

**Portrait**

**Côte-Nord**

**Région**

**octobre 2013**



## Table des matières

Remerciements.....	3
La Côte-Nord.....	4
Situation géographique .....	4
Régions .....	7
Démographie .....	7
Perspectives démographiques .....	8
Transport .....	10
Les infrastructures de transport.....	13
Distances et coûts de déplacement .....	14
Prix de l'essence et des tarifs aériens.....	14
Proposition pour le plan de transport régional (Côte-Nord).....	17
Une entente spécifique pour le déplacement des jeunes.....	45
Engagement jeunesse Côte-Nord .....	47
Migration des jeunes .....	49
Entente 3R .....	49
Nouveaux arrivants en Manicouagan.....	51
Un choix pour l'avenir .....	53
Programmes offerts par les Carrefours jeunesse-emploi .....	53
Présentation du Programme Accès Stage (PAS).....	55
Immigration .....	56
Bibliographie.....	57

## Remerciements

Le Forum jeunesse Côte-Nord tient à remercier les organismes de la région pour leur contribution dans l'envoi d'informations pour la production de ce portrait. Les documents qui ont été reçus ont été intégrés en tout ou en partie dans ce portrait afin d'avoir un portrait fidèle dans toutes les thématiques.

Pour ta thématique région, nous tenons à remercier :

Société Gestrans

Conférence régionale des élus de la Côte-Nord

Unité régionale du Loisir et du Sport de la Côte-Nord

Carrefour jeunesse-emploi de la Manicouagan

Engagement jeunesse Côte-Nord

Entente 3R

Entente immigration

## La Côte-Nord

### Situation géographique

La région 09, la Côte-Nord est située dans la partie nord-est du Québec, bornée à l'est par le golfe du Saint-Laurent, au nord par le Labrador et le Nord-du-Québec, à l'ouest par le Saguenay–Lac-Saint-Jean et au sud par le fleuve Saint-Laurent. Le territoire se divise en six municipalités régionales de comté (MRC) : Haute-Côte-Nord, Manicouagan, Sept-Rivières, Caniapiscou, Minganie et Golfe-du-Saint-Laurent (anciennement appelée Basse-Côte-Nord).

Avec une superficie de 236 699,6 km<sup>2</sup> pour 95 647 habitants, **la Côte-Nord est la deuxième plus grande région après le Nord-du-Québec**. À titre comparatif, sa superficie est supérieure à celle du Royaume-Uni et est aussi grande que les régions de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (région 11), du Bas-Saint-Laurent (région 01), du Saguenay—Lac-Saint-Jean (région 02) et de l'Abitibi-Témiscamingue (région 08) réunies, ce qui illustre bien l'immensité de la région. Vous trouverez à l'annexe 1, la répartition des habitants de la Côte-Nord selon l'Institut de la statistique du Québec.



Son territoire s'étend sur 1 280 km de littoral entre Tadoussac et Blanc-Sablon et comprend également l'île d'Anticosti au milieu du golfe ainsi que les villes de Schefferville et Fermont situées au nord. Les distances entre certaines localités y sont importantes, d'autant plus que le réseau routier n'y est pas très développé et ne dessert pas l'ensemble du territoire dont la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent qui n'est pas reliée par la route à Natashquan. Vous trouverez à l'annexe 2, l'infrastructure de transport pour le Québec et surtout pour la Côte-Nord.

La Côte-Nord est considérée comme étant éloignée des grands centres urbains du Québec alors que la porte d'entrée sur le territoire par l'ouest, c'est-à-dire Tadoussac, n'est qu'à quelque deux cents (200) kilomètres de la Capitale-Nationale, soit une distance similaire à celle séparant les villes de Québec et de Montréal. Toutefois, il importe de mentionner qu'une partie du territoire, située plus à l'est, en l'occurrence le Golfe-du-Saint-Laurent, n'est toujours pas reliée au réseau routier provincial.

## 09 - Côte-Nord

Superficie en terre ferme (2011)	236 699 km <sup>2</sup>
Densité de population (2012)	0,4 hab./km <sup>2</sup>
Population totale (2012)	95 647 hab.
0-14 ans	15 682 hab.
15-24 ans	12 420 hab.
25-44 ans	22 935 hab.
45-64 ans	30 366 hab.
65 ans et plus	14 244 hab.
Solde migratoire interrégional (2011-2012)	- 306 hab.
Perspectives démographiques (variation 2031/2006)	- 11,6 %
Emplois (juillet 2013) <sup>1</sup>	51,7 k
Taux d'activité (juillet 2013) <sup>1</sup>	64,7 %
Taux d'emploi (juillet 2013) <sup>1</sup>	56,9 %
Taux de chômage (juillet 2013) <sup>1</sup>	12,1 %
Taux de faible revenu des familles (2010)	8,5 %
Revenu disponible des ménages par habitant (2011)	26 789 \$
PIB aux prix de base (2011)	5 643,6 M\$
Dépenses en immobilisation (2013)	3 487 M\$
Nombre d'établissements manufacturiers (2010)	107

1. Données désaisonnalisées en moyennes mobiles de trois mois et se rapportant aux régions de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec.

**Population selon le groupe d'âge et le sexe, Côte-Nord  
et ensemble du Québec, 1996, 2001, 2006 et 2008-2012**

	1996	2001	2006	2008 <sup>r</sup>	2009 <sup>r</sup>	2010 <sup>r</sup>	2011 <sup>r</sup>	2012 <sup>p</sup>
	n							
<b>Côte-Nord</b>								
<b>Tous âges</b>	<b>104 643</b>	<b>99 479</b>	<b>96 559</b>	<b>95 260</b>	<b>95 184</b>	<b>95 098</b>	<b>95 215</b>	<b>95 647</b>
<b>Hommes</b>	<b>53 692</b>	<b>50 853</b>	<b>49 409</b>	<b>48 691</b>	<b>48 645</b>	<b>48 585</b>	<b>48 669</b>	<b>48 856</b>
<b>Femmes</b>	<b>50 951</b>	<b>48 626</b>	<b>47 150</b>	<b>46 569</b>	<b>46 539</b>	<b>46 513</b>	<b>46 546</b>	<b>46 791</b>
0-14 ans	21 637	18 955	16 982	16 084	15 989	15 870	15 698	15 682
Hommes	11 042	9 708	8 653	8 217	8 157	8 106	8 012	8 006
Femmes	10 595	9 247	8 329	7 867	7 832	7 764	7 686	7 676
15-24 ans	15 663	13 384	12 164	12 073	12 075	12 039	12 208	12 420
Hommes	8 145	6 949	6 329	6 208	6 171	6 125	6 228	6 323
Femmes	7 518	6 435	5 835	5 865	5 904	5 914	5 980	6 097
25-34 ans	17 026	13 030	11 858	11 525	11 334	11 150	11 046	10 996
Hommes	8 617	6 627	6 171	6 046	5 977	5 898	5 894	5 906
Femmes	8 409	6 403	5 687	5 479	5 357	5 252	5 152	5 090
35-44 ans	19 104	18 347	15 382	13 851	13 201	12 565	12 145	11 939
Hommes	9 915	9 345	7 827	7 066	6 717	6 392	6 163	6 021
Femmes	9 189	9 002	7 555	6 785	6 484	6 173	5 982	5 918
45-54 ans	14 323	15 923	16 971	17 033	16 964	16 898	16 729	16 264
Hommes	7 516	8 349	8 783	8 699	8 681	8 635	8 525	8 287
Femmes	6 807	7 574	8 188	8 334	8 283	8 263	8 204	7 977
55-64 ans	9 097	10 241	11 874	12 578	13 032	13 446	13 708	14 102
Hommes	4 802	5 377	6 214	6 620	6 860	7 075	7 213	7 386
Femmes	4 295	4 864	5 660	5 958	6 172	6 371	6 495	6 716
65-74 ans	5 266	6 194	6 881	7 285	7 517	7 838	8 168	8 531
Hommes	2 608	3 059	3 517	3 711	3 841	4 014	4 165	4 359
Femmes	2 658	3 135	3 364	3 574	3 676	3 824	4 003	4 172
75 ans et plus	2 527	3 405	4 447	4 831	5 072	5 292	5 513	5 713
Hommes	1 047	1 439	1 915	2 124	2 241	2 340	2 469	2 568
Femmes	1 480	1 966	2 532	2 707	2 831	2 952	3 044	3 145

Source : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques sociodémographiques et Statistique Canada, Division de la démographie.

## Régions

La région de la Côte-Nord est située à l'extrémité nord-est du Québec sur la Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent. Les régions voisines environnantes sont Charlevoix et le Saguenay-Lac-Saint-Jean. La Côte-Nord compte six (6) MRC (Caniapiscau, La Haute-Côte-Nord, Manicouagan, Minganie, Sept-Rivières et Golfe du Saint-Laurent) ainsi que neuf (9) communautés autochtones.

Le lien routier se résume principalement à la route nationale 138 qui constitue un axe traversant la partie continentale d'est en ouest, de la MRC de la Haute-Côte-Nord à la MRC Minganie et assurant le lien entre les municipalités. Cette route représente la colonne vertébrale où gravite l'ensemble des aménagements et activités des MRC à l'étude.

À la route 138 se raccorde la route 172 reliant Tadoussac à Chicoutimi, la route 385 reliant Forestville à Labrieville (MRC de la Haute-Côte-Nord) et la route 389 permettant de relier Baie-Comeau (MRC Manicouagan) jusqu'au Labrador.

## Démographie

En 2011, la population des quatre (4) MRC totalise 80 041 habitants majoritairement répartie sur le littoral côtier entre Tadoussac et Natashquan, incluant l'île d'Anticosti dans la MRC de la Minganie (245 habitants).

Les deux (2) pôles urbains de Baie-Comeau (21 929 habitants) et Sept-Îles (26 220 habitants) abritent 50 % de la population nord-côtière (MDEIE, 2011). Ce sont d'ailleurs leur MRC respective qui comptabilise le plus grand nombre d'habitants (2011)

- **MRC La Haute-Côte-Nord** : 11 633 habitants présentant 14,5 % de la population du territoire à l'étude répartis dans huit municipalités reflétant une densité de 0,9 habitant par km<sup>2</sup> dans la MRC. En 2011, quatre municipalités sur les huit de la MRC totalisent un effectif inférieur à 1 200 habitants et trois municipalités ont entre 1 900 et 3 330 habitants.

- **MRC Manicouagan** : 29 900 habitants présentant 37,4 % de la population du territoire à l'étude répartis dans huit municipalités reflétant une densité de 0,8 habitant par km<sup>2</sup> dans la MRC. En 2011, la Ville de Baie-Comeau compte 21 929 habitants, quatre municipalités sur les huit de la MRC totalisent un effectif entre 1 000 et 2 000 habitants et trois municipalités ont moins de 500 habitants. Le territoire municipalisé représente 1 949,2 km<sup>2</sup> sur les 43 019,7 km<sup>2</sup> de la MRC.

- **MRC Sept-Rivières** : 33 221 habitants présentant 41,5 % de la population du territoire à l'étude répartie dans deux villes reflétant une densité de 1,1 habitant par km<sup>2</sup> dans la MRC. En 2011, la Ville de Baie-Comeau totalise 26 220 habitants et celle de Port-Cartier 6 872.

**MRC Minganie** : 5 287 habitants présentant 6,6 % de la population du territoire à l'étude répartie dans huit municipalités et deux communautés autochtones reflétant une densité de 0,1 habitant par km<sup>2</sup> dans

les Municipalités de la MRC. Mise à part Havre-Saint-Pierre avec 3 293 habitants, les autres municipalités de cette MRC comptent entre 93 et 463 habitants chacune. Havre-Saint-Pierre concentre 62,3 % de la population de la MRC, les secteurs ouest 20,6 %, le secteur est 12,5 % et l'île d'Anticosti 4,6 %.

La région de la Côte-Nord compte une importante part de la population qui est rurale (39,7 %), soit deux fois plus élevée que le taux provincial (19,8 %) (MDEIE, 2011).

La population est en décroissance sur le territoire à l'étude. En 2006, la population totalisait 80 571 habitants, soit 530 de plus qu'en 2011. Selon l'Institut de la Statistique du Québec (2010), la décroissance démographique dans la région de la Côte-Nord est une conséquence de la migration interrégionale. Toutefois, les départs vers d'autres régions semblent beaucoup moins fréquents que dans les années passées ralentissant ainsi le rythme du déclin démographique. La fluctuation de la population est liée également au contexte économique de la structure industrielle orientée vers les ressources naturelles. La MRC Minganie, pour 2009-2010, était la seule à se caractériser par un solde migratoire positif.

Toutefois, entre 2006 et 2011, les MRC de La Haute-Côte-Nord et Manicouagan ont vu leur population diminuer respectivement de 5,4 % et de 2,6 % alors que celles des MRC Sept-Rivières et Minganie sont à la hausse avec respectivement 2,5% et 2,2 %.

Selon les données de l'Institut de la Statistique du Québec, la structure de l'âge permet de constater que les MRC à l'étude à l'exception de La Haute-Côte-Nord ont un poids démographique des 0-19 ans et de la population active (20-64 ans) supérieur à celui du Québec ainsi qu'un poids démographique des 65 ans et plus inférieur à celui de la province. Il n'en demeure pas moins que ces différences sont toutefois mineures et que la population est tout de même vieillissante.

## Perspectives démographiques

Les perspectives démographiques sont à la baisse jusqu'en 2031. Selon l'Institut de la Statistique du Québec, d'ici 2031, la région de la Côte-Nord aura à faire face à un déclin démographique le plus marquant parmi les régions du Québec. Les MRC de La Haute-Côte-Nord et Manicouagan seront les plus touchées (entre 2011 et 2031) avec respectivement 14,0 % et -15,8 %. La MRC Sept-Rivières sera également en décroissance avec -4,3 % et la MRC de la Minganie avec 0,4 % pour les prévisions 2006-2031.

Les MRC Manicouagan (-19,5 %) et de La Haute-Côte-Nord (-18,4 %) affichaient respectivement le troisième et le quatrième plus fort taux de décroissance démographique au Québec (Institut de la statistique du Québec, 2009).

La population est vieillissante. Seules les personnes âgées de 65 ans et plus verront leur effectif augmenter considérablement pour chaque territoire de MRC puisque des variations de 63,2 % pour la MRC Sept-Rivières à 109,3 % pour la MRC de la Minganie sont prévues jusqu'en 2031.



L'augmentation de l'effectif des personnes âgées et la décroissance des jeunes fait en sorte que les personnes âgées de 65 ans et plus seront plus nombreuses que celles de 0-19 ans avant 2031 pour chaque MRC à l'étude :

- Haute-Côte-Nord : entre 2011-2016;
- Manicouagan : entre 2016-2021;
- Minganie : entre 2021-2026;
- Sept-Rivières : entre 2026-2031.

Bref, un déclin démographique et un vieillissement de la population sont prévus en raison du mouvement naturel (décès plus élevé que les naissances) et de la migration interrégionale (exode des jeunes, des travailleurs et des retraités). Toutefois, la relance économique que pourront engendrer les grands projets liés au développement hydroélectrique et minier actuels et futurs pourra contrebalancer ces résultats.

