TRANSPORT INTERMODAL DES PASSAGERS RÉGION BAS SAINT-LAURENT ET GASPÉSIE

MI

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction du transport ferroviaire

CANQ
TR
TI
122

476213

TRANSPORT INTERMODAL DES PASSAGERS RÉGION BAS SAINT-LAURENT ET GASPÉSIE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
JUIN 12 1986
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
1986
I
122

1986-05

Préparé par: Raynald Laflamme
Stagiaire

COORDINATION

Michel Champoux

Louis Doyle

Francine El Grati

REDACTION ET RECHERCHE

Raynald Laflamme

GRAPHISME

Guy Gauvreau

Suzanne Pilote

SECRÉTARIAT

Diane Bilodeau

Diane Grondin

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

INTRODUCTION

Chapitre premier

I La région étudiée..... 1

a) La région étudiée..... 1
b) Les points d'étude..... 2

Chapitre II

II Les faiblesses du service..... 4

a) Peu d'arrivées et peu de départs..... 4
b) Des arrivées trop tard et des départs trop tôt..... 5
c) L'absence d'arrivées et de départs..... 6
d) Le peu de battement..... 6

Chapitre III

III L'incohérence des horaires..... 8

a) Vers les grands centres..... 9
b) Vers les bouts de ligne..... 9
c) Les correspondances avec le train..... 9

Chapitre IV

IV Le phénomène des terminus..... 11

a) Un terminus distinct pour chacun..... 11
b) Deux transporteurs sur trois se partagent un même terminus..... 12
c) Un seul terminus pour les trois transporteurs..... 12

PAGE

Chapitre V

V Un même terminus, mais de mauvaises correspondances..... 13

Chapitre VI

VI Des terminus distincts, mais de bonnes correspondances..... 15

a) Sur l'axe Montréal-Gaspé..... 16

1. Montmagny..... 16
2. Rimouski..... 16
3. Amqui..... 17
4. Matane..... 17
5. Chandler..... 17
6. New-Richmond..... 18

b) Sur l'axe Gaspé-Montréal..... 20

1. Matane..... 20
2. Amqui..... 20
3. Rimouski..... 21
4. Montmagny..... 21

Chapitre VII

VII Le "Chaleur"..... 25

a) Vers les centres (Québec et Montréal)..... 25

1. Via offre une autre possibilité..... 25
2. Via offre le seul départ..... 26
3. Via est en concurrence avec Voyageur..... 26

b) Vers les régions..... 26

1. Via offre une autre possibilité..... 26
2. Via offre la seule arrivée..... 26
3. Via est en concurrence avec Voyageur..... 27

PAGE

Chapitre VIII

VIII L'autorail..... 28

a) Vers Québec..... 28

1. Via offre une autre possibilité..... 28

b) Vers Mont-Joli..... 29

1. Via offre une autre possibilité..... 29
2. Via entre en concurrence avec Voyageur..... 29

Chapitre IX

IX L'analyse du questionnaire..... 31
Questionnaire..... 32

a) Portrait général de l'usager..... 33

1. Le sexe..... 33
2. L'âge..... 33
3. L'occupation..... 33
4. Le lieu d'origine..... 34
5. La fréquence d'utilisation..... 34
6. La raison du déplacement..... 34

b) Le mode de transport utilisé..... 34

1. Pour se rendre à la gare..... 34
2. Pour se rendre à la destination finale..... 35

c) Les voyageurs habitant le Bas Saint-Laurent..... 35

d) Les voyageurs habitant la région de Québec..... 35

e) Les voyageurs habitant la région de Montréal..... 35

f) Le mode de transport..... 35

1. Selon le lieu d'embarquement..... 36
2. Selon la destination finale..... 36

PAGE

g) La fréquence d'utilisation..... 36

1. Chez les hommes..... 36
2. Chez les femmes..... 37

h) La satisfaction de l'horaire..... 37

1. Selon la raison du déplacement..... 37

1.1 Chez les hommes..... 37
1.2 Chez les femmes..... 38

2. Selon le lieu d'embarquement..... 38

CONCLUSION 39

Liste des tableaux

Tableau I Le nombre de correspondances que les transporteurs régionaux offrent à Voyageur sur l'axe Montréal-Gaspé..... 19

Tableau II Le nombre de correspondances que les transporteurs régionaux offrent à Voyageur sur l'axe Gaspé-Montréal..... 23

ANNEXE A Les services offerts par chacun des transporteurs pour chaque point de correspondance.

Exemple 6 a) Amqui

Lac-Frontière-Saint-Pamphile-Montmagny-Québec-Montréal..... A-1.a
Montréal-Québec-Montmagny-Saint-Pamphile-Lac-Frontière..... A-1.b

Rivière-du-Loup-La Pocatière-Québec-Montréal..... A-2.a
Montréal-Québec-La Pocatière-Rivière-du-Loup..... A-2.b

Rivière-Bleue-Biencourt-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal..... A-3.a
Montréal-Québec-Rivière-du-Loup-Biencourt-Rivière-Bleue..... A-3.b

PAGE

Biencourt-Saint-Charles-Garnier-Rimouski-Québec-Montréal..... A-4.a
Montréal-Québec-Rimouski-Saint-Charles-Garnier-Biencourt..... A-4.b

Saint-Donat-Mont-Joli-Québec-Montréal..... A-5.a
Montréal-Québec-Mont-Joli-Saint-Donat..... A-5.b

Lac-Humqui-Matane-Amqui-Québec-Montréal..... A-6.a
Montréal-Québec-Amqui-Matane-Lac-Humqui..... A-6.b

Sainte-Anne-des-Monts-Amqui-Matane-Québec-Montréal..... A-7.a
Montréal-Québec-Matane-Amqui-Sainte-Anne-des-Monts..... A-7.b

La Martre-Grande-Vallée-Gaspé-Québec-Montréal..... A-8.a
Montréal-Québec-Gaspé-Grande-Vallée-La Martre..... A-8.b

Saint-François-de-Pabos-Newport-Chandler-Québec-Montréal..... A-9.a
Montréal-Québec-Chandler-Newport-Saint-François-de-Pabos..... A-9.b

Saint-François-de-Pabos-Percé-Québec-Montréal..... A-10.a
Montréal-Québec-Percé-Saint-François-de-Pabos..... A-10.b

Cap-Chat-New-Richmond-Québec-Montréal..... A-11.a
Montréal-Québec-New-Richmond-Cap-Chat..... A-11.b

ANNEXE B Les correspondances offertes par les transporteurs.

