatoire de la mobilité durable et l'École Polytechnique de Montréal.

**La version complète de l'étude est disponible sur la
Bibliothèque virtuelle de l'ATUQ au www.atuq.com.**