Sur le plan de la situation économique, les statistiques démontrent que les personnes âgées ont un revenu moindre que la population active et leur état de santé se caractérise par une hausse des incapacités qui augmentent avec l'âge (Conseil des aînés, 2007). De ce fait, le nombre, la santé et la situation économique des personnes âgées représentent des facteurs qui influenceront la demande en transport collectif. Les conditions gagnantes pour le maintien des personnes âgées dans les municipalités passeront inévitablement par des transports collectifs adaptés aux besoins de la clientèle, à son écoute et les plus accessibles possible (Conseil des aînés, 2007).

#### Lieu de travail et mode de transport au travail

Plus de 70 % de la population active de 15 ans plus des MRC de Manicouagan (70,5 %), Sept-Rivières (84,1 %) et Minganie (74,6 %) travaillent dans leur municipalité de résidence. Cette proportion est beaucoup plus élevée que le niveau observé au plan provincial (46,0 %). Les pôles urbains de Baie-Comeau, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre expliquent en grande partie ces proportions.

La MRC de la Haut-Côte-Nord affiche un taux de 47,9 % d'emploi dans leur municipalité de résidence, ce qui est nettement inférieur aux autres MRC à l'étude. Les résidents de cette MRC travaillent à 18,7 % dans une autre municipalité de la MRC et 6,9 % dans une autre MRC de la région dont entre autres 5,1 % dans la MRC Manicouagan, 0,2 % dans la MRC Sept-Rivières et 7,8 % dans une MRC à l'extérieur de la région (Statistique Canada, 2006; Institut de la Statistique du Québec, date inconnue).

La population sur le territoire à l'étude se déplace principalement en automobile. Cependant, le taux d'utilisation du transport en commun ne dépasse pas le 0,9 % dans les quatre MRC à l'étude ce qui représente une proportion plus faible que celle de la Côte-Nord où le taux atteint 2,3 % (voir Tableau 5 à la page 22). Le faible développement des modes de transport collectif sur le territoire, la grande entraide entre les gens natifs de la région et les courtes distances de marche requises dans plusieurs des municipalités expliquent également ces résultats.

## Dévitilisation et défavorisation municipale

### *Dévitilisation*

Parmi les quatre MRC à l'étude, les sept (7) municipalités suivantes sont considérées dévitalisées selon les critères du MAMROT:

**MRC La Haute-Côte-Nord** : Longue-Rive, Portneuf-sur-Mer et Colombier;

**MRC Manicouagan** : Baie-Trinité et Godbout;

**MRC Minganie** : Rivière-Saint-Jean et Aguanish.

Les deux municipalités de la MRC Sept-Rivières ne sont pas catégorisées « dévitalisées » par le MAMROT. Toutefois, les secteurs plus ruraux de Port-Cartier et Sept-Îles peuvent répondre à certains de ces critères.

Les sept variables socio-économiques utilisées pour calculer le niveau de dévitalisation sont les suivantes : le taux d'évolution de la population de 2001 à 2006, le taux de chômage, le taux d'emploi de la population de 15 ans et plus, le pourcentage du revenu provenant de paiement de transfert gouvernemental, le pourcentage du revenu provenant de paiement de transfert gouvernemental, la proportion de la population des ménages à faible revenu, le revenu moyen des ménages et, finalement, le pourcentage de la population de 15 ans et plus n'ayant pas de diplôme d'études secondaires.

L'identification de la dévitalisation de certains secteurs est importante en termes d'analyse spatiale des besoins en transport collectif puisque dans ces municipalités, habituellement peu de services sont accessibles, plusieurs ménages sont à faible revenu (adultes et enfants) et sont souvent isolés avec peu de soutien de leur milieu. Conséquemment, leurs moyens de mobilité sont grandement réduits pour accéder aux services essentiels (épicerie, soins de santé), mais également aux loisirs et activités sociales.

### *Défavorisation*

Le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale présente un indice de défavorisation permettant de qualifier la défavorisation matérielle et sociale. Cet indice permet d'établir les territoires les plus défavorisés et ainsi qualifier la pauvreté et l'exclusion sociale. On constate que la défavorisation sociale semble plus fréquente que celle matérielle même si cette dernière est présente dans chaque MRC.

Le transport occupe une place importante dans un budget des familles à faible revenu. L'ensemble de ces données sociodémographiques et économiques présentées dans les sections précédentes démontre que la capacité de payer d'une communauté peut représenter un enjeu majeur dans le cadre de cette étude.

## **Transport**

La conférence régionale des élus de la Côte-Nord, en collaboration avec le Forum jeunesse Côte-Nord, les MRC de la Haute-Côte-Nord, de Manicouagan, de Sept-Rivières et de Minganie, a fait réaliser, en 2011, par Société Gestrans, un « État de situation en transport collectif, adapté et nolisement pour les

besoins des Nord-Côtiers et croisiéristes » et, en 2012, un « Scénario organisationnel et administratif de transport des personnes pour les Nord-Côtiers et les croisiéristes internationaux ».

## Description des services à la population, des types de transport et des besoins recensés dans la région à l'étude

### Services à la population

La concentration des services offerts permet de relever la présence de pôles de services :

**MRC de La Haute-Côte-Nord** : Les Escoumins et Forestville;

**MRC Manicouagan** : Baie-Comeau;

**MRC Sept-Rivières** : Sept-Îles et dans une moindre importance Port-Cartier;

**MRC de Minganie** : Havre-Saint-Pierre.

Le réseau de la santé et des services sociaux, coordonné par l'Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord, est représenté par cinq (5) centres de santé et services sociaux (CSSS), par quatre hôpitaux dont deux régionaux avec davantage de services (Baie-Comeau, Sept-Îles), par plusieurs organismes sociocommunitaires, et par le Centre de protection et de réadaptation de la Côte-Nord - L'Émergent.

Au niveau des services d'aide à l'emploi, les Centres locaux d'emploi (CLE), SEMO, les Carrefours jeunesse emploi (CJE) représentent des ressources importantes pour la population.

## TYPES DE TRANSPORT

### Transport collectif en milieu rural

Dans la région de la Côte-Nord, les services de transport collectif offerts selon le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional* se retrouvent que dans la MRC Sept-Rivières pour le service de l'Interbus.

Les MRC de Minganie et la MRC de La Haute-Côte-Nord ont toutefois entamé le processus en produisant un rapport diagnostique de l'étude de besoins et de faisabilité en transport collectif sur leur territoire respectif (CETI, 2010 et CETI, mai 2011). Cependant, aucun plan de développement n'est produit à ce jour.

### Transport en commun

Seules les municipalités de Sept-Îles et Baie-Comeau sont desservies par le « transport en commun ».

### Transport adapté

Depuis le 17 décembre 2005, les municipalités ont l'obligation d'assurer, pour les personnes handicapées de leur territoire, l'accès à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. Or, on dénote que huit (8) municipalités de la MRC de La Haute-Côte-Nord, trois (3) municipalités de la MRC Manicouagan ainsi que les sept (7) municipalités à l'étude de la MRC de Minganie n'ont pas de service de transport adapté organisé.

Toutefois, les résidents des municipalités non desservies par un service de transport adapté peuvent bénéficier du volet souple.

#### Transport interurbain

Le Groupe Intercar offre le service de transport sur la Côte-Nord jusqu'à Havre-Saint-Pierre par l'entremise de trois (3) circuits selon des véhicules autocar de catégorie A1 d'une capacité variant entre 52 et 56 passagers:

**Québec - Baie-Comeau / Baie-Comeau - Québec** : Pour Baie-Comeau à Québec et inversement il y a, sept jours par semaine, quatre liaisons par jour assurant deux allers et deux retours;

**Sept-Îles - Baie-Comeau - Sept-Îles** : sept jours par semaine une liaison par jour assurant un aller et un retour.

Pour ces deux destinations sur la Côte-Nord, trois (3) véhicules autocars A1 sont en rotation et deux (2) chauffeurs résidents sur le territoire. Un garage est situé à Baie-Comeau.

**Havre-Saint-Pierre - Sept-Îles - Havre-Saint-Pierre** : lundi au vendredi une liaison par jour assurant un aller et un retour.

Pour cette ligne, un chauffeur réside sur le territoire et un garage est loué à Sept-Îles dans les installations d'Autobus du Fer inc. (seul autre transporteur de la MRC).

De même, un circuit sur la route 172 débute également à Tadoussac et dessert la municipalité de Sacré-Cœur tout en poursuivant sa route jusqu'à Chicoutimi. Ce circuit est également offert par Intercar avec un aller et un retour six (6) jours par semaine (sauf le samedi). Plusieurs arrêts sont desservis que sur réservation. C'est notamment le cas du circuit entre Havre-Saint-Pierre et Sept-Îles puisque seules ces deux villes ne nécessitent pas de réservation.

#### Transport aérien

Le transport arien est composé de neuf aéroports principaux et trois aéroports secondaires (Côte-Nord). Le coût de ce mode de transport est très élevé.

**Air liaison** : Vols réguliers en semaine desservant Baie-Comeau, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre vers Montréal, Québec et Rouyn-Noranda.

**Pascan Aviation** : Vols réguliers en semaine desservant Havre-Saint-Pierre et Sept-Îles vers Bagotville, Alma, Mont-Joli, Québec et Saint-Hubert.

**Air Canada Jazz** : Ce transporteur assure des liaisons desservant Sept-Îles et Baie-Comeau vers Québec et Montréal.

**Air Labrador** : Ce transporteur assure la correspondance aérienne de Sept-Îles vers Havre-Saint-Pierre et Natashquan.

# Les infrastructures de transport

## Les infrastructures de transport



- Territoire d'application du Plan Nord**
- Infrastructures de transport**
- Aéroport du réseau supérieur; aéroport du réseau local
  - Brise-lames - aire de débarquement de marchandises
  - Port; port en eau profonde
  - Quai
  - Chemin de fer
  - Route gravellée
  - Route pavée
- Frontières**
- Frontière internationale
  - Frontière interprovinciale
  - Frontière Québec - Terre-Neuve-et-Labrador (cette frontière n'est pas définitive)

**Sources**

Données	Organisme	Année
Divisions territoriales	MRNF	2010
Infrastructures de transport	MRNF	2010

**Réalisation**

Ministère des Ressources naturelles et de la Faune  
 Direction générale adjointe de l'information géographique

Note : Le présent document n'a aucune portée légale.  
 © Gouvernement du Québec, 2010

0 200 km



## Distances et coûts de déplacement

L'objectif visé par cette démonstration est de visualiser les trajets que doivent emprunter les employées et les administrateurs du Forum jeunesse Côte-Nord ainsi que tous les intervenants pour réaliser les mandats de concertation et de rencontres.

Le tableau ci-dessous fournit à titre informatif les distances qui séparent quelques localités de la Côte-Nord (une par MRC) des deux points de rencontre préconisés pour la tenue des rencontres régionales ainsi que le temps estimé nécessaire pour parcourir ces distances. Vous y trouverez également les coûts pour le transport aérien pour le déplacement d'une seule personne en date du 22 août 2011. Ce tableau reflète seulement les coûts pour le transport, les frais de repas et d'hébergement doivent être ajoutés à ces montants. Il faut également prévoir, en cas de mauvaise température, des coûts supplémentaires pour les repas et l'hébergement puisque le départ de l'avion peut être retardé ou annulé.

Pour les MRC de Sept-Rivières et Haute-Côte-Nord, les intervenants ont la possibilité de faire l'aller-retour dans la même journée ce qui évite des frais supplémentaires d'hébergement et de repas. Pour les déplacements à Caniapiscau et Golfe-du-Saint-Laurent, nous devons arriver la veille à Sept-Îles pour le départ tôt le matin de l'avion. Pour la Minganie, la distance ne nous permet pas de faire l'aller-retour dans la même journée.

## Prix de l'essence et des tarifs aériens

Il importe également de mentionner qu'outre la distance qui affecte les coûts de transport, la Côte-Nord affiche un prix d'essence à la pompe qui est supérieure à la moyenne provinciale. À la fin de mars 2009, c'était encore plus vrai pour le territoire de la Basse-Côte-Nord qui était confronté à un prix encore plus élevé (entre 10 cents et 20 cents de plus) dû à des frais supérieurs de transport sur l'essence. Dans ce dernier cas, le prix s'apparente davantage, pour cette partie du territoire, à celui du Nord-du-Québec.

Le moyen de transport le plus accessible pour les jeunes de Caniapiscau et Golfe-du-Saint-Laurent est l'avion puisque les distances routières sont importantes ou impossibles. Ce moyen de transport implique d'énormes coûts à notre organisme surtout lorsque nous vivons une hausse du prix de l'essence puisque le prix des billets est augmenté en fonction du coût de l'essence. Pour nos administrateurs de ces localités, aucun programme de réduction des tarifs aériens n'est en vigueur.

Il faut savoir que les possibilités de déplacement autre que par voiture, soit par avion ou autobus, sont très difficiles compte tenu des coûts et des horaires.

	22-août-11 Sept-Rivières	Sept-Îles Coût déplacement Aller-retour	Baie-Comeau Manicouagan	Coût déplacement Aller-retour
<b>MRC Golfe-du-Saint-Laurent - Blanc-Sablon</b>				
Option 1				
Coût routier & bateau		921,31 \$		1 131,01 \$
Distance (R) KM	378	340,20 \$	233	549,90 \$

Distance (T) KM	470	581,11 \$	0	581,11 \$
Temps	31h06		33h30	
<b>Option 2 (Arrivée à Sept-Îles)</b>				
Coût routier & avion		1 103,08 \$		1 312,78 \$
Distance (R) KM	0	- \$	233	209,70 \$
Billet avion		1 103,08 \$		
Temps	2h30		5h18	
<b>MRC Minganie - Havre-Saint-Pierre</b>				
<b>Option 1</b>				
Coût routier & bateau		200,70 \$		410,40 \$
Distance (R) KM	223	200,70 \$	233	410,40 \$
Distance (T) KM	0	- \$	0	- \$
Temps	2h44		5h30	
<b>Option 2 (Arrivée à Sept-Îles)</b>				
Coût routier & avion		906,86 \$		1 116,56 \$
Billet avion		906,86 \$	233	209,70 \$
Temps	1h00		3h48	
<b>MRC Sept-Rivières - Sept-Îles</b>				
Coût routier & bateau		- \$		209,70 \$
Distance (R) KM	0	- \$	233	209,70 \$
Distance (T) KM	0	- \$	0	- \$
Temps	0		2h48	
<b>Option 2</b>				
Coût routier & avion				
Billet avion		- \$		1 176,00 \$
Temps			0h30	
<b>MRC Caniapiscau - Fermont</b>				
<b>Option 1</b>				
Coût routier & bateau		729,00 \$		526,50 \$
Distance (R) KM	810	729,00 \$	585	526,50 \$
Distance (T) KM	0	- \$	0	
Temps	10h00		7h20	
<b>Option 2 (Avion à partir de Sept-Îles)</b>				
Coût routier & avion		598,00 \$		807,70 \$
Distance (R) KM		- \$	233	209,70 \$
Billet avion		598,00 \$		
Temps	1h00		3h48	
<b>MRC Manicouagan - Baie-Comeau</b>				
Coût routier & bateau		209,70 \$		- \$
Distance (R) KM	233	209,70 \$	0	- \$

Distance (T) KM	0	- \$	0	- \$
Temps	2h48		0	
Coût avion		- \$	0	- \$
<b>MRC Haute-Côte-Nord - Les Escoumins</b>				
Coût routier & bateau		351,00 \$		72,45 \$
Distance (R) KM	390	351,00 \$	161	72,45 \$
Distance (T) KM	0	- \$	0	- \$
Temps	4h42		1h59	
Coût avion	0	- \$	0	- \$

Distance (R) signifie distance sur la route

Distance (T) signifie distance sur le(s) traversier(s).