Exemple 1 a) Montmagny

Montmagny..... B-1
La Pocatière..... B-2
Rivière-du-Loup..... B-3
Rimouski..... B-4
Mont-Joli..... B-5
Amqui..... B-6
Matane..... B-7
Gaspé..... B-8
Chandler..... B-9
Percé..... B-10
New-Richmond..... B-11

PAGE

ANNEXE C L'analyse du questionnaire (tableaux et figures)

Dictionnaire des codes..... C-1

Liste des tableaux

Tableau I	Répondants selon le sexe.....	C-3
Tableau II	Rapport entre le sexe et l'âge des répondants...	C-3
Tableau III	Rapport entre le sexe et l'occupation des répondants.....	C-3
Tableau IV	Rapport entre le sexe et le lieu d'origine des répondants.....	C-4
Tableau V	Rapport entre le sexe et la fréquence d'utilisation.....	C-4
Tableau VI	Rapport entre le sexe et la raison du déplacement.....	C-4
Tableau VII	Les moyens de transport pour se rendre à la gare.....	C-5
Tableau VIII	Les moyens de transport pour se rendre à la destination finale.....	C-5
Tableau IX	Le nombre de voyageurs habitant la région Bas Saint-Laurent, à l'aller et au retour.....	C-5
Tableau X	Où se rendent les gens du Bas Saint-Laurent.....	C-6
Tableau XI	D'où originent les gens habitant la région Bas Saint-Laurent.....	C-6
Tableau XII	La fréquence d'utilisation pour les voyageurs habitant le Bas Saint-Laurent.....	C-6
Tableau XIII	La fréquence d'utilisation pour les voyageurs habitant la région de Québec.....	C-7
Tableau XIV	La fréquence d'utilisation pour les voyageurs habitant la région de Montréal.....	C-7

PAGE

Liste des figures

Figure 1 — Le pourcentage du mode de transport selon le lieu d'embarquement..... C-8

Figure 2 — Le pourcentage du mode de transport utilisé selon la destination finale..... C-9

Figure 3 — Rapport entre la fréquence d'utilisation et le nombre de répondants selon l'occupation (hommes)..... C-10

Figure 4 — Rapport entre la fréquence d'utilisation et le nombre de répondants selon l'occupation (femmes)..... C-11

Figure 5 — Le pourcentage de la satisfaction de l'horaire selon la raison du déplacement chez les hommes.. C-12

Figure 6 — Le pourcentage de la satisfaction de l'horaire selon la raison du déplacement chez les femmes.. C-13

Figure 7 — Le pourcentage de la satisfaction de l'horaire selon le lieu d'embarquement (hommes et femmes). C-14

ANNEXE D Adresse des transporteurs.

PRÉFACE

Le présent rapport voulait donner une vue d'ensemble de la situation actuelle du transport des personnes. De septembre à décembre 1985, un travail de recherche fut mené avec la participation du Transport terrestre des personnes, sous la direction du Transport ferroviaire. Toutes les informations contenues dans ce rapport proviennent soit de l'indicateur de Voyageur (en vigueur le 14 novembre 1985), soit de celui de VIA Rail (Été 1985) ou encore des horaires que nous avons obtenus avec l'amabilité des transporteurs régionaux. Ces horaires ont été confrontés pour donner l'image globale et actuel du transport des personnes dans la région Bas Saint-Laurent et Gaspésie.

Cependant, comme le milieu du transport des personnes se façonne et s'adapte aux nouvelles exigences du marché, il fallait s'attendre à voir changer les horaires. Voici, pour l'été 1986, les changements apportés aux horaires par les différents transporteurs.

Pour Voyageur, l'indicateur n'a pas changé; c'est toujours celui de novembre 1985 qui est en vigueur.

Pour VIA Rail, l'indicateur du "Chaleur" a changé. Dorénavant, il faudra se référer à l'indicateur en date de juin 1986. De façon générale, les arrivées et départs se font plus tôt de Gaspé et de Montréal.

L'indicateur de l'autorail a lui aussi été modifié. Du fait qu'il se rend maintenant à la gare du Palais, son horaire présente des départs plus tôt de Québec et des arrivées plus tard à Mont-Joli.

Nous avons aucune information quant à d'éventuels changements d'horaires des transporteurs régionaux. Nous devons nous en remettre aux horaires contenus dans ce rapport. Cependant, pour une actualisation du rapport, il sera facile de contacter les transporteurs en vous référant à l'annexe D) qui renferme la liste de tous les transporteurs ainsi que les adresses et numéros de téléphone.

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Le présent rapport a pour but d'analyser les services qu'offrent les transporteurs régionaux et interurbains. Nous analyserons la situation du transport telle qu'elle se présente dans la région Bas Saint-Laurent - Gaspésie.

Enfin, nous nous limiterons à dégager une éventuelle piste d'intervention dans une politique d'intermodalité.

Pour mener à bien cette analyse, nous nous proposons de montrer la situation du transport dans la région étudiée. À partir de cette vue d'ensemble de la situation, nous observerons tour à tour:

- les faiblesses du service;
- l'incohérence des horaires;
- le phénomène des terminus;
- un même terminus, mais de mauvaises correspondances;
- des terminus distincts, mais de bonnes correspondances;
- le "Chaleur" et l'autorail.

Chacun des points sera traité avec le plus de rigueur possible et présentera les données telles que les recherches nous les ont livrées.

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE I

LA RÉGION ÉTUDIÉE

a) La région étudiée

Reliée aux grands centres par au moins deux transporteurs interurbains, la région Bas Saint-Laurent et Gaspésie a été choisie comme région cible. De par son vaste territoire, cette région compte quatorze transporteurs régionaux et deux grands transporteurs interurbains, Voyageur inc. et VIA Rail.

Il serait utile de situer la région cible pour préciser que le territoire de Montmagny en est la limite à l'ouest et qu'elle couvre la région Bas Saint-Laurent ainsi que la péninsule Gaspésienne.

De cette région, nous avons relevé onze dessertes qui sont des points de rabattement pour les transporteurs régionaux à partir de l'arrière pays vers les grands centres. Cette notion de rabattement est la base du schéma de la configuration de la région Bas Saint-Laurent et Gaspésie (annexe A).