Temps représente le temps total estimé, c'est-à-dire il inclut le temps de parcours sur le réseau routier, celui sur les traversiers ainsi et le délai d'attente pour les traversiers.

Source : Ministère des Transports du Québec, site Internet consulté le 22 août 2011.



## Proposition pour le plan de transport régional (Côte-Nord)

État de la situation en transport collectif et nolisement pour les besoins des Nord-Côtiers et des croisiéristes – Rapport préliminaire – Société Gestrans pour la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord – 2 décembre 2011

Plan de transport adapté, collectif et de nolisement d'autocars : Plan de transport régional de la Côte-Nord et plans de transport des MRC de La Haute-Côte-Nord, de Manicouagan, de Sept-Rivières, de Minganie, du Golfe-du-Saint-Laurent et de Caniapiscau - Rapport final : Plan de transport et plan de développement du service de transport régional – Société Gestrans pour la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord - 27 juin 2013

Le **plan de transport** du *Service régional de la Côte-Nord* s'inscrit dans le processus d'organisation du transport régional pour l'ensemble des MRC de la région de la Côte-Nord suite à la déclaration de compétence en transport de la CRÉ Côte-Nord. De ce fait, ce plan est essentiel afin d'établir les bases de l'offre de services du transport régional sur l'ensemble du territoire.

Les MRC de la **Haute-Côte-Nord**, **Manicouagan**, **Sept-Rivières** et **Minganie** sont couvertes par le service de transport régional offert sur le territoire de la Côte-Nord. Quatre (4) circuits sont offerts pour permettre aux populations de chacune des MRC de se déplacer sur le territoire d'une MRC à une autre. Pour ce faire, nous pensons donc qu'il serait intéressant de renvoyer à la CRÉ la gestion du transport régional par prise de compétence des MRC pour offrir un service de transport régional sur l'ensemble du territoire de la Côte-Nord.

### HYPOTHÈSE DE BASE : CALCUL DE LA CLIENTÈLE

La section suivante illustre l'hypothèse de base qui sera utilisée pour calculer l'achalandage projeté pour chacun des circuits. Ce scénario se base sur l'expérience du service de transport qui a été mis en place dans la région de Gaspé-Îles-de-la-Madeleine.

Selon l'Institut de la statistique du Québec, les données prévisionnelles pour l'année 2012 de cette région font état de 92 536 personnes alors que pour les quatre (4) MRC touchées de la Côte-Nord on dénombre 86 182 personnes soient 93 % de la population de la région de Gaspé-Îles-de-la-Madeleine.

Dans ce sens, si après deux (2) années de service on comptait 6 000 déplacements par mois dans la régie intermunicipale de transport Gaspé-Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM) nous croyons qu'une structure similaire implantée dans la région de la Côte-Nord devrait amener 5 580 déplacements par mois.

Lors de la première année, nous estimons atteindre 25 % de ce chiffre soit 1 395 déplacements par mois. Pour la deuxième année, 50 % de ce chiffre, soit 2 790 déplacements et pour la troisième année parvenir à 5 580 déplacements par mois.

Pour la quatrième et la cinquième année, nous estimons engendrer une hausse de 10 % au niveau de l'achalandage par année pour arriver à la fin de la cinquième année avec 6 752 déplacements par mois.

## **CORRIDORS DE DESSERTE DE LA CÔTE-NORD**

Le lien routier se résume principalement à la route nationale 138 qui constitue un axe traversant la partie continentale d'est en ouest, de la MRC de la Haute-Côte-Nord à la MRC Minganie et assurant le lien entre les municipalités. Cette route représente la colonne vertébrale où gravite l'ensemble des aménagements et activités des MRC à l'étude.

À la route 138 se raccorde la route 172 reliant Tadoussac à Chicoutimi, la route 385 reliant Forestville à Labrieville (MRC de la Haute-Côte-Nord) et la route 389 permettant de relier Baie-Comeau (MRC Manicouagan) jusqu'au Labrador.

Le territoire à l'étude s'étend sur 800 km de route (Tadoussac à Natashquan).

## **CIRCUIT 1 : TADOUSSAC / BAIE-COMEAU ET CIRCUIT 2 : BAIE-COMEAU / TADOUSSAC**

### **Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés**

Le circuit 1 commence à la municipalité de Tadoussac le matin en direction de la ville de Baie-Comeau et il permet aux résidents de l'ouest du territoire de la MRC Manicouagan de se rendre jusqu'à Baie-Comeau par la route 138.

Le circuit 2 commence à Baie-Comeau le matin en direction de la municipalité de Tadoussac et il permet aux résidents de la MRC Manicouagan de se rendre dans la MRC de la Haute-Côte-Nord.

Les deux circuits offrent un retour en après-midi de Baie-Comeau et de Tadoussac.

### **La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau**

Ce circuit cible principalement une clientèle étudiante qui désire se rendre au centre de formation professionnelle et aux adultes, au Cégep de Baie-Comeau, les aînés des municipalités de Betsiamites, Chute-aux-Outardes et Ragueneau qui souhaitent se rendre au centre hospitalier à Baie-Comeau, les travailleurs étant donné que le circuit offert répond à un besoin pendulaire dans leurs déplacements et pour les personnes handicapées qui désirent se rendre au centre hospitalier de Baie-Comeau afin d'obtenir des soins spécialisés.

### **Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année**

Nous avons envisagé un scénario pour la desserte. Puisque le tracé proposé se destine à une clientèle à majorité étudiante et de travailleurs, il est donc en fonction du lundi au vendredi. Les tableaux suivants présentent l'horaire de desserte des circuits 1 et 2.

L'analyse des besoins avait indiqué des besoins pour la santé, pour les étudiants du Cégep de Baie-Comeau et du centre de formation professionnelle et aux adultes ainsi que pour les aînés et les personnes handicapées qui voudraient se rendre au centre hospitalier dans la ville de Baie-Comeau pour des soins spécialisés.

Le scénario proposé permet d'étendre le service à un plus grand nombre d'utilisateurs en offrant une meilleure mobilité en provenance du secteur « Ouest » de la MRC Manicouagan. Le scénario offre deux (2) départs vers Baie-Comeau et deux (2) retours vers Tadoussac.

Les heures de départs offertes permettent aux étudiants d'aller le matin au CFP et CEA à Baie-Comeau avant 8h00, l'heure du début des cours, et de revenir l'après-midi après 17h00. Cet horaire répond également à l'horaire des travailleurs de l'ouest de la MRC Manicouagan puisqu'ils peuvent arriver avant 9h00 le matin. Il permet aussi à un plus grand nombre d'utilisateurs de se rendre de l'ouest vers l'est de la MRC Manicouagan.

Ce scénario permet, de plus, dans le cas où l'on transige avec un transporteur qui possède un garage à Tadoussac et un à Baie-Comeau, d'entraîner un nombre d'heures improductives peu important pour le nombre d'heures de service total. Ce qui profite à la clientèle et entraîne une baisse dans le coût total du service.

Tableau 1 : Horaire du circuit 1 et 2 – direction Baie-Comeau

VERS BAIE-COMEAU Numéro de voyage	Lundi au vendredi			
	01-01	Intercar	01-02	Intercar
<b>TADOUSSAC</b>		14:00		21:35
Route du Bateau Passeur (158, terminus Intercar)	6:10		16:15	
Des Pionniers (Maison du tourisme de Tadoussac)	6:11		16:16	
<b>LES BERGERONNES</b>		14:20		21:50
Route 138 / De la Mer	6:30		16:35	
Route 138 / Du Roc	6:31		16:36	
<b>LES ESCOUMINS</b>		14:35		22:10
Route 138 (445, terminus Intercar)	6:46		16:51	
<b>LONGUE-RIVE</b>		15:00		22:25
Route 138 (346, terminus Intercar)	7:06		17:11	
<b>PORTNEUF-SUR-MER</b>		15:05		22:40
Principale (255, terminus Intercar)	7:20		17:25	
<b>FORESTVILLE</b>		15:25		22:45
Route 138 (49, terminus Intercar)	7:35		17:40	
<b>COLOMBIER</b>		15:40		22:55
Principale / Gauthier	7:55		18:00	
<b>BETSIAMITES</b>		15:55		23:10
Jacques-Cartier (R-138) / Ashini	8:15		18:20	
<b>RAGUENEAU</b>		16:10		23:20
Route 138 / ch. D'Auteuil	8:25		18:30	
Route 138 / Bouchard	8:26		18:31	
<b>CHUTE-AUX-OUTARDES</b>		16:15		23:30
Vallilée (R-138) / Du Golf	8:35		18:40	
<b>BAIE-COMEAU</b>	8:40		18:45	
Blv. Laflèche (2929, Irving)		16:45		0:05
Blv. Laflèche / De Normandie	-		18:47	
Blv. Laflèche / René-Bélanger	-		18:48	
Blv. Laflèche / Blv. Blanche	-		18:49	
Blv. Blanche (537, Cégep Baie-Comeau)	-		18:50	
Blv. Jolliet (635, Hôpital Baie-Comeau)	8:50		-	
Blv. Pierre-Ouellet (IGA)	8:55		-	
Blv. La Salle / Blv. Comeau (terminus intercar)	-		18:51	
Av. Marquette (19, Hôtel de ville Baie-Comeau)	-		18:55	

Tableau 2 : Horaire du circuit 1 et 2 – direction Tadoussac

VERS TADOUSSAC Numéro de voyage	Lundi au vendredi			
	02-01	Intercar	Intercar	02-02
<b>BAIE-COMEAU</b>		7:00	12:00	
Av. Marquette (en face Hôtel de ville Baie-Comeau)	6:15			-
Blv. Lasalle / Blv. Comeau (terminus intercar)	6:20			-
Blv. Pierre-Ouellet (IGA)	6:24			-
Blv. Jolliet (635, Hôpital Baie-Comeau)	-			16:20
Blv. Blanche (537, Cégep Baie-Comeau)	-			16:25
Blv. Lafèche / Blv. Blanche	6:25			-
Blv. Lafèche / René-Bélanger	6:26			-
Blv. Lafèche / De Normandie	6:27			-
Blv. Lafèche (2929, Irving)	6:28			-
<b>CHUTE-AUX-OUTARDES</b>		7:20	12:20	
Vallée (R-138) / du Golf	6:30			16:35
<b>RAGUENEAU</b>	6:35			16:40
Route 138 / Bouchard		7:30	12:30	
Route 138 / ch. D'Auteuil	6:44			16:49
<b>BETSIAMITES</b>	6:45			16:50
Jacques-Cartier (R-138) / Ashini		7:40	12:40	
<b>COLOMBIER</b>	6:55			17:00
Principale / Gauthier		7:55	12:55	
<b>FORESTVILLE</b>	7:15			17:20
Route 138 (49, terminus Intercar)		8:20	13:20	
<b>PORTNEUF-SUR-MER</b>	7:35			17:40
Principale (255, terminus Intercar)		8:30	13:30	
<b>LONGUE-RIVE</b>	7:50			17:55
Route 138 (346, terminus Intercar)		8:45	13:45	
<b>LES ESCOUMINS</b>	8:05			18:10
Route 138 (445, terminus Intercar)		9:00	14:00	
<b>LES BERGERONNES</b>	8:25			18:30
Route 138 / du Roc		9:15	14:15	
Route 138 / de la Mer	8:39			18:44
<b>TADOUSSAC</b>	8:40			18:45
Des Pionniers (Maison du tourisme de Tadoussac)	8:59	9:30	14:40	19:04
Route du Bateau Passeur (158, terminus Intercar)	9:00			19:05

### Assignations véhicules

Les assignations véhicules désignent les feuilles de routes des véhicules. Elles représentent le service qu'offre chaque véhicule durant une journée de travail. Les informations qu'on y retrouve sont les positionnements, les temps commerciaux (à l'horaire) et les temps de battement ou d'attente. Deux éléments sont à retenir ici : le type de véhicule et les heures de service.

### Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de service, un seul véhicule sera nécessaire. Il est suggéré d'utiliser un autobus de type minibus. Ce véhicule peut accueillir près de 25 passagers assis.

Nous proposons ce type de véhicule étant donné que nous estimons que l’achalandage ne dépassera pas la capacité d’un minibus et qu’il est souvent plus facile de négocier sur une plus longue période lorsqu’on évite au transporteur de réinvestir, à mi-contrat, dans un nouveau véhicule.

### Assignations véhicules détaillées

Les assignations véhicules permettent d’établir les heures commerciales qui seront effectuées et d’attribuer des voyages aux véhicules. Cela permet également au transporteur de planifier l’utilisation de son personnel chauffeur et de ses véhicules.

Dans l’objectif de rencontrer un transporteur pour offrir un contrat de service, le total des heures annuelles devient un facteur important. Deux méthodes sont principalement utilisées pour calculer le volume de service qu’un véhicule effectue : les **heures commerciales** (ou productives) qui comprennent les heures à l’horaire et les temps d’attente entre les départs, et les **heures totales** (ou garage-garage) qui englobent entièrement les heures qu’effectuent le véhicule, de sa sortie du garage du transporteur à son retour.

Pour le **scénario recommandé**, le total des heures de service s’élève à 2 750 heures commerciales annuelles, ou encore 3 250 heures totales (voir Tableau 3 et Tableau 4).

Tableau 3 : Assignation véhicule 1 – scénario recommandé

Véhicule 1	Départ	Lieu	Arrivée	Lieu	Productif	Battement	Improductif
Pos	5:55	GARAGE	6:10	Tadoussac	0:00	0:00	0:15
01-01	6:10	Tadoussac	7:35	Forestville	1:25	0:00	0:00
02-01	7:35	Forestville	9:00	Tadoussac	1:25	0:00	0:00
Pos	9:00	Tadoussac	9:15	GARAGE	0:00	0:00	0:15
						2:50	0:00
							0:30
							<b>3:20</b>

Véhicule 1	Départ	Lieu	Arrivée	Lieu	Productif	Battement	Improductif
Pos	16:00	GARAGE	16:15	Tadoussac	0:00	0:00	0:15
01-02	16:15	Tadoussac	17:40	Forestville	1:25	0:00	0:00
02-02	17:40	Forestville	19:05	Tadoussac	1:25	0:00	0:00
Pos	19:05	Tadoussac	19:20	GARAGE	0:00	0:00	0:15
						2:50	0:00
							0:30
							<b>3:20</b>

	Productif	Improductif	Intermédiaire
Par jour:	5:40	1:00	<b>6:40</b>
	Productif	Improductif	Total
Par année:	1416:40	250:00	<b>1666:40</b>
	Productif	Improductif	Total

Tableau 4 : Assignment véhicule 2 – scénario recommandé

Véhicule 2	Départ	Lieu	Arrivée	Lieu	Productif	Battement	Improductif
Pos	6:00	GARAGE	6:15	Baie-Comeau	0:00	0:00	0:15
02-01	6:15	Baie-Comeau	7:35	Forestville	1:20	0:00	0:00
01-01	7:35	Forestville	8:55	Baie-Comeau	1:20	0:00	0:00
Pos	8:55	Baie-Comeau	9:10	GARAGE	0:00	0:00	0:15
						2:40	0:00
							0:30
							3:10

Véhicule 2	Départ	Lieu	Arrivée	Lieu	Productif	Battement	Improductif
Pos	16:05	GARAGE	16:20	Baie-Comeau	0:00	0:00	0:15
02-02	16:20	Baie-Comeau	17:40	Forestville	1:20	0:00	0:00
01-02	17:40	Forestville	19:00	Baie-Comeau	1:20	0:00	0:00
Pos	19:00	Baie-Comeau	19:15	GARAGE	0:00	0:00	0:15
						2:40	0:00
							0:30
							3:10

Intermédiairee

5:20	1:00	6:20
Productif	Improductif	Total

Par jour:

1333:20	250:00	1583:20
Productif	Improductif	Total

Par année:

### Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours

Pour encourager l’adhésion au service de transport et l’intermodalité entre la voiture personnelle et la ligne de transport régional de la Côte-Nord, nous proposons la création de stationnements incitatifs. Ces derniers permettront de concentrer la clientèle du transport collectif à un point central dans les plus grands centres urbains présents sur le territoire de la Côte-Nord.