La liste suivante indique les onze points de rabattement avec leurs transporteurs respectifs.

1. Montmagny : Les Autobus Deshaies
   Transport Fontaine
2. La Pocatière : Autobus H. Lavoie
3. Rivière-du-Loup: Autobus H. Lavoie
   Eugène Dionne

4.	Rimouski	:	Transport Mitis Transport de l'Anse inc.
5.	Mont-Joli	:	Transport Gérard Hallé inc.
6.	Amqui	:	Scobus de la Vallée inc. Transport René Lefrançois
7.	Matane	:	Scobus de la Vallée inc. Transport des Monts
8.	Gaspé:	:	Autobus Couture et Cahill Réal Philibert
9.	Chandler	:	Autobus Couture et Cahill Huard Autobus
10.	Percé:	:	Huard Autobus
11.	New-Richmond	:	Transport en commun Côté

b) Les points d'étude

Après de nombreuses recherches, nous avons pu isoler quelques points qui caractérisent bien l'inexistence de l'intermodalité des modes de transport dans la région étudiée.

Ces points soulignent:

- les faiblesses du service;
- l'incohérence des horaires;
- le phénomène des terminus;
- un même terminus, mais des mauvaises correspondances;
- des terminus distincts, mais de bonnes correspondances;
- les problèmes inhérents au "Chaleur";
- les problèmes inhérents à l'autorail.

À la plupart de ces points viendra se greffer un cas type. L'autorail a fait l'objet d'une étude plus approfondie; en effet, l'analyse d'un questionnaire complètera l'information sur les problèmes inhérents à ce transporteur.

Jusqu'ici, nous nous sommes limités à situer le cadre de l'étude; il nous reste maintenant à développer chacun des points relatifs aux problèmes de l'intermodalité.

CHAPITRE II

CHAPITRE II

LES FAIBLESSES DU SERVICE

Le présent chapitre traitera des faiblesses du service. Ces faiblesses se traduisent par:

- le peu d'arrivées et de départs;
- des arrivées trop tard et des départs trop tôt;
- l'absence d'arrivées et de départs;
- le peu de battement.

Reprenons chacune de ces faiblesses et voyons dans quelles dessertes elles se retrouvent.

a) Peu d'arrivées et peu de départs

La faiblesse du service se résume ici à quelques dessertes. Les villes de Montmagny, La Pocatière, Rivière-du-Loup, Rimouski et Mont-Joli ont, pour leur part, un bon étalement de départs et d'arrivées. La Pocatière est un bon exemple avec cinq départs et sept arrivées tous les jours en provenance de Québec et Montréal (annexe A-2a et 2b). Il est nécessaire de signaler que ces villes sont sur l'axe Saint-Laurent et qu'elles sont plus proches de Québec que les autres dessertes étudiées. Nous croyons pouvoir affirmer que, pour ces raisons, ces villes se voient bien desservies par les deux transporteurs interurbains.

Désormais, nous savons qu'un certain nombre de villes sont bien desservies; il importe maintenant de voir celles dont le service est faible.

Les villes d'Amqui, Matane, Gaspé, Chandler, Percé et New-Richmond ont un faible service. Bien que ces villes ne soient desservies du côté ferroviaire que par le "Chaleur", il n'en demeure pas moins que Voyageur y offre moins de départs et d'arrivées. Il est à noter que Matane est la seule ville à ne pas être desservie par VIA Rail.

Gaspé nous servira de cas type. Voyageur et VIA Rail offrent deux départs et trois arrivées à tous les jours (annexe A-8a et 8b).

Après ces premières constatations, regardons les arrivées tardives et les départs hâtifs.

b) Des arrivées trop tard et des départs trop tôt

La faiblesse du service se présente ici par des arrivées tardives dans les dessertes en provenance des bouts de ligne et par des retours tôt en après-midi.

L'horaire de ces arrivées et départs nous amène à penser que, dans les villes où cette faiblesse se retrouve, la clientèle visée par les transporteurs régionaux n'est pas une clientèle de travailleurs. Ce type d'horaire favorise les déplacements reliés aux magasinages et aux centres sociaux, et ne tient pas compte du rôle de "feeder" que pourraient jouer les transporteurs régionaux vis-à-vis les transporteurs interurbains.

La ville de Matane (annexe A-7a et 7b) est ici un cas type. Avec Scobus de la Vallée et Transport des Monts qui offrent respectivement des arrivées à 10 h et 10 h 30 et des départs à 14 h, Matane est un bon exemple où l'horaire vise une clientèle non travaillante. Ce même phénomène se retrouve à Rivière-du-Loup, Gaspé, Amqui et Rimouski.

Nous en avons terminé avec le point (b). Regardons maintenant l'absence d'arrivées et de départs à certains moments de la journée dans quelques dessertes représentatives.

c) L'absence d'arrivées et de départs

Pour ce qui est de l'absence de services, il importe de préciser que cela touche autant les arrivées que les départs et ce en tout moment de la journée.

À la suite de cette constatation, nous pouvons préciser qu'Autobus H. Lavoie n'offre pas d'arrivée le matin à La Pocatière (annexe A-2a), que la compagnie Voyageur n'offre pas de départ tôt le matin d'Amqui vers Québec (annexe A-6a) et qu'elle n'offre pas de départ en soirée de Gaspé pour Québec et Montréal (annexe A-8a).

L'absence de services se résumant à cela, nous pouvons passer à l'analyse du battement.

d) Le peu de battement

Avant tout, il importe de préciser qu'un battement entre une arrivée et un départ devrait être assez long en ce qui concerne les transporteurs régionaux qui offrent un service aller et retour. La longueur du battement devrait permettre aux usagers de disposer de quelques heures afin de s'acquitter de leurs obligations.

De ce point de vue, Autobus Couture et Cahill n'offre pas assez de battement à Chandler, puisque du lundi au vendredi le temps entre l'arrivée et le départ est de 1h10 en après-midi (annexe A-9a et 9b).

Jusqu'ici, nous nous sommes limités à dégager les faiblesses du service; il nous faut maintenant se pencher sur l'incohérence des horaires.

CHAPITRE III

CHAPITRE III

L'INCOHÉRENCE DES HORAIRES

L'objet du présent chapitre est de signaler l'incohérence des horaires, mais avant de passer à l'analyse nous préciserons la démarche qui nous a amenés à examiner ce point.

Nous avons relevé pour chaque transporteur l'horaire qui était en vigueur à l'automne 1985 pour les confronter, par la suite, dans chacune des onze dessertes. Donc, pour chaque desserte, nous avons les heures d'arrivées (s'il y a plus d'une arrivée) du transporteur régional confrontées aux heures de départs de la compagnie Voyageur et de VIA Rail ("Chaleur" et autorail), pour Québec et Montréal.

Nous retrouvons la même démarche pour les trajets des grands centres vers les bouts de ligne. Toute cette démarche se retrouve schématisée à l'annexe B.

Ce qui fait qu'il y ait incohérence des horaires, ce sont des correspondances qui sont inexistantes ou dont le battement dépasse les 1 h 15.

N.B.: Nous aurions pu nous limiter à ne conserver pour bonnes correspondances que celles qui avaient un battement d'une heure ou moins, mais nous avons préféré ajouter quinze minutes pour que ne soient pas retranchées, d'une liste déjà fort réduite, plusieurs correspondances.

Nous relèverons les dessertes où il y a des correspondances qui ne se font pas, vers les grands centres et les bouts de ligne.

a) Vers les grands centres

La ville d'Amqui (annexe B-6) nous servira d'exemple. Amqui est desservie par Scobus de la Vallée qui offre le circuit Amqui-Matane. Ce transporteur offre de bonnes correspondances à Voyageur. Un autre transporteur, Transport René Lefrançois, qui offre le circuit Amqui - Lac-Humqui, n'offre pas de correspondance à Voyageur les mercredi, jeudi et vendredi pour Québec et Montréal. On retrouve ces correspondances inexistantes dans les villes de Rimouski, Mont-Joli, Matane, Percé, Gaspé, Chandler et New-Richmond.

b) Vers les bouts de ligne

Prenons Amqui comme exemple, Transport René Lefrançois, qui offre un service d'Amqui jusqu'à Lac-Humqui, les mercredi, jeudi et vendredi, n'offre pas de correspondance à Voyageur (annexe B-6). Le même phénomène se voit dans les villes de Rivière-du-Loup, Mont-Joli, Matane, Gaspé, Chandler, Percé et New-Richmond.

c) Les correspondances avec le train

Que ce soit avec le "Chaleur" ou avec l'autorail, les correspondances avec le train sont pratiquement inexistantes. Nous n'avons répertorié qu'une bonne correspondance avec le "Chaleur" et un des transporteurs régionaux. Cette bonne correspondance se retrouve à New-Richmond et se fait le vendredi et le dimanche entre Transport en commun Côté et le "Chaleur" vers Québec et Montréal (annexe B-11a).

Pour l'autorail, nous avons relevé seulement deux bonnes correspondances avec les transporteurs routiers. Ces deux correspondances se retrouvent à Montmagny. Une des correspondances se fait avec Transport Fontaine en direction de Lac-Frontière et l'autre se fait avec Autobus Deshaies en direction de Saint-Pamphile. Cependant, nous devons signaler que ces deux transporteurs offrent chacun un départ de Québec, et ce un peu plus tard que l'autorail, et que si on n'a pas à arrêter à Montmagny pour affaires, il vaut mieux opter soit pour Transport Fontaine, soit pour Autobus Deshaies (annexe B-16).

CHAPITRE IV

CHAPITRE IV

LE PHÉNOMÈNE DES TERMINUS

Le présent chapitre traitera des terminus que possèdent les transporteurs. Notre analyse se limitera aux terminus que partagent ou ne partagent pas les transporteurs régionaux et la compagnie Voyageur. VIA Rail n'a pas été intégré à cette étude des terminus car ce transporteur possède ses propres gares tout en ne les partageant pas avec les autres transporteurs.

Tout d'abord, nous verrons en quelques dessertes que chacun possède son propre terminus. Ensuite, nous regarderons les endroits où deux transporteurs sur trois se partagent un même terminus. Nous terminerons ce chapitre en indiquant les rares endroits où les transporteurs se partagent un même terminus.

a) Un terminus distinct pour chacun

Rimouski sera ici le cas type. La ville de Rimouski est desservie par deux transporteurs régionaux, Transport Mitis et Transport de l'Anse inc., et par un transporteur interurbain. Chacun de ces transporteurs, malgré le fait qu'ils aient quelques affinités, possède son propre terminus (annexe B-4). Les villes de Montmagny, Mont-Joli et New-Richmond complètent le relevé des terminus distincts.

b) Deux transporteurs sur trois se partagent un même terminus

La ville de Chandler (annexe B-9) est desservie par deux transporteurs régionaux, Huard Autobus et Autobus Couture et Cahill. Ils se partagent à Chandler un terminus, alors que Voyageur possède le sien.

Dans les villes d'Amqui et Matane, on retrouve le même phénomène. Il importe de signaler que les transporteurs qui se partagent un terminus sont, pour les trois dessertes répertoriées, des transporteurs régionaux.

c) Un seul terminus pour les trois transporteurs

La ville de Rivière-du-Loup est, avec La Pocatière et Percé, celle où les transporteurs se partagent un même terminus. À Rivière-du-Loup (annexe B-3), Autobus H. Lavoie, Eugène Dionne et Voyageur se partagent le terminus.

La Ville de Gaspé ne devrait pas être intégrée aux villes de Rivière- du-Loup et La Pocatière, puisque Réal Philibert offre son service de transport seulement sur appel, tout en ne partageant pas de terminus.

Après avoir traité du phénomène des terminus, il serait tout indiqué de développer un chapitre traitant de l'impact du partage ou du non partage d'un même terminus sur les correspondances.

CHAPITRE V

CHAPITRE V

UN MÊME TERMINUS, MAIS DES MAUVAISES CORRESPONDANCES

Attachons-nous tout d'abord à préciser que le présent chapitre sera consacré aux mauvaises correspondances que l'on retrouve dans un même terminus. En raison de ce qui précède, nous allons définir ce que l'on entend par:

- bonnes correspondances;
- mauvaises correspondances;
- non correspondances.

Les bonnes correspondances sont ici des correspondances qui se font en dedans de 1h15.

Les mauvaises correspondances sont des correspondances dont le temps de battement est supérieur à 1h15.

Les non correspondances sont, pour leur part, des correspondances qui sont hors du champ de correspondances.