Il importe donc de voir à la possibilité d’intégrer dans les villes les plus peuplées un stationnement incitatif en bordure de la route 138, axe principal sur lequel le réseau régional est construit.

Dans le cas présent, on retient trois (3) villes susceptibles d’accueillir un stationnement incitatif : Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles.

Pour la ville de Baie-Comeau, l’emplacement le plus propice pour l’implantation d’un stationnement incitatif se retrouve le long de la route 138 entre les secteurs « Ouest » et « Est » de la ville (à proximité du CLSC Lionel-Charest) puisque l’on se retrouve au-delà des quartiers résidentiels de la ville et en jonction à la route 138.

### Les lieux de destination et d’origine à Baie-Comeau et le potentiel d’intermodalité avec le service de transport en commun de la ville de Baie-Comeau

Les principaux points de destination desservis par le service de transport régional sont : le Cégep de Baie-Comeau et l’hôpital Le Royer. Il est également possible de rejoindre le centre de réadaptation l’Émergent puisqu’il se retrouve à proximité du cégep sur le boulevard Blanche. Le circuit régional effectue d’autres arrêts sur le territoire de la ville de Baie-Comeau autour desquels on retrouve à proximité des arrêts du réseau de transport en commun de la ville. Cette possibilité permettra au client du réseau régional d’effectuer une

correspondance avec le circuit local de la ville de Baie-Comeau afin de s'y déplacer, et vice-versa.

Compte tenu des heures de service du réseau de transport en commun de la ville de Baie-Comeau, il est difficile de planifier une correspondance entre les deux circuits. Puisqu'il n'y a pas de service en matinée avant 7h00 et que du lundi au mercredi il n'y a pas de service après 17h00.

L'élaboration d'une ligne régionale qui couvre les deux secteurs de la ville de Baie-Comeau, et ce, à des points névralgiques, est de mise puisque l'intermodalité avec le service actuel du transport en commun de la ville est difficile. La mise en place d'un stationnement incitatif sur le territoire de la ville permettrait d'améliorer l'intermodalité entre les deux réseaux.

### **Recommandation concernant l'information aux voyageurs, la tarification, le support et la perception des titres**

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer la pérennité. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural* a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- Conférence de presse, publicité dans les journaux et bulletins municipaux et les radios locales;
- L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire;
- La diffusion des informations sur le site des MRC, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle aux MRC et vice versa, des utilisateurs des MRC seront informés des possibilités de transport en région;
- La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire;
- Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.
- Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers organisés par le guichet unique. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

### **CIRCUIT 3 : BAIE-COMEAU / SEPT-ÎLES / BAIE-COMEAU**

#### **Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés**

Le circuit 3 commence à la ville de Baie-Comeau le matin en direction de la ville de Sept-Îles et il permet aux résidents de la MRC de Manicouagan de se rendre à Port-Cartier et Sept-Îles par la route 138. Le circuit offre également un retour en après-midi de Sept-Îles vers la ville de Baie-Comeau.

#### **La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau**

Ce circuit cible principalement une clientèle étudiante qui désire se rendre au Cégep de Sept-Îles et aux



travailleurs étant donné que le circuit offert répond à un besoin pendulaire dans leurs déplacements.

### **Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année**

Nous avons envisagé un scénario pour la desserte. Puisque le tracé proposé se destine à une clientèle à majorité étudiante et de travailleurs, il est donc en fonction du lundi au vendredi. Les tableaux suivants présentent l'horaire de desserte du circuit 3.

L'analyse préliminaire avait indiqué des besoins pour les étudiants du Cégep de Sept-Îles ainsi que pour les travailleurs qui voudraient se rendre à Sept-Îles pour y trouver du travail.

Le scénario proposé permet également d'étendre le service à un plus grand nombre d'utilisateurs en offrant une plus grande mobilité en provenance de la MRC Manicouagan. Le scénario offre un départ vers Sept-Îles et un retour vers Baie-Comeau.

Les heures de départs offertes permettent aux étudiants d'arriver à Sept-Îles aux environs de 9h00. Cet horaire répond également aux travailleurs de la MRC Manicouagan qui travaillent à Port-Cartier et Sept-Îles puisqu'ils peuvent arriver pour 8h15 et 9h05 respectivement le matin. Il permet aussi à un plus grand nombre d'utilisateurs de se rendre dans la ville de Sept-Îles.

Tableau 5 : Horaire du circuit 3 – direction Sept-Îles

VERS SEPT-ÎLES	Numéro de voyage	Lundi au vendredi			
		Interbus	03-01	Interbus	Intercar
<b>BAIE-COMEAU</b>					17:15
Blv. Laflèche (2929, Irving)			5:35		
Blv. Laflèche / De Normandie			5:36		
Blv. Laflèche / René-Bélanger			5:37		
Blv. Laflèche / Blv. Blanche			5:38		
Blv. Pierre-Ouellet (IGA)			5:39		
Blv. Lasalle / Blv. Comeau (terminus intercar)			5:43		
Av. Marquette (19, Hôtel de ville Baie-Comeau)			5:48		
Av. Maisonneuve / Av. de Salaberry			5:52		
Av. Maisonneuve / Route Maritime			5:55		
<b>FRANQUELIN</b>					17:40
Route Jacques-Cartier (R-138) / Principale			6:15		
Des Cèdres (R-138) / Des Érables			6:17		
<b>BAIE-TRINITÉ</b>					18:30
R-138 / Tremblay (en face Auberge de la Rivière GC)			7:00		
Therrien / Beaudin			7:02		
<b>PORT-CARTIER</b>		6:25		11:50	19:15
De Shelter Bay (Centre de santé Port-Cartier)			8:00		
Blv. Des Îles / Des Cèdres (en face centre commercial)			8:02		
Blv. Portage-des-Mousses / Des Rochelais			8:04		
Maisonneuve / Blv. Portage-des-Mousses			8:07		
<b>SEPT-ÎLES</b>		7:25			20:05
Blv. Laure (R-138) / Des Plaquebières			8:35		
Blv. Laure (R-138) / Restigouche			8:40		
De la Vérendrye (opp. Cégep Sept-Îles)		7:55	8:50	12:55	
Av. Franquelin (CHLSD Gustave-Gauvreau)			9:00		

Tableau 6 : Horaire du circuit 3 – direction Baie-Comeau

VERS BAIE-COMEAU	Lundi au vendredi				
	Numéro de voyage	Intercar	Interbus	03-02	Interbus
<b>SEPT-ÎLES</b>		8:15			
Blv. Laure (R-138) / Monseigneur Blanche (terminus Intercar)				16:15	
Av. Franquelin (CHLSD Gustave-Gauvreau)				16:20	16:30
De la Vérendrye (en face du Cégep Sept-Îles)			10:55	16:30	17:00
Blv. Laure (R-138) / Restigouche				16:40	
Blv. Laure (R-138) / Blv. Vigneault				16:45	
<b>PORT-CARTIER</b>		9:00	11:55		18:00
Blv. Portage-des-Mousses / Maisonneuve				17:13	
Blv. Portage-des-Mousses / Des Rochelois				17:16	
Blv. Des Îles / Des Cèdres (opp. Centre commercial)				17:18	
De Shelter Bay (opp. Centre de santé Port-Cartier)				17:20	
<b>BAIE-TRINITÉ</b>		10:05			
Therrien / Beaudin				18:18	
R-138 / Tremblay (opp. Auberge de la Rivière GC)				18:20	
<b>FRANQUELIN</b>		11:00			
Des Cèdres (R-138) / Des Érables				19:03	
Route Jacques-Cartier (R-138) / Principale				19:05	
<b>BAIE-COMEAU</b>		11:25			
Route Maritime / Av. Maisonneuve				19:25	
Av. Maisonneuve / Av. le Gardeur				19:28	
Av. Marquette (en face Hôtel de ville Baie-Comeau)				19:32	
Blv. Lasalle / Blv. Comeau (terminus intercar)				19:37	
Blv. Pierre-Ouellet (IGA)				19:41	
Blv. Laflèche / Blv. Blanche				19:42	
Blv. Laflèche / René-Bélanger				19:43	
Blv. Laflèche / De Normandie				19:44	
Blv. Laflèche (2929, Irving)				19:45	

## Assignations véhicules

Les assignations véhicules désignent les feuilles de routes des véhicules. Elles représentent le service qu'offre chaque véhicule durant une journée de travail. Les informations qu'on y retrouve sont les positionnements, les temps commerciaux (à l'horaire) et les temps de battement ou d'attente. Deux éléments sont à retenir ici : le type de véhicule et les heures de service.

## Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de service, un seul véhicule sera nécessaire. Il est suggéré d'utiliser un autobus de type intermédiaire. Ce véhicule peut accueillir près de 45 passagers assis. Nous proposons ce type de véhicule étant donné que nous estimons que l'achalandage ne dépassera pas la capacité d'un minibus et qu'il est souvent plus facile de négocier sur une plus longue période lorsqu'on évite au transporteur de réinvestir, à mi-contrat, dans un nouveau véhicule.

## Assignations véhicules détaillées

Les assignations véhicules permettent d'établir les heures commerciales qui seront effectuées et d'attribuer des voyages aux véhicules. Cela permet également au transporteur de planifier l'utilisation de son personnel chauffeur et de ses véhicules.

Dans l'objectif de rencontrer un transporteur pour offrir un contrat de service, le total des heures annuelles devient un facteur important. Deux méthodes sont principalement utilisées pour calculer le volume de service qu'un véhicule effectue : les **heures commerciales** (ou productives) qui comprennent les heures à l'horaire et les temps d'attente entre les départs, et les **heures totales** (ou garage-garage) qui englobent entièrement les heures qu'effectuent le véhicule, de sa sortie du garage du transporteur à son retour.

Pour le **scénario recommandé**, le total des heures de service s'élève à 1 729 heures commerciales annuelles, ou encore 2 104 heures totales (voir Tableau 7).

Tableau 7 : Assignation véhicule 3 – scénario recommandé

Véhicule 3	Départ	Lieu	Arrivée	Lieu	Productif	Battement	Improductif	
	Pos	5:20	GARAGE	5:35	Baie-Comeau	0:00	0:00	0:15
	03-01	5:35	Baie-Comeau	9:00	Sept-Îles	3:25	0:00	0:00
	Battement	9:00	Sept-Îles	10:00	Sept-Îles	0:00	0:00	1:00
						3:25	0:00	1:15
								4:40

Véhicule 3	Départ	Lieu	Arrivée	Lieu	Productif	Battement	Improductif	
	03-02	16:15	Sept-Îles	19:45	Baie-Comeau	3:30	0:00	0:00
	Pos	19:45	Baie-Comeau	20:00	GARAGE	0:00	0:00	0:15
						3:30	0:00	0:15
								3:45

6:55	1:30	8:25
Productif	Improductif	Total

Par jour:

Intermédiaire

1729:10	Par année:	2104:10
Productif	Improductif	Total

## Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours

Pour encourager l'adhésion au service de transport et l'intermodalité entre la voiture personnelle et la ligne de transport régional de la Côte-Nord, nous proposons la création de stationnements incitatifs. Ces derniers permettront de concentrer la clientèle du transport collectif à un point central dans les plus grands centres urbains présents sur le territoire de la Côte-Nord. Il importe donc de voir à la possibilité d'intégrer dans les villes les plus peuplées un stationnement incitatif en bordure de la route 138, axe principal sur lequel le réseau régional y est construit.

Dans le cas présent, on retient trois (3) villes susceptibles d'accueillir un stationnement incitatif : Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles.

Pour la ville de Baie-Comeau, l'emplacement le plus propice pour l'implantation d'un stationnement incitatif se retrouve le long de la route 138 entre les secteurs « Ouest » et « Est » de la ville (boulevard Pierre-Ouellet) puisque l'on se retrouve au-delà des quartiers résidentiels de la ville et en jonction à la route 138.

## Recommandation concernant l'information aux voyageurs, la tarification, le support et la perception des titres

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer la pérennité du service. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural* a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- Conférence de presse, publicité dans les journaux, les bulletins municipaux et les radios locales;
- L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire;
- La diffusion des informations sur le site des MRC, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle aux MRC et vice versa, des utilisateurs des MRC seront informés des possibilités de transport en région;
- La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire;
- Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.
- Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers organisés par le guichet unique. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

### CIRCUIT 4 : HAVRE-SAINT-PIERRE / SEPT-ÎLES

#### Le tracé précis de la desserte et les arrêts proposés

Le circuit 4 commence à la municipalité de Havre-Saint-Pierre le matin en direction de la ville de Sept-Îles et il permet aux résidents de la MRC Minganie de se rendre jusqu'à Sept-Îles par la route 138. Le circuit offre également un retour en après-midi de Sept-Îles vers Havre-Saint-Pierre.

#### La clientèle cible et la fréquentation attendue du réseau

Ce circuit cible principalement une clientèle étudiante qui désire se rendre au centre de formation professionnelle ou aux adultes, au Cégep de Sept-Îles, les aînés des municipalités du secteur « Est » de la MRC Minganie qui souhaitent se rendre aux centres hospitaliers de Havre-Saint-Pierre ou de Sept-Îles, les travailleurs étant donné que le circuit offert répond à un besoin pendulaire dans leurs déplacements et pour les personnes handicapées qui désirent sortir de la MRC vers l'hôpital de Sept-Îles pour obtenir des soins spécialisés.

#### Le nombre de voyages par période de la journée, par jour de la semaine et par période de l'année

Nous avons envisagé un scénario pour la desserte. Puisque le tracé proposé se destine à une clientèle à majorité étudiante et de travailleurs, il est donc en fonction du lundi au vendredi. Les tableaux suivants présentent l'horaire de desserte du circuit 4.

L'analyse préliminaire avait indiqué des besoins pour la santé, pour les étudiants du Cégep de Sept-Îles et du centre de formation professionnelle et aux adultes à Havre-Saint-Pierre ainsi que pour les aînés et les personnes handicapées qui voudraient se rendre au centre hospitalier sur le territoire de la MRC ou vers la ville

de Sept-Îles pour des soins spécialisés.

Le scénario proposé permet d'étendre le service à un plus grand nombre d'utilisateurs en offrant une meilleure mobilité en provenance du secteur « Est » de la MRC Minganie ainsi que pour ceux provenant de la municipalité de Havre-Saint-Pierre.