Si on regarde en annexe A-6a, Voyageur offre une bonne correspondance à Scobus de la Vallée avec un départ pour Québec à 16 h, une mauvaise correspondance pour Montréal à 21 h et une non correspondance pour Québec à 11 h 20.

Pour avoir une vue d'ensemble, on doit se référer à l'annexe A, mais pour savoir si un transporteur offre une bonne correspondance, on doit se référer à l'annexe B. Dans ce chapitre, on se réferera pour les exemples à l'annexe A[1].

---

1. Les numéros de l'annexe A sont les mêmes pour l'annexe B.

Gaspé (annexe A-8a) nous servira d'exemple. Il n'y a pas de bonnes correspondances entre Autobus Couture et Cahill qui offre une arrivée à Gaspé du lundi au samedi à 12 h 30 en provenance de Grande-Vallée et Voyageur qui offre à tous les jours un départ vers Montréal à 16 h 30. Le temps de battement est de 4 heures.

De même, il n'y a pas de bonnes correspondances entre Voyageur qui offre une arrivée à Gaspé à 13 h en provenance de Montréal et Autobus Couture et Cahill qui offre un départ du lundi au samedi à 16 h 20 en direction de Grande-Vallée. Le temps de battement est de 3 h 20.

La même situation prévaut pour Percé, La Pocatière et Rivière-du-Loup.

Pour nous résumer, il est incontestable que le fait de partager un même terminus n'entraîne pas nécessairement de bonnes correspondances vers les grands centres ou les bouts de lignes.

Pour faire suite, le prochain chapitre traitera des bonnes correspondances qui se font alors que les terminus sont distincts.

CHAPITRE VI

CHAPITRE VI

DES TERMINUS DISTINCTS, MAIS DE BONNES CORRESPONDANCES

Tout d'abord, mentionnons les villes où tous les transporteurs ne partagent pas le même terminus:

- Montmagny;
- Rimouski;
- Mont-Joli;
- Amqui;
- Matane;
- Chandler;
- New-Richmond.

De ces villes, Mont-Joli est la seule qui ne présente pas de bonnes correspondances. Pour cette raison, nous ne l'avons pas intégrée à ce chapitre.

Avant de regarder les cas types, nous devons préciser que nous avons catégorisé la notion de bonnes correspondances qui équivaut à un temps de battement de 1 h 15. Cette catégorisation a été rendue obligatoire à cause du phénomène des terminus distincts. Donc, à partir du temps de battement de 1 h 15, nous avons les bonnes correspondances (temps de battement supérieur à 40 minutes), les correspondances passables (temps des battement de 20 à 40 minutes) et les correspondances impossibles (temps de battement inférieur à 20 minutes).

Nous regarderons d'abord les villes sur l'axe Montréal - Gaspé et nous indiquerons pour chacune les types des correspondances que les transporteurs leur offrent. Nous reprendrons en deuxième partie cette démarche pour l'axe Gaspé-Montréal.

a) Sur l'axe Montréal-Gaspé

1. Montmagny (annexe B-1b)

Il y a deux bonnes correspondances entre Voyageur en provenance de Québec et, d'une part, Transport Fontaine qui offre un départ pour Lac-Frontière. Le temps de battement est de 1 heure et d'autre part, Autobus Deshaies qui offre un départ pour Saint-Pamphile. Les temps de battement est aussi de 1 heure. Il est à noter qu'il y a, en plus, deux arrivées de Montréal dont le battement avec les deux transporteurs régionaux est, dans les deux cas, de 1h15.

Il y aurait une bonne correspondance entre VIA Rail qui offre une arrivée à Montmagny en provenance de Québec et les deux transporteurs régionaux, mais Transport Fontaine et Autobus Deshaies offrent leur circuit à partir de Québec. Donc, pour quelqu'un n'ayant pas affaire à Montmagny, il serait plus avisé pour lui d'opter pour un de ces transporteurs régionaux; cela vaut aussi pour Voyageur et sa correspondance en provenance de Québec.

Autobus Deshaies, avec un départ le dimanche seulement à 22 h 20, pour Saint-Pamphile, offre une correspondance à Voyageur qui offre une arrivée à 22 h 10 en provenance de Montréal à tous les jours. Le temps de battement est de 10 minutes; par conséquent cette correspondance est impossible.

2. Rimouski (annexe B-4b)

À Rimouski, on retrouve deux correspondances possibles. Tout d'abord, Transport Mitis, qui offre un départ du lundi au vendredi à 17 h, offre une correspondance à Voyageur

qui offre une arrivée à Rimouski à 16 h 25 en provenance de Montréal, le temps de battement est de 35 minutes, et une autre à tous les jours à 16 h 40 en provenance de Québec, le temps de battement est de 20 minutes.

L'autre correspondance est offerte par Transport de l'Anse avec un départ du lundi au vendredi à 17 h et par Voyageur avec des arrivées à tous les jours à 16 h 25 (battement: 35 minutes) en provenance de Montréal, et à 16 h 40 en provenance de Québec (battement: 20 minutes).

En somme, il y a à Rimouski deux correspondances passables offertes par les transporteurs régionaux et Voyageur.

3. Amqui (annexe B-6b)

Il y a une bonne correspondance entre Voyageur qui offre une arrivée à Amqui à tous les jours à 7 h 55 en provenance de Québec et Scobus de la Vallée qui offre un départ du lundi au vendredi à 9 h pour Matane. Avec un temps de battement de 1 h 15, cette correspondance est une bonne correspondance.

4. Matane (annexe B-7b)

Même avec deux transporteurs régionaux, il n'y a pas de correspondance avec Voyageur sur l'axe Montréal - Gaspé. La seule correspondance qui est possible à Matane se trouve sur l'axe Gaspé - Montréal.

5. Chandler (annexe B-9b)

Il y a une correspondance entre Voyageur qui offre une arrivée à Chandler tous les jours à 13 h 22 en provenance

de Québec et Autobus Couture et Cahill qui offre un départ du lundi au samedi à 14 h 30 pour Saint-François-de-Pabos. C'est une bonne correspondance avec un battement de 1 h 8.

6. New-Richmond (annexe B-11b).

À New-Richmond, il y a une correspondance entre Voyageur qui offre une arrivée tous les jours à 11 h 25 en provenance de Québec et Transport en commun Côté qui offre un départ les lundi, mercredi et vendredi à 12 h 40 pour Cap Chat.

Avec un battement de 1 h 15, cette correspondance est une bonne correspondance.

Avant de reprendre cette démarche pour l'axe Gaspé - Montréal, nous allons compléter notre analyse par un tableau qui précise les types de correspondances qu'offrent les transporteurs régionaux sur l'axe Montréal - Gaspé.

TABLEAU I

Le nombre de correspondances que les transporteurs régionaux offrent à Voyageur sur l'axe Montréal - Gaspé

VILLES	DÉPARTS	CORRESPONDANCES	BONNES	PASSABLES	IMPOSSIBLES
Montmagny					
- Transport Fontaine	1	1	X		
- Autobus Deshaies	5	2	X		X
Rimouski					
- Transport Mitis	1	1		X	
- Transport de l'Anse	1	1		X	
Amqui					
- Scobus de la Vallée	1	1	X		
- Transport René Lefrançois	1	-	-	-	-
Matane					
- Transport des Monts	1	-	-	-	-
- Scobus de la Vallée	1	-	-	-	-
Chandler					
- Huard Autobus	1	-	-	-	-
- Autobus Couture et Cahill	2	1	X		
New-Richmond					
- Transport en commun Côté	2	1	X		
TOTAUX	17	8	5	2	1

b) Sur l'axe Gaspé - Montréal

Dans cette partie, on retrouvera les villes où les transporteurs ne partagent pas le même terminus, et seulement celles qui offrent une bonne correspondance à Voyageur, à partir des régions vers les grands centres. Un tableau viendra compléter l'ensemble de l'analyse.

1. Matane (annexe B-7a)

Seulement un des deux transporteurs offre une correspondance à Voyageur vers les grands centres à partir de Matane; Transport des Monts est ce transporteur. Avec une arrivée du lundi au vendredi à 10 h 30 en provenance d'Amqui, Transport des Monts offre une correspondance à Voyageur, qui offre un départ du lundi au samedi à 11 h 20 pour Montréal.

C'est une bonne correspondance avec un temps de battement de 50 minutes.

2. Amqui (annexe B-6a)

Scobus de la Vallée est le seul des deux transporteurs régionaux à Amqui qui offre une correspondance à Voyageur. Cette correspondance est possible avec l'arrivée qu'offre Scobus de la Vallée du lundi au vendredi à 15 h et Voyageur qui offre à tous les jours un départ à 16 h 10 pour Québec. Avec un temps de battement de 1 h 10, cette correspondance est une bonne correspondance.

3. Rimouski (annexe B-4a)

Il y a deux transporteurs régionaux à Rimouski, et les deux offrent chacun une correspondance à Voyageur.

En premier lieu, Transport Mitis, avec une arrivée à Rimouski à 8 h le lundi seulement en provenance de Biencourt, offre une correspondance à Voyageur, qui offre un départ à tous les jours à 9 h pour Québec. C'est une bonne correspondance avec un battement de 1 heure.

En second lieu, Transport de l'Anse inc., avec une arrivée à Rimouski du lundi au vendredi à 8 h 20 en provenance de Saint-Charles-Garnier, offre une correspondance à Voyageur, qui offre à tous les jours à 9 h un départ pour Québec. C'est une bonne correspondance avec un temps de battement de 40 minutes.

4. Montmagny (annexe B-1a)

Transport Fontaine est l'un des deux transporteurs régionaux qui offre une correspondance à Voyageur. Cette correspondance se fait avec l'arrivée que Transport Fontaine offre le dimanche seulement à 17 h 30 en provenance de Lac-Frontière et le départ qu'offre Voyageur à tous les jours à 17 h 40 pour Québec et le dimanche seulement à la même heure pour Montréal. Il est à remarquer que la correspondance pour Québec est inutile puisque Transport Fontaine se rend lui-même à Québec. Par ailleurs, la correspondance pour Montréal est pratiquement impossible puisque le battement est de 10 minutes dans un contexte de terminus distincts.

L'autre transporteur, Autobus Deshaies, offre, quant à lui, deux correspondances à Voyageur.

L'une de ces correspondances s'effectue avec l'arrivée qu'offre Autobus Deshaies du lundi au samedi à 8 h 20 en provenance de Saint-Pamphile et le départ qu'offre Voyageur du lundi au samedi à 9 h 10 pour Québec. Cette correspondance est à toute fin inutile puisque Autobus Deshaies se rend à Québec. Avec un temps de battement de 50 minutes, cette correspondance serait une bonne correspondance.

L'autre correspondance cadre avec l'arrivée à Montmagny qu'offre Autobus Deshaies le dimanche seulement à 20 h en provenance de Saint-Pamphile et le départ qu'offre Voyageur le vendredi et le dimanche à 20 h 10 pour Québec. La correspondance pour Québec est inutile puisque Deshaies se rend à Québec et de plus, avec un temps de battement de 10 minutes, cette correspondance en est une impossible.

TABLEAU II

Le nombre de correspondances que les transporteurs régionaux offrent à Voyageur sur l'axe Gaspé - Montréal

VILLES	DÉPARTS	CORRESPONDANCES	BONNES	PASSABLES	IMPOSSIBLES
New Richmond					
- Transport en commun Côté	2	-	-	-	-
Chandler					
- Huard Autobus	1	-	-	-	-
- Autobus Couture et Cahill	2	-	-	-	-
Matane					
- Transport des Monts	1	1	X		
- Scobus de la Vallée	1	-	-	-	-
Amqui					
- Scobus de la Vallée	1	1	X		
- Transport René Lefrançois	1	-	-	-	-
Rimouski					
- Transport Mitis	2	1	X		
- Transport de l'Anse	1	1	X		
Montmagny					
- Transport Fontaine	2	1			X
- Autobus Deshaies	3	2	X		X
TOTAUX	17	7	5	-	2

À la suite de ces constatations, il ressort que les transporteurs régionaux offrent à Voyageur des correspondances qui équivalent à 44,1% de tous les arrivées et départs dénombrés dans les dessertes à terminus distincts. De ces correspondances 80% sont, soit bonnes, soit passables. Pour leur part, les mauvaises correspondances représentent 20% de l'ensemble des correspondances.

Nous en avons terminé avec la partie concernant les transporteurs routiers. Il nous reste maintenant à développer les parties traitant du "Chaleur" et de l'autorail.