Le scénario offre un départ vers Sept-Îles et un retour en après-midi vers Havre-Saint-Pierre. Les heures de départ offertes permettent aux étudiants d'aller le lundi matin au Cégep de Sept-Îles avant 8h00 et de revenir le vendredi après-midi après 14h30.

Cet horaire répond également à l'horaire des travailleurs puisqu'ils peuvent arriver avant 8h00 le matin à Sept-Îles.

Il permet aussi à un plus grand nombre d'utilisateurs de se rendre à Havre-Saint-Pierre ou pour sortir de la MRC Minganie vers la ville de Sept-Îles.

Tableau 8 : Horaire du circuit 4 – direction Havre-Saint-Pierre

VERS HAVRE-SAINT-PIERRE	Lundi au vendredi			
	Numéro de voyage	Intercar	04-02	Intercar
<b>SEPT-ÎLES</b>		12:45		20:05
De la Vérendrye (opp. Cégep Sept-Îles)			16:55	
Av. Franquelin (CHLSD Gustave-Gauvreau)			17:05	
Blv. Laure (R-138) / Monseigneur Blanche (terminus Intercar)			17:10	
Blv. Laure (R-138) / Des Menuisiers			17:15	
<b>RIVIÈRE-AU-TONNERRE</b>		14:05		
Route Jacques-Cartier (R-138) / De la Mer			18:35	
Route Jacques-Cartier / De Bellevue (Caisse Desjardins)			18:35	
<b>RIVIÈRE-SAINT-JEAN</b>		14:35		
Des Voyageurs (R-138) / Des Anciens			18:50	
Saint-Jean (R-138) / Du Quai			19:00	
<b>LONGUE-POINTE</b>		14:50		
Ch. Du Roi (Presbythère Longue-Pointe-de-Mingan)			19:15	
Ch. Du roi / Du Bord de la Mer			19:17	
<b>MINGAN</b>		15:00		
Route Jacques-Cartier (Conseil des innus de Mingan)			19:25	
<b>HAVRE-SAINT-PIERRE</b>		15:30		
Blv. De l'Escale / De la Digue			19:50	
Blv. De l'Escale / Boréale			19:52	
Promenade des Anciens (CSSS de la Minganie)			19:54	
Promenade des Anciens / Av. de l'Acara			19:57	
Boréale / Blv. Des Acadiens			20:00	

Tableau 9 : Horaire du circuit 4 – direction Sept-Îles

VERS SEPT-ÎLES

Numéro de voyage	Lundi au vendredi		
	04-01	Intercar	Intercar
<b>HAVRE-SAINT-PIERRE</b>		5:30	
Blv. Des Acadiens / Boréale	4:55		
Promenade des Anciens / Av. de l'Acara	4:58		
Promenade des Anciens (CSSS de la Minganie)	5:01		
Boréale / Blv. De l'Escale	5:03		
Blv. De l'Escale / De la Digue	5:05		
<b>MINGAN</b>		5:50	
Route Jacques-Cartier (Conseil des innus de Mingan)	5:30		
<b>LONGUE-POINTE</b>		5:55	
Ch. Du roi / Du Bord de la Mer	5:38		
Ch. Du Roi (Presbythère Longue-Pointe-de-Mingan)	5:40		
<b>RIVIÈRE-SAINT-JEAN</b>		6:10	
Saint-Jean (R-138) / Du Quai	5:55		
Des Voyageurs (R-138) / Des Anciens	6:05		
<b>RIVIÈRE-AU-TONNERRE</b>		6:35	
Route Jacques-Cartier / De Bellevue (Caisse Desjardins)	6:19		
Route Jacques-Cartier (R-138) / Du Ruisseau	6:20		
<b>SEPT-ÎLES</b>		8:00	8:15
Blv. Laure (R-138) / Des Menuisiers	7:40		
Blv. Laure (R-138) / Monseigneur Blanche (terminus Intercar)	7:45		
Av. Franquelin (CHLSD Gustave-Gauvreau)	7:50		
De la Vérendrye (en face du Cégep Sept-Îles)	8:00		

### Assignations véhicules

Les assignations véhicules désignent les feuilles de routes des véhicules. Elles représentent le service qu'offre chaque véhicule durant une journée de travail. Les informations qu'on y retrouve sont les positionnements, les temps commerciaux (à l'horaire) et les temps de battement ou d'attente. Deux éléments sont à retenir ici : le type de véhicule et les heures de service.

### Le type de véhicule utilisé

Afin d'effectuer ces heures de service, un seul véhicule sera nécessaire. Il est suggéré d'utiliser un autobus de type minibus. Ce véhicule peut accueillir près de 25 passagers assis. Nous proposons ce type de véhicule étant donné que nous estimons que l'achalandage ne dépassera pas la capacité d'un minibus et qu'il est souvent plus facile de négocier sur une plus longue période lorsqu'on évite au transporteur de réinvestir, à mi-contrat, dans un nouveau véhicule.



## Assignations véhicules détaillées

Tableau 9 : Horaire du circuit 4 – direction Sept-Îles

Les assignations véhicules permettent d'établir les heures commerciales qui seront effectuées et d'attribuer des voyages aux véhicules. Cela permet également au transporteur de planifier l'utilisation de son personnel chauffeur et de ses véhicules.

Dans l'objectif de rencontrer un transporteur pour offrir un contrat de service, le total des heures annuelles devient un facteur important. Deux méthodes sont principalement utilisées pour calculer le volume de service qu'un véhicule effectue : les **heures commerciales** (ou productives) qui comprennent les heures à l'horaire et les temps d'attente entre les départs, et les **heures totales** (ou garage-garage) qui englobent entièrement les heures qu'effectuent le véhicule, de sa sortie du garage du transporteur à son retour.

Pour le **scénario recommandé**, le total des heures de service s'élève à 1 541 heures commerciales annuelles, ou encore 1 916 heures totales (voir Tableau 10).

Tableau 10 : Assignation véhicule 4 – scénario recommandé

Véhicule 4	Départ	Lieu	Arrivée	Lieu	Productif	Battement	Improductif	
	Pos	4:40	GARAGE	4:55	Havre-St-Pierre	0:00	0:00	0:15
	04-01	4:55	Havre-St-Pierre	8:00	Sept-Îles	3:05	0:00	0:00
	Battement	8:00	Sept-Îles	9:00	Sept-Îles	0:00	0:00	1:00
						3:05	0:00	1:15
								4:20

Véhicule 4	Départ	Lieu	Arrivée	Lieu	Productif	Battement	Improductif	
	04-02	16:55	Sept-Îles	20:00	Havre-St-Pierre	3:05	0:00	0:00
	Pos	20:00	Havre-St-Pierre	20:15	GARAGE	0:00	0:00	0:15
						3:05	0:00	0:15
								3:20

Par jour:	6:10	1:30	7:40
	Productif	Improductif	Total

Par année:	1541:40	375:00	1916:40
	Productif	Improductif	Total

### Les opportunités de stationnements incitatifs sur le parcours

Pour encourager l'adhésion au service de transport et l'intermodalité entre la voiture personnelle et la ligne de transport régional de la Côte-Nord, nous proposons la création de stationnements incitatifs. Ces derniers permettront de concentrer la clientèle du transport collectif à un point central dans les plus grands centres urbains présents sur le territoire de la Côte-Nord. Il importe donc de voir à la possibilité d'intégrer dans les villes les plus peuplées un stationnement incitatif en bordure de la route 138, axe principal sur lequel le réseau régional y est construit.

Dans le cas présent, on retient trois (3) villes susceptibles d'accueillir un stationnement incitatif : Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles.

Pour la ville de Port-Cartier, l'emplacement le plus propice pour l'implantation d'un stationnement incitatif se retrouve le long de la route 138 à proximité du chemin de l'Aéroport puisque l'on se retrouve au-delà des

quartiers résidentiels de la ville et en jonction à la route 138. Il est également possible de voir à implanter un stationnement incitatif le long du boulevard du Portage des Mousses (secteur Est) à l'approche de la route 138 ou sur le boulevard des Îles au coin de la rue Tibasse (secteur Ouest).

Pour la ville de Sept-Îles, l'emplacement le plus propice pour l'implantation d'un stationnement incitatif se retrouve le long de la route 138 (boulevard Laure) à la sortie de la ville en direction de l'aéroport de Sept-Îles puisque l'on se retrouve au-delà des quartiers résidentiels de la ville et en jonction à la route 138.

### **Recommandation concernant l'information aux voyageurs, la tarification, le support et la perception des titres**

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer la pérennité du service. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural* a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- Conférence de presse, publicité dans les journaux, les bulletins municipaux et les radios locales;
- L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide à l'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire;
- La diffusion des informations sur le site des MRC, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle aux MRC et vice versa, des utilisateurs des MRC seront informés des possibilités de transport en région;
- La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire;
- Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.
- Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers organisés par le guichet unique. Un horaire affiché informera les résidents
- des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

### **L'ÉLIGIBILITÉ DE LA DESSERTE AUX PROGRAMMES DE SUBVENTIONS DISPONIBLES**

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional offre un volet dans lequel un service de transport interrégional peut être subventionné. Particulièrement, le volet III de ce programme « vise à soutenir les efforts des gouvernements locaux dans le maintien et l'amélioration des liaisons interrégionales par autocar, principalement les petits centres urbains et les agglomérations plus importantes. » Par ce volet, le ministère des Transports du Québec (MTQ) propose de doubler toute contribution d'un organisme municipal jusqu'à concurrence de 100 000 \$ pour l'exploitation d'un service de transport interrégional. Or, certaines conditions s'appliquent pour déterminer l'accessibilité d'un projet à cette subvention.

Tableau 9 : Horaire du circuit 4 – direction Sept-Îles

Voici quelques grandes lignes du programme de subvention, citées dans le décret 28-2013 du Gouvernement du Québec.

[...]

**13.** Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour combler une partie des coûts d'exploitation de l'organisme admissible afin d'augmenter l'offre de service sur un parcours existant lorsque le service est en deçà des besoins, pour l'établissement ou le rétablissement d'un service de transport interurbain par autocar. L'aide ne peut excéder 100 000 \$ par année, par projet et correspond au double de la contribution financière du milieu municipal. [...]

**25.** Aux fins des articles 13 et 14, on entend par service de transport par autocar interurbain, un parcours, dont l'objectif est de transporter une clientèle d'une région métropolitaine ou agglomération de recensement vers une autre région métropolitaine ou agglomération de recensement.

Est également considéré comme un service de transport par autocar interurbain un parcours qui relie à une région métropolitaine ou agglomération de recensement une ou plusieurs municipalités situées à l'extérieur de celle-ci.

Pour les parcours dont l'objet est de transporter une clientèle, reliant deux ou plusieurs municipalités qui ne sont pas comprises à l'intérieur des limites d'une région métropolitaine ou agglomération de recensement, la distance parcourue doit être d'au moins 50 km.

**26.** Les organismes doivent transmettre au MTQ les données opérationnelles et financières nécessaires au processus d'évaluation de programme; les modalités d'application, les formulaires, les procédures administratives ainsi que les modalités de calcul, de financement et de versement relatives au présent programme sont déterminés par le ministre des Transports. [...]

Décret 28-2013, Gouvernement du Québec, *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional*, 16 janvier 2013, 8 pages.

Pour ce qui est du type de véhicule utilisé, bien que le décret mentionne à l'article 25, au deuxième paragraphe, que le service est offert avec un autocar, le type de véhicule demeure à titre indicatif seulement et le MTQ est prêt à évaluer au cas par cas les demandes de financement qui sont faites dans le cadre du programme.

## LES PARTENARIATS

Bien qu'ils ne soient pas considérés dans l'élaboration du plan budgétaire, une part des revenus du service proposé peut provenir de partenaires financiers, particulièrement des partenaires qui trouvent un intérêt dans le service offert.

La clientèle étudiante représente la clientèle cible des circuits régionaux. Les établissements d'enseignement peuvent donc représenter des partenaires potentiels. Les cégeps de Baie-Comeau et de Sept-Îles peuvent représenter des partenaires financiers. Ils peuvent permettre à leurs étudiants le remboursement d'une partie du prix d'un titre mensuel pour la ligne 1,3 ou 4, si l'étudiant a utilisé le service pour l'ensemble d'un trimestre.

Aussi, les institutions financières de la région ont souvent une implication dans le milieu communautaire, incluant la dimension du transport collectif. Par exemple, les MRC de Coaticook et du Haut-Saint-François ont obtenu un partenariat avec les Caisses Desjardins, faisant directement bénéficier les usagers en baissant la tarification. Les revenus peuvent également passer par la publicité faite sur et dans les autobus, sur le livret horaire, etc.

Des organismes locaux comme les CLD sont aussi pressentis comme des partenaires possibles et un représentant régional comme la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Côte-Nord peut aussi apporter un soutien dans sa promotion du service. En effet, par définition la CRÉ peut donner un soutien dans des projets reconnus comme structurants pour sa région, entre autres le transport collectif.

Enfin, certains organismes ou employeurs auront un intérêt à disposer d'un lien de transport régional reliant les différentes MRC de la Côte-Nord, notamment par le Programme-employeur.

## INVESTISSEMENT POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE TRANSPORT

### Les revenus et coûts estimés

#### *Les revenus estimés*

La mise en place et le maintien d'un service proposent généralement un mode de financement utilisateur-payeur et le transport collectif n'y échappe pas. Pour les besoins de l'exercice, l'hypothèse pour la tarification s'est basée sur le tarif en vigueur à la Régie Intermunicipale de Transport (RIT) de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, aussi appelé RÉGÎM.

- ▶ Titre régulier = 2,50 \$ par carnet de 10, soit **25,00 \$** le carnet;
- ▶ Titre régulier, comptant à bord de 3,00 \$ / ticket.

Nous avons estimé l'achalandage à 1 395 déplacements par mois la première année, tel qu'indiqué à la section précédente.

À travers la tarification à l'utilisateur, il faudra déterminer des points de vente pour les titres du service concerné. Afin que cela soit avantageux pour les commerçants, il faudra mettre au point des ententes avec les points de vente choisis pour déterminer la commission sur la vente de titres. Généralement, la commission est de l'ordre de 5 %.

Il est également possible d'obtenir des revenus par l'entremise de publicités soit sur les véhicules ou sur les abribus. Des publicités peuvent également être installées à bord des véhicules.

### *Les coûts estimés*

Le coût estimé variera grandement en fonction du scénario de desserte qui sera retenu et du type de véhicule utilisé. Cependant, certaines dépenses demeurent similaires. Les coûts d'exploitation ont été calculés à partir d'un « benchmark » de la région montréalaise.

### **Les dépenses d'exploitation**

Les frais sont principalement composés des coûts du fonctionnement des autobus, basés sur des tarifs horaires, et de frais entourant la communication et les tâches administratives relatives au service. Pour les besoins de l'exercice, les frais d'administration sont évalués à 15 % pour l'exploitation du service.

Le coût horaire pour un service garage-garage des minibus et intermédiaire varie de 79,42 \$ à 94,11 \$ /heure.

Notez que le taux horaire comprend différents coûts variables, tels le carburant, le salaire du chauffeur ainsi que des frais de maintenance du véhicule estimés à 8 %.