CHAPITRE VII

CHAPITRE VII

LE "CHALEUR"

Le présent chapitre a pour objet d'analyser le "Chaleur" en comparant son service, qui est offert à tous les jours, à celui de Voyageur sur la ligne Montréal - Gaspé. Dans un premier temps, nous regarderons le service qu'offre le "Chaleur" vers les centres, tandis que la deuxième partie traitera du service vers les régions. Pour chacune de ces deux parties, nous indiquerons les dessertes qui correspondent à un des trois points suivants:

- VIA offre une autre possibilité;
- VIA offre le seul départ;
- VIA est en concurrence avec Voyageur.

a) Vers les centres (Québec et Montréal)

1. VIA offre une autre possibilité

À Montmagny et Rivière-du-Loup (annexe A-1a et 3a), VIA offre, avec un départ de nuit, une autre possibilité de se rendre à Montréal, puisque Voyageur offre le même service un peu plus tôt dans la nuit. Pour le voyageur, le choix peut porter sur le train avec un départ plus tard dans la nuit ou sur l'autobus pour une arrivée plus tôt en matinée à Montréal.

À Chandler (annexe A-9a), VIA offre une autre possibilité vers Montréal avec un départ en fin d'après-midi.

À Amqui et New-Richmond (annexe A-6a et 11a), VIA offre, avec un départ en soirée, une autre possibilité vers Montréal.

2. VIA offre le seul départ

Les villes de La Pocatière, Rimouski et Mont-Joli (annexe A-2a, 4a et 5a) se voient offrir par VIA le seul départ de nuit pour Montréal. Pour le voyageur qui veut arriver tôt en matinée (8 h 45) c'est le voyage par excellence.

3. VIA est en concurrence avec Voyageur

À Gaspé et Percé (annexe A-8a et 10a), VIA est concurrent à l'autobus étant donné que le départ que VIA offre est un aller pour Montréal à l'instar de celui de Voyageur. Il convient toutefois de bien préciser ce que nous entendons par concurrence. La concurrence, ici, porte sur le fait que les deux transporteurs interurbains offrent un même service en moins de 1 h 10 d'intervalle.

Avant de passer à l'étude du service vers les régions, signalons qu'on ne retrouve qu'un transporteur sur l'axe Gaspé - Montréal qui offre une correspondance à VIA, et c'est à New-Richmond qu'on la retrouve (annexe A-11a).

b) <u>Vers les régions</u>

1. VIA offre une autre possibilité

À Gaspé (annexe A-8b), VIA offre une autre possibilité d'arrivée en provenance de Montréal.

2. VIA offre la seule arrivée

À Mont-Joli et Amqui (annexe A-5b et 6b), VIA offre la seule arrivée de nuit en provenance de Montréal. Avec un départ à 18 h 30 de Montréal, le voyageur aura profité d'une journée complète pour les affaires ou les achats.

À Chandler et Percé (annexe-9b et 10b), VIA offre la seule arrivée en avant-midi en provenance de Montréal.

À New-Richmond (annexe A-11b), VIA offre la seule arrivée en provenance de Montréal de la journée.

3. VIA est en concurrence avec Voyageur

Les villes de Montmagny, La Pocatière, Rivière-du-Loup et Rimouski (annexe A-1b, 2b, 3b et 4b) sont les villes où VIA entre en concurrence avec Voyageur en offrant tous deux, en provenance de Montréal, des arrivées qui ont moins d'une heure d'intervalle.

Il est intéressant de noter à ce propos que le départ de Montréal se fait, pour VIA et Voyageur, à 18 h 30, que Voyageur arrive plus tôt à Montmagny que VIA, mais que VIA arrive à La Pocatière, Rivière-du-Loup et Rimouski plus tôt que le transporteur routier. Cela s'explique par un temps d'arrêt de 40 minutes que Voyageur doit effectuer à Montmagny. De toute évidence, sur le trajet Montréal - Rimouski le train est aussi rapide que le transporteur routier, et que, pour le voyageur, le choix du transporteur doit reposer sur les services qu'offre chacun d'eux.

Désormais, nous connaissons mieux le service qu'offre le "Chaleur"; il importe maintenant de regarder ce que l'autorail offre comme services sur la ligne Québec - Mont-Joli.

CHAPITRE VIII

CHAPITRE VIII

L'AUTORAIL

Dans ce chapitre, nous reprendrons la démarche que nous avons développé au chapitre précédent à une exception près; c'est-à-dire que nous donnerons à titre d'exemple, pour chacune des deux parties (vers Québec, vers Mont-Joli) une desserte type.

Avant de débuter avec le point (a), il serait important de préciser que l'autorail, appelé aussi "Saint-Laurent", dessert sur l'axe Québec - Mont-Joli les villes de Montmagny, La Pocatière, Rivière-du-Loup, Rimouski et Mont-Joli qui forment avec d'autres points de service l'ensemble de ce circuit.

a) Vers Québec

Il est à noter que cette partie contient une seule possibilité sur l'axe Mont-Joli - Québec.

1. VIA offre une autre possibilité

La ville de Rivière-du-Loup (annexe A-3a) nous servira ici d'exemple. VIA Rail sur le circuit Mont-Joli - Québec offre un départ à tous les jours à 8 h 55 (heure en vigueur à l'automne 1985). Ce départ s'inscrit dans un bloc de trois départs pour Québec situés entre 7 h et 9 h. Voyageur offre un départ à 7 h et un second à 8 h. Ainsi donc, le départ de VIA pour Québec offre une autre possibilité pour les voyageurs désirant partir un peu plus tard en matinée.

Les villes de Montmagny, La Pocatière, Rimouski et Mont-Joli s'inscrivent dans celles où VIA offre une autre possibilité de départ pour Québec.

b) Vers Mont-Joli

1. VIA offre une autre possibilité

Mont-Joli (annexe A-5b) est la seule desserte sur l'axe Québec - Mont-Joli où VIA offre une arrivée qui est une autre possibilité pour rejoindre Mont-Joli.

Avec une arrivée à Mont-Joli à 20 h 45, VIA offre une autre possibilité d'arriver en soirée à Mont-Joli. L'autre arrivée se fait par Voyageur à 22 h 54.

2. VIA entre en concurrence avec Voyageur

Rivière-du-Loup (annexe A-3b) est pour ce point la desserte type. Sur le circuit Québec - Mont-Joli, VIA offre à Rivière-du-Loup une arrivée à 19 h. Cette arrivée concurrence les arrivées de 19 h 30 et 19 h 45 de Voyageur en provenance de Québec. Les villes de Montmagny, La Pocatière et Rivière-du-Loup sont dans la même situation.