### **Les dépenses d'immobilisations**

Tout ce qui concerne les installations en infrastructure sur le réseau entre dans cette catégorie de dépenses. Les panneaux d'arrêts et leur quincaillerie sont des éléments concernés par ces dépenses. Pour les besoins de l'exercice, le nombre de panneaux d'arrêts a été estimé à 2 par municipalité, sauf pour Sept-Îles et Baie-Comeau pour qui nous avons considéré 5 panneaux. Pour les abribus nous avons considéré 1 abribus par municipalité traversée et 2 pour les villes de Sept-Îles et Baie-Comeau.

Deux programmes d'immobilisation sont présents pour les infrastructures de transport. La SOFIL qui finance jusqu'à concurrence de 85 % les immobilisations et le PAGTCP qui prévoit un remboursement de 75 % des immobilisations. Ces deux programmes demandent une inscription au PQI du MTQ, aussi les municipalités pourraient décider de ne pas bénéficier de la subvention pour faire installer plus rapidement leurs immobilisations. C'est souvent le cas pour les arrêts qui sont nécessaires dès l'entrée en vigueur du service.

### **Plan budgétaire synthèse**

Avant de présenter les différents éléments du plan budgétaire synthèse, il importe de préciser quelques points. Tout d'abord, les véhicules considérés sont de type intermédiaire avec une capacité de quarante-cinq (45) personnes assises et de type minibus avec vingt-quatre (24) places assises. Il faut, cependant, prévoir que nous pourrions disposer de moins de sièges dans chaque véhicule, si nous décidons de rendre admissible aux personnes à mobilité réduite le service régional.

Différents éléments composent la synthèse budgétaire présentée ci-dessous. Celle-ci représente les coûts d'implantation à l'an 1. Afin de mieux comprendre sa composition et le calcul des coûts, voici une brève description des éléments :

- Les **opérations** représentent les coûts de fonctionnement des autobus. Ils correspondent habituellement à la facture du transporteur. Elles représentent le coût sur douze (12) mois, ne tenant pas compte des périodes de congés scolaires;
- L'**administration** représente 15 % des coûts d'exploitation;
- La **commission sur les ventes** représente les retours aux points de vente, en proportion au volume de ventes effectuées. La commission se base sur l'élément de **tarification à l'usager**, calculée en fonction de la tarification suggérée;
- Au niveau de la **communication**, le montant de base à l'année 1 est de 25 000 \$;
- Des **frais de négociation** avec un transporteur ont été inclus au budget, puisqu'il sera tout à fait possible d'entrer dans une période de négociation dès la première année du service, dans la perspective où le contrat sera à signer durant l'année 1;
- Pour ce qui est de la **signalisation et des abribus**, le montant déboursé à la première année est de 124 640 \$, ce qui représente la signalisation et douze (12) abribus;
- Enfin, les **contributions municipales estimées** représentent le manque à combler, après application de la **subvention du gouvernement du Québec (volet III)**. Elles sont réparties en fonction du poids démographique de chaque MRC touchée par le service, selon les données de statistiques Canada 2011.

Tableau 11 : Budget régional, dépenses d'exploitation, CRÉ Côte-Nord

<b>Dépenses d'exploitation</b>			
Coûts d'exploitation		Tx improductif /hre estimé	
	Minibus circuit 1 et 2	79,42 \$	273 506,19 \$
	Intermédiaire circuit 3	94,11 \$	198 003,17 \$
	Minibus circuit 4	79,42 \$	136 753,10 \$
			<b>608 262,46 \$</b>
	Site internet		15 000,00 \$
	Communications		10 000,00 \$
			<b>25 000,00 \$</b>
	Négociation avec transporteur		20 000,00 \$
			<b>20 000,00 \$</b>
	Coûts d'administration		
	15% des coûts d'exploitation		91 239,37 \$
	5% des ventes en ristourne		2 092,50 \$
			<b>93 331,87 \$</b>
			<b>746 594,33 \$</b>
<b>Dépenses d'immobilisations</b>			
		Coût unitaire	
abribus	MRC Haute-Côte-Nord	8	10 000,00 \$ 80 000,00 \$
	MRC Manicouagan	8	10 000,00 \$ 80 000,00 \$
	MRC Sept-Rivières	3	10 000,00 \$ 30 000,00 \$
	MRC Minganie	8	10 000,00 \$ 80 000,00 \$
		27	<b>270 000,00 \$</b>
arrêts	MRC Haute-Côte-Nord	16	80,00 \$ 1 280,00 \$
	MRC Manicouagan	19	80,00 \$ 1 520,00 \$
	MRC Sept-Rivières	7	80,00 \$ 560,00 \$
	MRC Minganie	16	80,00 \$ 1 280,00 \$
		58	<b>4 640,00 \$</b>
			<b>274 640,00 \$</b>
			<b>1 021 234,33 \$</b>

Tableau 12 : Budget régional, revenus, CRÉ Côte-Nord

Revenus		Mensuel	Annuel
Revenus des usagers	1395 déplacements à 2,50\$	3 487,50 \$	
		<b>3 487,50 \$</b>	<b>41 850,00 \$</b>
Subventions (Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, volet 3) Contribution du MTQ (chaque circuit = un projet volet III)		400 000,00 \$	
			<b>400 000,00 \$</b>
Subventions aux immobilisations			
SOFIL		À confirmer	
PAGTCP		198 480,00 \$	
		<b>198 480,00 \$</b>	<b>198 480,00 \$</b>
<b>Déficit d'exploitation avant contributions municipales</b>			<b>370 904,33 \$</b>
<b>Déficit d'exploitation avant contributions municipales (1/2 immobilisations)</b>			<b>335 904,33 \$</b>
<b>Contributions des municipalités en sup</b>			
MRC Haute-Côte-Nord	31,30%		105 138,06 \$
MRC Manicouagan	27,70%		93 045,50 \$
MRC Sept-Rivières	22,30%		74 906,67 \$
MRC Minganie	18,70%		62 814,11 \$
			<b>335 904,33 \$</b>
aucun revenu local, ni retour considéré			
aucun revenu privé considéré (publicité + partenariat)			
aucun revenu partenaires locaux (CLD)			
aucune subvention CRÉ Côte-Nord considérée			



## PLAN DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL (CÔTE-NORD)

Le **plan de développement** du *Service régional de la Côte-Nord* s'inscrit dans le processus d'organisation du transport régional pour l'ensemble des MRC de la région de la Côte-Nord suite à la déclaration de compétence en transport de la CRÉ Côte-Nord. De ce fait, ce plan est préalable pour l'obtention d'une subvention gouvernementale du volet III pour l'organisation d'un service de transport collectif régional sur le territoire de la Côte-Nord.

Les sections subséquentes présentent le **plan de développement du transport collectif régional** accompagné par un **plan budgétaire** sur un horizon de cinq (5) ans. On retrouvera en conclusion une synthèse du **plan d'action et de mise en œuvre** pour l'implantation d'un service de transport régional sur le territoire de la Côte-Nord.

### PLAN BUDGÉTAIRE QUINQUENNAL – TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

#### Hypothèse de calcul

L'hypothèse de base pour le calcul de l'achalandage pour le transport collectif régional a déjà été présentée à la section 2.1 et dans lequel nous avons estimé le nombre de déplacements qui seront effectués sur l'ensemble du réseau de transport collectif régional de la Côte-Nord.

Pour déterminer l'achalandage sur chacun des circuits, nous avons évalué la quote-part en distance et en temps parcouru pour chacun des circuits régionaux par rapport au total des quatre (4) circuits régionaux proposés (voir Tableau 13).

Tableau 13 : Hypothèse d'achalandage des circuits régionaux – Côte-Nord

	CIRCUIT 1		CIRCUIT 2		CIRCUIT 3		CIRCUIT 4		TOTAL
		%		%		%		%	
Distance	200 km	23,0 %	200 km	23,0 %	236 km	27,0 %	226 km	26,0 %	862 km
Temps	2h30	22,0 %	2h30	22,0 %	3h20	29,0 %	3h10	28,0 %	11h30
Total		22,5 %		22,5 %		28,0 %		27,0 %	100,0 %

Source : Société Gestrans

Nous avons alors estimé que l'achalandage en transport collectif régional est réparti à 22,5 % sur le circuit 1 et 2, à 28 % sur le circuit 3 et à 27 % sur le circuit 4.

De ce résultat, nous avons par la suite pu déterminer le nombre de déplacement par mois pour chacun des circuits régionaux sur un horizon de 5 ans (voir Tableau 14).

Tableau 14 : Achalandage par mois –transport collectif régional

	CIRCUIT 1	CIRCUIT 2	CIRCUIT 3	CIRCUIT 4	TOTAL
Année 1	313	313	393	375	1 395
Année 2	627	627	786	750	2 790
Année 3	1 254	1 254	1 573	1 500	5 580
Année 4	1 379	1 379	1 730	1 650	6 138
Année 5	1 903	1 903	1 903	1 815	6 752

Source : Société Gestrans

Pour le circuit 3, puisqu'il vient remplacer un départ du matin du service de transport « Interbus » entre Port-Cartier et Sept-Îles, nous avons réajusté le nombre de déplacements estimés sur le circuit 3, et ce, en tenant compte du nombre de déplacements effectués actuellement par l'« Interbus ».

Nous avons estimé que les usagers du service de transport « Interbus » effectuent vingt (20) déplacements par jour ce qui équivaut à environ 400 déplacements par mois et 3 600 déplacements annuellement. De par ce résultat, nous avons ajouté 400 déplacements de plus au nombre obtenu pour l'achalandage du circuit 3 ce qui totalise 793 déplacements lors de la première année, 1 186 déplacements lors de la deuxième année, 1 973 déplacements lors de la troisième année, 2 130 et 2 303 pour la quatrième et cinquième année respectivement.

Le tableau suivant présente le nombre de déplacements par jour et le nombre d'usagers quotidiens pour les quatre (4) circuits collectif régionaux.

Tableau 15 : Achalandage par jour –transport collectif régional

	CIRCUIT 1		CIRCUIT 2		CIRCUIT 3		CIRCUIT 4	
	Dépl. / jour	Nb. usager	Dépl. / jour	Nb. usager	Dépl. / jour	Nb. usager	Dépl. / jour	Nb. usager
Année 1	16	8	16	8	40	20	19	9
Année 2	31	16	31	16	59	30	37	19
Année 3	63	31	63	31	99	50	75	37
Année 4	69	34	69	34	106	53	82	41
Année 5	71	38	71	38	115	58	91	45

Source : Société Gestrans

Les résultats obtenus du tableau ci-dessus nous permettent donc de prévoir le type de véhicule qui sera utilisé pour assurer le service de transport collectif régional sur le territoire de la Côte-Nord lors des cinq (5) premières années.

Les véhicules considérés sont de type intermédiaire avec une capacité de quarante-cinq (45) places assises et de type minibus avec vingt-quatre (24) places assises.

Nous prévoyons lors des deux (2) premières années, pour les circuits 1,2 et 4, utiliser des véhicules de type minibus et à compter de la troisième (3<sup>e</sup>) année y introduire en remplacement des véhicules intermédiaires. Pour ce qui est du circuit 3, il sera effectué dès la première (1<sup>re</sup>) année en véhicule intermédiaire et nous

estimons y ajouter un minibus à compter de la troisième année.

Pour déterminer le revenu des usagers du transport collectif régional, nous avons multiplié le nombre de déplacement par 2,50 \$. Nous avons utilisé un coût à 2,50 \$ pour minimiser la part du revenu des usagers, et ce, pour obtenir une perspective optimale de la contribution municipale.

En ce qui concerne la part de la subvention du ministère des Transports du Québec, elle est de l'ordre de 400 000 \$ par année puisque le MTQ alloue pour chaque projet de transport régional se référant au volet III une somme égale au double de la contribution du milieu local ou jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année. Dans le cas présent, le service de transport régional de la Côte-Nord propose la mise en place de quatre (4) projets.

Pour ce qui est des coûts d'immobilisation, nous proposons d'inscrire les dépenses liées aux abribus et des arrêts lors des deux (2) premières années du service. Dans le cadre du déploiement des immobilisations, nous suggérons l'implantation de tous les arrêts ainsi que de douze (12) abribus lors de la première année. Les quatorze (14) autres abribus seront installés lors de la deuxième année. Les dépenses d'immobilisations sont admissible à un remboursement de l'ordre de 75 % des coûts, et ce, en raison du programme du PAGTCP<sup>1</sup>.

### **Budgets du transport collectif régional**

Les tableaux suivants présentent les budgets d'exploitation et d'opération du service de transport collectif régional de la Côte-Nord sur un horizon de cinq (5) ans.

Pour mieux comprendre la composition des budgets et le calcul des coûts voici une brève description des hypothèses de travail :

- Les dépenses d'exploitation représentent les coûts de fonctionnement des autobus. Ils correspondent habituellement à la facture du transporteur. Ils totalisent le coût sur douze (12) mois, ne tenant pas compte des périodes de congés scolaires. Une indexation de 3 % a été fixée pour intégrer l'augmentation des prix.
- L'administration qui représente 15 % des coûts d'exploitation
- La commission sur les ventes des titres représente les retours aux points de vente, en proportion au volume de ventes effectuées. La commission se base sur les revenus des usagers pour calculée sa part qui représente 5 %.
- Les dépenses d'immobilisations pour l'achat d'arrêts et d'abribus sur le réseau du transport collectif régional ont été amorties lors des deux (2) premières années. Nous estimons installés lors de la première année, cinquante-huit (58) arrêts et douze (12) abribus, et lors de la deuxième année, quatorze (14) abribus.
- Des frais de négociation avec le transporteur sont estimés à environ 20 000 \$ seulement pour la première année.
- Les coûts de communication pour la première année sont à 25 000 \$ et à 10 000 \$ pour les quatre (4) autres années subséquentes.
- Les contributions municipales estimées représentent le manque à combler, après l'application de la subvention du MTQ (volet III). Elles sont réparties en fonction de la distance et du temps parcouru dans chaque MRC touchée par les quatre (4) circuits proposés (voir Tableau 17).

<sup>1</sup>PAGTCP : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Tableau 16 : Tableau synthèse – transport collectif régional sur 5 ans

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
<b>Dépenses</b>					
Opérations	608 262 \$	626 510 \$	746 793 \$	769 196 \$	792 272 \$
Administration (15% des opérations)	91 239 \$	93 977 \$	112 019 \$	115 379 \$	118 841 \$
Commission sur les ventes (5%)	2 093 \$	4 185 \$	8 370 \$	9 207 \$	10 128 \$
Communication	25 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$
Frais - négociation transporteur	20 000 \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Abribus	120 000 \$	140 000 \$	- \$	- \$	- \$
Signalisation	4 640,00 \$	- \$	- \$	- \$	- \$
<b>TOTAL des dépenses</b>	<b>871 234 \$</b>	<b>874 672 \$</b>	<b>877 182 \$</b>	<b>903 782 \$</b>	<b>931 241 \$</b>
<b>Revenus</b>					
Tarification à l'usager	41 850 \$	83 700 \$	167 400 \$	184 140 \$	202 560 \$
Subvention (volet 3)	400 000 \$	400 000 \$	400 000 \$	400 000 \$	400 000 \$
PAGTCP	93 480 \$	105 000 \$	- \$	- \$	- \$
<b>TOTAL des revenus</b>	<b>535 330 \$</b>	<b>588 700 \$</b>	<b>567 400 \$</b>	<b>584 140 \$</b>	<b>602 560 \$</b>
<b>Contributions municipales</b>					
Contributions MRC	335 904 \$	285 972 \$	309 782 \$	319 642 \$	328 681 \$
MRC Haute-Côte-Nord MRC Manicouagan	105 138 \$	89 509 \$	96 962 \$	100 048 \$	102 877 \$
MRC Sept-Rivières MRC Minganie	93 045 \$	79 214 \$	85 810 \$	88 541 \$	91 045 \$
	74 907 \$	63 772 \$	69 081 \$	71 280 \$	73 296 \$
	62 814 \$	53 477 \$	57 929 \$	59 773 \$	61 463 \$
<b>Grand total</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>

Source : Société Gestrans

Tableau 17 : Quote-part des MRC – transport collectif régional

	HAUTE-CÔTE-NORD		MANICOUAGAN		SEPT-RIVIÈRES		MINGANIE		TOTAL
		%		%		%		%	
Distance	544 km	32,0 %	469,6 km	27,6 %	373,2 km	21,9 %	314 km	18,5 %	1 700,8 km
Temps	6h44	30,5 %	6h08	27,8 %	5h00	22,7 %	4h12	19,0 %	22h04
Total		31,2 %		27,7 %		22,3 %		18,8 %	100,0 %

Source : Société Gestrans

## Une entente spécifique pour le déplacement des jeunes

### Une entente spécifique sur la participation aux finales régionales, sportives ou de loisirs pour les jeunes résidant dans les milieux non reliés par un lien routier dans la région de la Côte-Nord

L'entente a pour objet de favoriser le développement de la région de la Côte-Nord en matière de sport et de loisir par la mise en commun de ressources financières dans le respect des mesures, programmes et normes de gestion applicables aux parties concernées. Elle détermine le rôle et les responsabilités des parties.

Compte tenu que :

- Certains territoires de la région Côte-Nord ne sont pas reliés par un lien routier au reste de la région;
- Qu'à l'intérieur même du territoire de la MRC de la Minganie, de la MRC de Caniapiscau et de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, certains milieux ne sont pas reliés par un lien routier au reste du territoire;
- Que tous les jeunes nord-côtiers possèdent des droits égaux nonobstant leur lieu de résidence;
- Que les finales régionales sportives ou de loisirs se déroulent généralement dans l'un des deux principaux centres urbains de la région que sont Sept-Îles et Baie-Comeau;
- Que pour participer aux sélections sous-régionales et aux finales régionales, les jeunes de ces territoires non reliés par un lien routier doivent encourir des coûts supplémentaires à ceux que rencontrent les autres jeunes de la région;
- Que la participation des jeunes de toutes les parties de la région aux activités sportives ou de loisirs, régionales et sous-régionales, doit être encouragée;

Les partenaires de la région ont convenu de travailler en étroite collaboration à l'atteinte des objectifs suivants :

- Constituer et administrer un fonds régional de support au déplacement destiné à favoriser la participation des jeunes de la Basse-Côte-Nord, de Schefferville et de l'Île d'Anticosti aux diverses finales régionales sportives et de loisirs;
- Permettre aux jeunes de la Basse-Côte-Nord, de Schefferville et de l'Île d'Anticosti d'être traités avec équité par rapport à l'ensemble des jeunes du reste de la région en matière de participation aux finales régionales sportives et de loisirs.

Les parties et intervenant de l'entente s'engagent à contribuer financièrement à la constitution, sur une période de 5 ans, d'un fonds régional de support au déplacement selon la répartition suivante:

Partenaires	Total
MELS	75 000 \$
MTQ	50 000 \$
MAMR	70 000 \$
FJCN	90 000 \$
CRÉ	75 000 \$
URLS	55 000 \$
Conseil des maires BCN	75 000 \$
Municipalité de Schefferville	10 000 \$
Municipalité de l'Île d'Anticosti (Note)	0 \$
Air Labrador	120 000 \$
Caisses Desjardins de Blanc-Sablon	10 000 \$
Caisse Desjardins St-Augustin-La Tabatière	6 000 \$
Caisse Desjardins de Tête-à-la-Baleine	5 000 \$
<b>Total pour 5 ans</b>	<b>641 000 \$</b>

## Règles d'attribution du Fonds régional de support au déplacement

### Le fonds

Le *Fonds régional de support au déplacement* (2008-2013) est destiné à favoriser la participation des jeunes de la Basse-Côte-nord, de Schefferville et de l'Île d'Anticosti aux diverses finales sous-régionales et régionales sportives et de loisirs.

### Sports admissibles

- **Sports éligibles pour les finales régionales Côte-Nord menant aux Jeux du Québec selon le calendrier bi-annuel établi par l'URLS**
- **Sports éligibles aux finales régionales du Sport Étudiant Côte-Nord**
  - Athlétisme
  - Badminton
  - Basket-ball
  - Cros country
  - Volley-ball
  - Gymnastique

L'association régionale du Sport Étudiant devra autoriser les équipes (basket-ball) et (volley-ball) qui voudront participer à la finale régionale et qui ne font pas parties du réseau régional de compétition durant l'année.

- **Les autres finales régionales**
  - Hockey sur glace
  - Baseball

La liste des sports admissibles pourra être bonifiée par le comité de suivi.

### Organismes admissibles

Sont admissibles les organismes desservant les territoires visés par l'entente soit :

- Tout organisme régional incorporé à but non lucratif ayant une mission visant la pratique d'un sport ou d'un loisir
- Les municipalités;
- Les conseils de bande d'une communauté autochtone;
- Les institutions du réseau de l'enseignement

### Dépenses admissibles

#### **Dépenses admissibles**

Les frais de transport relatif à l'absence de lien routier soit le :

- Transport aérien ou maritime pour la Basse-Côte-nord et l'Île d'Anticosti ;
- Transport aérien ou ferroviaire pour Schefferville.

### Modalités d'attribution de l'aide financière

- La contribution du fonds sera sous forme d'aide financière non remboursable;
- L'aide accordée par le fonds pourra atteindre un maximum de 90 % du coût total du transport;
- Le bénéficiaire ne pourra cumuler l'aide consentie dans le cadre de ce fonds et le programme de Réduction du transport aérien (RTA) du ministère des Transports.

### Modalités de versement de l'aide financière

- Les demandes d'aide devront être acheminés à l'URLS à l'aide du formulaire approprié (disponible sur le site internet de l'URLS)
- Une fois la décision rendue, l'URLS informera l'organisme par lettre. À la suite du dépôt des pièces justificatives, l'URLS disposera de 45 jours pour émettre le paiement.

Prenez note que le comité de suivi se réserve le droit de modifier les normes et critères de sélection du programme en tout temps.

**Pour obtenir des informations supplémentaires, vous pouvez communiquer avec l'Unité régionale loisir et de sport (URLS) de la Côte-Nord**

## Engagement jeunesse Côte-Nord

Malgré les problématiques régionales soulevées dans l'état de situation de 2008, la mesure Engagement jeunesse tente d'agir sur les causes et les conséquences pouvant faire obstacle à continuité de services. Cependant, nous avons ciblé des priorités d'action afin d'agir stratégiquement sur ce qu'il est possible d'agir. En outre, nous participons à plusieurs comités de la région dans le but de collaborer et soutenir les initiatives destinées aux jeunes tout en faisant le lien entre chacun d'eux. Engagement jeunesse participe et soutient la Transition à la vie active (TÉVA), le Plan de cheminement vers l'autonomie (PCA), les Tables jeunesse, le Projet clinique du Centre de santé et de services sociaux de Sept-Îles, etc.

Nous tentons d'améliorer les pratiques en termes de continuité de services en partageant nos expertises avec les organisations, les mesures, les plans œuvrant dans l'amélioration des services offerts aux jeunes. Comme région, si nous travaillons à améliorer nos liens avec les autres, nous accroîtrons la qualité des services destinés aux jeunes et ils accéderont plus rapidement à un service donné. Les jeunes sauront où aller afin d'obtenir de l'aide dans sa transition à la vie adulte. Les organisations posséderont de meilleures pratiques pour accompagner les jeunes. Un outil électronique a été développé par Engagement jeunesse à cet effet et se nomme Réfère-toi.

Le comité de suivi s'est doté d'une structure opérationnelle faisant le lien entre le local et le régional. L'agent de liaison participe aux comités locaux et recueillera l'information et les problématiques qu'il fait ensuite remonter au comité de suivi afin d'informer les membres de ce qu'il se fait sur la Côte-Nord. En second lieu, les membres du comité de suivi analysent les problématiques et rapportent l'information dans leurs réseaux respectifs en la faisant circuler afin de trouver des solutions et aider les organisations terrains, qui elles, aident les jeunes en difficultés.

Au niveau des comités nationaux d'Engagement jeunesse, les agents de liaison amorcent la mise en place de mécanismes de recommandation nationale afin de faire avancer les dossiers plus complexes comme la pérennité du Plan de cheminement vers l'autonomie (PCA), l'assouplissement des règles du passage à la vie adulte, l'établissement de collaboration entre diverses organisations, etc.

### **Objectifs mis en place pour pallier aux problématiques de continuité de services affectant les jeunes de 16-24 ans :**

- Offrir des services dans les secteurs isolés de la Côte-Nord afin de les amener à un niveau comparable aux autres secteurs de la région;
- améliorer le transport en commun;
- maintenir une offre de service répondant aux besoins des jeunes en difficultés;
- diminuer le temps d'attente des services;
- diminuer les effets négatifs reliés à l'important roulement de personnel des intervenants significatifs (santé, école, communautaire);
- réduire le nombre d'intermédiaires;
- outiller davantage les intervenants;
- mettre en place des mécanismes de communication;
- assouplir les règles de partage d'informations;
- soutenir les concertations existantes en difficultés;
- mettre en place les concertations manquantes;
- lier les concertations entre elles;

- améliorer la connaissance des services offerts pour les jeunes de 16 à 24 ans;
- mobiliser les acteurs autour de la continuité des services;
- mettre en place des partenariats;
- tisser des liens avec les mobilisations PARSIS;
- réduire le nombre d'intermédiaires d'un service à un autre;
- mettre en place des mécanismes de référencement;
- offrir de l'hébergement pour les jeunes sans logis;
- élargir l'employabilité des jeunes handicapés.

#### **Actions mises en place par l'Engagement jeunesse Côte-Nord :**

- Rappeler l'importance de la continuité des services quand l'occasion se présente et se tenir informé des dossiers jeunesse afin de participer et proposer des solutions pour les jeunes;
- supporter le travail de rue;
- supporter la Transition École Vie Active des Commissions scolaires (TÉVA);
- faire le relais pour l'information, partager l'expertise et intervenir au besoin;
- participer au projet clinique du CSSS de Sept-Îles;
- soutenir le déploiement du Plan de cheminement vers l'autonomie (PCA) dans la région;
- se tenir au courant du dossier du temps d'attente des services;
- soutenir le déploiement du Maillon en Haute-Côte-Nord (HCN);
- présenter le programme le Maillon;
- élaborer le Tableau d'aide au référencement électronique (outil web faisant l'inventaire des services destinés aux jeunes);
- proposer, via le projet clinique de Sept-Îles, d'offrir de la formation sur l'utilisation des PSI et PSII;
- publiciser des informations et des services destinés aux jeunes et aux organismes via les réseaux sociaux;
- soutenir la Table jeunesse de Sept-Îles;
- faire un sondage et vérifier la pertinence de créer de nouvelles concertations;
- élaborer l'outil Cononec (outil web répertoriant les concertations jeunesse).
- Collaborer à la création d'une bande dessinée qui explique de façon humoristique comment accéder à des services
- Diffuser la fiche locale/régionale afin de documenter les vides de services
- Créer une « Trousse d'accompagnement » pour les nouveaux membres du Comité de suivi et les nouveaux membres du Comité directeur
- Revoir les pratiques du Comité de suivi
- Créer des liens avec les acteurs du Plan d'Action Régionale en Solidarité et Inclusion Sociale (PARSIS)
- Collaborer à la mise en place d'un projet d'hébergement pour les jeunes sans abris en Manicouagan
- Collaborer à la mise en place d'une coopérative jeunesse de service, volet handicapé



## Migration des jeunes

### Entente 3R

Le ministère de l'Emploi et de la Solidarité Sociale, la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord et le Forum jeunesse Côte-Nord, s'entendent à travailler en étroite collaboration à l'atteinte des objectifs en regard des trois grands axes d'intervention suivants, soit :

#### Le rayonnement de la Côte-Nord

- ✓ Mettre en valeur à l'extérieur de la région les avantages, les forces et les attraits de la Côte-Nord;
- ✓ Harmoniser les actions de rayonnement et de promotion d'une image de marque régionale;
- ✓ Maximiser l'impact d'un événement, d'une situation, d'une orientation stratégique particulière mettant en valeur la Côte-Nord.

#### La rétention des jeunes et le renforcement de l'identité nord-côtière

- ✓ Faire connaître, les projets, les bons coups, les particularités nord-côtières pour mettre en valeur le milieu de vie accueillant et stimulant;
- ✓ Mettre en valeur la place des jeunes dans le développement de la région de façon à ce qu'ils choisissent d'y demeurer et d'y revenir;
- ✓ Encourager l'engagement et l'implication de la population nord-côtière afin de consolider le sentiment d'appartenance et l'attachement à leur communauté.

#### L'appui au recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée et la sensibilisation des jeunes aux possibilités d'emploi dans la région

- ✓ Mettre en place des actions de communication et d'appui au recrutement pour leur faire connaître les possibilités d'emploi;
- ✓ Assurer une main-d'œuvre qualifiée et suffisante qui répond aux besoins des entreprises et des organismes de la région.

#### Trouvez votre espace...



- **Le site Internet** : Création du site [www.trouvezvotreespace.com](http://www.trouvezvotreespace.com), qui permet à la Côte-Nord de rayonner à l'extérieur de ses frontières en plus de montrer la beauté de la région. Le site permet également d'informer les visiteurs sur les questions d'éducation, de loisirs, de services et sur les principaux employeurs de la région. L'équipe travaille très fort pour encourager les entreprises à afficher sur le site leurs postes à combler.

• **Le Magazine de la Côte-Nord** : Créé et mis en ligne sur le site ci-dessus pour lutter contre certains préjugés sur la région. C'est un magazine sur le style de vie dans lequel on peut y découvrir que sur la Côte-Nord, il y a aussi des petits cafés sympatiques, de la bière importée et des sushis. La culture est présente, le sport aussi et il y a plein de gens qui font des choses innovatrices.

- **La trousse de recrutement Côte-Nord** : Développée dans le cadre de l'Entente 3R, en collaboration avec les agents de migration Place aux jeunes Côte-Nord, cette trousse de recrutement pratique et gratuite vise à aider les recruteurs dans leurs efforts pour vendre les multiples avantages de notre région. C'est en fait un nouvel outil en soutien aux efforts de recrutement des entreprises et organisations de la Côte-Nord.

**Note :** *Les types de travailleurs les plus recherchés sur la Côte-Nord sont les techniciens en génie, les ingénieurs, les infirmiers, les ergothérapeutes, les psychologues, les travailleurs sociaux, les spécialistes de l'informatique et de l'administration ainsi que les travailleurs du domaine du tourisme et de l'hôtellerie, comme les cuisiniers.*

*Comme il n'y a pas d'université sur la Côte-Nord, l'équipe de l'entente 3R essaie aussi de cibler les jeunes qui ont quitté la région pour faire leurs études pour les convaincre de rentrer au bercail.*

## Nouveaux arrivants en Manicouagan



## PROJET NOUVEAUX ARRIVANTS

### ÉTAT DE SITUATION

#### En matière de problématique de fidélisation de la main-d'œuvre et d'accueil des nouveaux arrivants dans notre région

L'attraction, le recrutement et la fidélisation de la main-d'œuvre représentent des enjeux majeurs pour assurer le développement de la MRC de Manicouagan de façon continue. Depuis quelques années, les employeurs de la région sont aux prises avec des difficultés de dénicher de nouveaux employés et surtout, de préserver leur main-d'œuvre et ce, dans divers secteurs d'activités. Le vieillissement de la population et l'exode des jeunes vers les grands centres ne font évidemment qu'amplifier ce phénomène.

Les partenaires de la Manicouagan devront donc faire preuve d'innovation et de souplesse en vue de présenter une méthodologie de diagnostics organisationnel visant à améliorer la capacité d'attraction et de fidélisation de la main-d'œuvre en cherchant des solutions pour favoriser le développement et l'utilisation optimale du capital humain puisque cette situation nécessite de se concerter et de déployer tous les efforts possibles afin de contrer cette problématique de plus en plus grandissante.

C'est donc dans cet esprit que la Jeune chambre de Manicouagan en partenariat avec Innovation et développement Manicouagan (CLD) ont soumis un projet à l'entente 3R qui permettra d'élaborer une stratégie concertée concernant la main-d'œuvre, en réalisant des actions spécifiques pour les nouveaux arrivants. Un comité a récemment vu le jour afin de structurer ce réseau d'accueil pour les nouveaux arrivants. Le comité est composé de quatre membres de la Jeune chambre soit; Marie-Pierre Roy, Marie-Josée Biron, Karine Otis et Ken Gagnon ainsi que Cathy Hamel, conseillère en développement de la main-d'œuvre pour Innovation et développement Manicouagan.

#### Objectifs visés de la démarche sur la problématique de fidélisation de la main-d'œuvre :

- Élaborer et mettre en œuvre un plan d'action et de communication en conséquence et selon les récents constats dans le milieu;
- Faire en sorte que notre stratégie, ainsi que tout ce qui entoure le projet perdure dans le temps et développe sa propre autonomie;

- Participer au rayonnement de la région autant auprès des nouveaux arrivants que de leur entourage afin d'augmenter la fidélisation de la main-d'œuvre dans notre région;
- Suivre et évaluer la démarche pour s'assurer de son intégration complète et ainsi, son fonctionnement autonome au sein des partenaires impliqués dans la Manicouagan. L'objectif est que cette stratégie permette une concertation des acteurs et donc, qu'elle soit portée par le milieu;
- Mobiliser et assurer la cohérence des interventions des divers partenaires et assurer la promotion de la démarche;
- Élaborer et réaliser la reddition de comptes auprès des divers partenaires de la stratégie;
- Entretenir des liens en continu auprès des organismes et des partenaires qui collaborent au projet et produire les rapports des d'activités.
- Évaluer également la pertinence et les actions potentielles pour élargir la stratégie ciblée envers l'immigration;

### **Actions à réaliser:**

- Rencontre du comité afin d'établir les priorités et le rôle de chacun des membres;
- Enclencher la demande d'accès à l'information de la Ville de Baie-Comeau, d'Hydro-Québec et de Télus pour les nouveaux abonnés aux différents services;
- Établir la façon de faire pour le premier contact avec les nouveaux arrivants dans la région;
- Travailler à la rédaction d'une politique d'accueil des nouveaux arrivants structurée impliquant l'organisation d'activités de réseautage;
- Établir la stratégie de communication pour le public ainsi que pour les entreprises de la région;
- Trouver différents partenaires qui faciliteront l'accueil et l'adaptation des nouveaux arrivants dans la région;
- Trouver des partenaires afin d'offrir un panier-cadeau de bienvenue aux nouveaux arrivants aux saveurs régionales;
- Établir un service de jumelage/parrainage coordonné par la Jeune Chambre;
- La création d'outils du type trousse d'accueil pour les nouveaux arrivants ;
- La création d'une pochette informative adressée aux entreprises accompagnées d'une tournée des plus gros joueurs afin de faire connaître le projet et le rôle des entreprises;

Bref plusieurs actions sont à entreprendre afin de créer un réseau solide d'accueil pour les nouveaux arrivants, c'est pourquoi la Jeune Chambre de Manicouagan, Innovation et développement Manicouagan conjointement avec l'entente

3R, travailleront de front dans le but de faire rayonner la région et d'assurer la rétention de la main-d'œuvre dans la Manicouagan.

## **Un choix pour l'avenir**

### **Journée de stage et mobilisation du territoire**

UCA mobilise les jeunes et le milieu de la Côte-Nord quant aux perspectives d'avenir par la réalisation d'un stage d'un jour. C'est une initiative entreprise suite aux ateliers du «Pacte de l'emploi» qui ont été organisés par le (SAE) de Manicouagan, qui vise à jumeler les finissants du secondaire, du Centre régional d'éducation des adultes et du Cégep (préuniversitaires) à des entreprises de la région.

#### **Stage Un choix pour l'Avenir**

- Bien que l'événement soit centré sur une journée de stage, il est d'abord et avant tout une mobilisation de l'ensemble des milieux économique, social et politique. Par cet initiative, les jeunes sont mobilisés face à leur choix de carrière, les employeurs sont mobilisés à faire valoir leurs perspectives d'emplois et les élus sont mobilisés afin de contrer l'exode des jeunes.

#### **Mobilisation de l'ensemble du territoire Manicouagan**

Différents objectifs sont visés par cette initiative. Tout d'abord, elle s'inscrit dans le processus d'orientation professionnelle des élèves finissants et se veut important à la promotion des emplois d'avenir dans la région. L'initiative a également pour but de mobiliser et de sensibiliser les différents acteurs de la région afin qu'ils travaillent de concert à la rétention des jeunes dans notre région. Finalement, les entreprises démontrent leur importance à l'engagement social.

## **Programmes offerts par les Carrefours jeunesse-emploi**

Ont pour mission de contribuer à l'amélioration des conditions de vie des «16-35 ans». Quel que soit leur statut social ou économique, l'équipe du CJE les accompagne dans le développement de leur potentiel et de leur autonomie et vise leur intégration à l'emploi, leur retour aux études ou la concrétisation de leur projet.

## **Place aux jeunes**

Place aux jeunes en région facilite la migration et le maintien des diplômés de 18 à 35 ans en région. L'organisation est présente dans 15 régions du Québec et aide les jeunes dans leurs démarches visant à s'établir, à travailler et à développer leur nouveau milieu. Le nouveau site réunit les anciens portails suivants :

**[www.placeauxjeunes.qc.ca](http://www.placeauxjeunes.qc.ca) et [www.accrodesregions.qc.ca](http://www.accrodesregions.qc.ca)**

#### **Séjour exploratoire**

- Permet à un groupe de jeunes diplômés, ou en voie d'être diplômés, âgés entre 18 et 35 ans, originaire ou non de la MRC, de prendre conscience du potentiel offert par les régions ressources. Une fois sur place lors du séjour, les jeunes ont ainsi la possibilité de découvrir les secteurs professionnels d'avenir, de se créer un réseau de contacts, de connaître les entreprises de la région, d'être bien outillés pour l'emploi local et aussi de connaître les occasions d'affaires. Le séjour est gratuit et les coûts reliés au transport, aux repas et à l'hébergement sont défrayés par le programme.

### **Cyber bulletin place aux jeunes (disponible hebdomadairement)**

- <http://www.placeauxjeunes.qc.ca/region-09> a été créé afin de permettre aux jeunes qui doivent quitter leur milieu pour étudier, acquérir de l'expérience, ou pour la simple volonté de vivre autre chose, de pouvoir garder un lien d'appartenance avec leur région d'origine. Les participants ont accès à une immense banque d'emplois, d'opportunités d'affaires et d'événements que les 70 agents de migration Place aux jeunes Desjardins à travers le Québec alimentent de façon régulière.

### **Suivis individuels**

- Disponibilité de l'agent de migration pour aider tous jeunes de l'extérieur la MRC qui démontre un intérêt pour venir s'établir dans la Manicouagan. Que ce soit pour l'aider à combler des besoins en emploi, en logement ou en services, l'agent fait l'arrimage entre celui-ci et le milieu. Un suivi régulier par téléphone et courriel est donc fait auprès du jeune et un dossier « suivi individuel » est officiellement ouvert. Ce dossier sera fermé qu'au moment soit de la migration du jeune dans la MRC, ou soit à la demande de celui-ci après quelques mois.

### **« Réussir ma carrière en région »**

- La chronique « Réussir ma carrière en région », publiée dans le Journal Haute Côte-Nord, vise à mettre en valeur la réussite professionnelle des jeunes qui sont venus, ou revenus s'installer dans la Manicouagan après leurs études tant au niveau, professionnel, collégial, qu'universitaire. Elle a pour objectif de lancer un message positif à la population et de sensibiliser les plus jeunes sur les possibilités de se faire une place dans la Manicouagan. En plus de miser sur la carrière, la chronique vise aussi à mettre en valeur l'implication de ces jeunes professionnels dans la communauté.

**Résultats :** 379 abonnés au cyberbulletin, 61 nouveaux dossiers ouverts dans le cadre du suivi individuel de jeunes désirant travailler dans la Manicouagan, 375 élèves rencontrés dans le cadre de Place aux jeunes ADOS avec des ateliers donnés en classe et au Salon des carrières, 13 chroniques « Réussir ma carrière en région » et 10 migrations positives réussies.

### **Autres programmes**

#### **Volet 14-17**

- C'est au cours de leurs études secondaires que les jeunes planifient leur avenir. Ils décident alors d'un choix de carrière et dirigent leurs études en fonction de ce choix. En quête d'indépendance, ils en profitent souvent pour aller poursuivre leurs études à l'extérieur de la région. C'est donc bien avant leur départ qu'il faut en profiter pour amener les adolescents à développer un sentiment d'appartenance face à la région en créant des activités, tel concours de photos « Ma région à mon image », ateliers dans les classes, salons, etc.

#### **IDÉO 16-17**

- IDÉO se veut une mesure expérimentale d'accompagnement accru pour les jeunes de 16 et 17 ans de manière à prévenir le recours à l'assurance-emploi par une intervention centrée sur la persévérance scolaire de ceux qui sont à risques de décrocher et la mise en mouvement de ceux qui l'ont déjà fait.

#### **Jeunes en action**

- Jeunes en action est un volet de l'Alternative jeunesse d'Emploi-Québec. Ce volet a été développé spécifiquement pour répondre aux besoins des jeunes âgés de 18 à 24 ans, ou qui connaissent des difficultés socioprofessionnelles importantes qui les empêchent de réaliser une intégration sur le marché du travail à court ou à moyen terme.

**L'objectif** du volet est d'amener les jeunes à développer leur autonomie sur le plan personnel, social et professionnel et les accompagner dans leur intégration et leur maintien en emploi, dans une mesure d'Emploi-Québec et dans un projet qui n'implique pas le recours à une mesure active d'Emploi-Québec

### **Conseillère en emploi**

- Trois conseillère en emploi sont disponibles au sein du CJE de Manicouagan, afin d'aider la clientèle dans leurs démarches d'emploi.

### **Présentation du Programme Accès Stage (PAS)**

#### **Centre des services universitaires secteur ouest de la Côte-Nord (CSUCN)**

- La mission du CSUCN est d'analyser et de définir les besoins universitaires de la clientèle nord-côtière et particulièrement pour les MRC de Manicouagan et de la Haute-Côte-Nord. Dans les domaines de l'enseignement supérieur, de la recherche et des services à la collectivité, le Centre universitaire du secteur ouest de la Côte-Nord comble les besoins exprimés par les différentes composantes socio-économiques du milieu.
- Le Programme Accès Stage (PAS) est un intermédiaire et un facilitateur. Ce programme permet de mettre à la disposition des entreprises, des organismes et des étudiants. Es une personne ressource qui a pour rôle d'arrimer les besoins des organisations avec ceux des étudiants Es et de simplifier les démarches de recrutement. Sa mission principale est de simplifier les démarches de recherche et d'accueil de stagiaires.

Note : C'est ainsi que la CSUSOCN formée en 1996 est actuellement le démembrement du Centre universitaire du secteur ouest de la Côte-Nord chargé de l'enseignement crédité et non crédité.

Le Centre de recherche appliqué au service des collectivités (CRA) quant à lui est la structure technique responsable de la recherche en collaboration avec les organismes du milieu et les acteurs socioéconomiques intervenant sur la Côte-Nord.

## Immigration

Nous sommes présentement en cours de signature pour notre renouvellement d'entente spécifique de régionalisation de l'immigration pour la région de la Côte-Nord 2013-2018

Les objectifs reliés aux enjeux de l'entente pour l'attraction et le recrutement ainsi que la mise en place de conditions propices à l'arrivée de main-d'œuvre immigrante dans la région de la Côte-Nord seront traités en complémentarité avec ceux de *l'Entente 2012-2015 de partenariat régional sur le rayonnement de la région Côte-Nord, le renforcement de l'identité régionale, le retour des jeunes en région, et l'appui au recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée* (entente 3R), dont la liste des objectifs est jointe à l'Annexe D.

Le ministère de l'Immigration et des Communautés Culturelles, le ministère de l'Emploi et de la Solidarité Sociale, le ministère des Affaires Municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire, la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord, le Forum jeunesse Côte-Nord, se sont entendus sur des enjeux relatifs à la mise en place de conditions propices à l'arrivée de main-d'œuvre immigrante dans la région de la Côte-Nord et la nécessité de l'arrimage des services offerts sur le territoire, dans le respect des compétences des instances régionales et locales.

L'entente vise à favoriser la concertation et la mobilisation dans le but d'atteindre les objectifs suivants :

- ✓ Favoriser la qualité des relations interculturelles entre les Québécoises et les Québécois de toutes origines, notamment en sensibilisant la population nord-côtière et les entreprises au pluralisme et à l'apport des communautés culturelles;
- ✓ Favoriser l'attraction et l'établissement durable de personnes immigrantes en accroissant la capacité des collectivités à attirer des personnes immigrantes dans la région de la Côte-Nord de concert avec les organismes d'accueil et d'intégration locaux;
- ✓ Créer ou renforcer les conditions permettant aux collectivités de prendre en compte l'apport de l'immigration et de la diversité dans les enjeux de leur développement notamment en :
- ✓ Favorisant un meilleur arrimage entre les besoins de main-d'œuvre de la région et les compétences des personnes immigrantes;
- ✓ Améliorant les liens entre les services offerts aux employeurs et aux personnes immigrantes;
- ✓ Acquérir la connaissance sur l'état de situation régional de l'immigration;
- ✓ Prévenir et contrer le racisme et la discrimination.



## **Bibliographie**

État de la situation en transport collectif et nolisement pour les besoins des Nord-Côtiers et des croisiéristes – Rapport préliminaire – Société Gestrans pour la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord – 2 décembre 2011

Plan de transport adapté, collectif et de nolisement d'autocars : Plan de transport régional de la Côte-Nord et plans de transport des MRC de La Haute-Côte-Nord, de Manicouagan, de Sept-Rivières, de Minganie, du Golfe-du-Saint-Laurent et de Caniapiscau - Rapport final : Plan de transport et plan de développement du service de transport régional – Société Gestrans pour la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord - 27 juin 2013