Il convient toutefois de bien préciser que cette concurrence se situe au niveau des heures d'arrivées, et que les heures de départs n'ont pas été intégrées à cette étude de concurrence.

Mentionnons en outre que l'autobus, par ses nombreuses arrivées, est à même d'offrir un billet à un coût moindre que celui de VIA. Cependant, le confort du train l'emporte sur celui de l'autobus. En d'autres termes, la concurrence est au niveau de l'horaire tandis que le choix repose sur des critères de prix ou de confort.

Nous en avons terminé avec l'analyse du service qu'offrent les transporteurs routiers (régionaux et interurbains) et le transporteur ferroviaire ("Chaleur" et autorail). Il nous reste à analyser un questionnaire qui fut distribué aux usagers de l'autorail sur le circuit Québec - Mont-Joli.

CHAPITRE IX

CHAPITRE IX

L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE

Le présent chapitre a pour objet d'analyser un questionnaire qui fut distribué aux usagers de l'autorail sur le circuit Québec - Mont-Joli. Ce questionnaire a été distribué à 106 usagers durant la période du lundi 2 décembre au vendredi 6 décembre 1985. Durant cette période neuf trajets, dont un aller-retour à Mont-Joli, ont été effectués.

Nous avons bâti ce questionnaire dans le but de connaître l'usager et la situation dans laquelle il se retrouve en région. Des 106 questionnaires distribués, 26 ont dû être rejetés; ces questionnaires n'étaient pas complets. Donc, l'ensemble de cette analyse porte sur 80 questionnaires.

Voici le questionnaire qui fut distribué.

QUESTIONNAIRE

1. Sexe

   ( ) Masculin ( ) Féminin

2. À quel groupe d'âge appartenez-vous?

   ( ) 18 ans et moins ( ) 35 - 44 ans
   ( ) 18 - 24 ans ( ) 45 - 55 ans
   ( ) 25 - 34 ans ( ) 55 ans et plus

3. Quelle est votre occupation?

   _____

4. Où habitez-vous?

   _____

5. À quelle gare êtes-vous monté?

   _____

6. Par quel moyen de transport êtes-vous arrivé à cette gare?

   ( ) Auto ( ) Autobus
   ( ) Taxi ( ) Métro
   ( ) A pied

7. Quelle est votre destination?

   _____

8. Vous prenez le train

   ( ) Pour la première fois ( ) Une fois par mois
   ( ) Une fois par semaine ( ) Plus d'une fois par mois)

9. Est-ce que vous aimeriez que le train parte plus tôt ou plus tard que l'horaire proposé?

   _____

10. Quelle est la raison de votre déplacement?

    ( ) Travail ( ) Magasinage
    ( ) Vous visitez des parents ( ) Etudes
    ( ) Pour des services sociaux
    ( ) Autres. Précisez _____

11. Après le train, quel moyen de transport vous permettra de vous rendre à votre destination finale?

    ( ) Auto ( ) Métro
    ( ) Autobus ( ) A pied
    ( ) Taxi

L'analyse qui suit comporte un portrait général de l'usager et un regard sur le mode de transport. Plusieurs autres points viendront se greffer à ce champ d'analyse.

Vous retrouverez en annexe C, l'ensemble des tableaux et figures reliés à l'analyse du questionnaire.

a) Portrait général de l'usager

Avant de débuter, il est nécessaire de signaler que le questionnaire a été distribué aux usagers sans tenir compte du groupe auquel ils appartiennent (hommes ou femmes).

1. Le sexe

Les hommes représentent 55% de tous les répondants, soit 44 hommes, et les femmes 45% de tous les répondants, soit 36 femmes (Tableau I).

2. L'âge

Chez les hommes, 17,5% sont âgés entre 25 et 34 ans. Chez les femmes, 12,5% sont âgées entre 35 et 44 ans (Tableau II).

3. L'occupation

Chez les hommes, 26,25% sont des professionnels, tandis que chez les femmes, 15% sont des femmes de métier (Tableau III).

4. Le lieu d'origine

La majorité des répondants habite la région Bas Saint-Laurent, soit 30% chez les hommes et 27,5% chez les femmes (Tableau IV).

5. La fréquence d'utilisation

Tant les hommes que les femmes prennent l'autorail au moins une fois par mois et cela respectivement avec 21,25% et 11,25% (Tableau V).

6. La raison du déplacement

Les hommes avec 32,5% prennent l'autorail pour le travail. Les femmes, quant à elles, prennent l'autorail pour visiter des parents, soit 27,5% (Tableau VI).

Après ce court portrait de l'usager, regardons le mode de transport utilisé par celui-ci.

b) Le mode de transport utilisé

Pour ce point, nous voulions savoir quel mode de transport l'usager devait utiliser pour se rendre à la gare et pour se rendre à la destination finale.

1. Pour se rendre à la gare

Les usagers optent dans une forte proportion, soit 47,5%, pour l'auto lorsqu'ils se rendent à la gare (Tableau VII).

2. Pour se rendre à la destination finale

Dans une proportion un peu moins forte, les usagers, avec 42,5%, utilisent l'auto pour se rendre à leur destination finale (Tableau VIII).

c) Les voyageurs habitant le Bas Saint-Laurent

Des 80 répondants, 46 habitent la région du Bas Saint-Laurent (Tableau IX). Ils se rendent dans une proportion de 55,6% à Montréal (Tableau X). Lorsqu'ils regagnent la région, ils proviennent, dans une proportion de 52,6%, de Montréal (Tableau XI). Ils utilisent l'autorail au moins une fois par mois et cela dans une proportion de 39,1 % (Tableau XII).

d) Les voyageurs habitant la région de Québec

Ces voyageurs utilisent, dans une proportion de 33,3%, l'autorail au moins une fois par mois (Tableau XIII).

e) Les voyageurs habitant la région de Montréal

Ils utilisent l'autorail au moins une fois par mois dans une proportion de 16,7% et dans une même proportion, ils l'utilisent occasionnellement (Tableau XIV).

f) Le mode de transport

Pour ce point, nous regarderons le mode de transport; dans un premier temps, selon le lieu d'embarquement et dans un second temps, selon la destination finale.

1. Selon le lieu d'embarquement

Que ce soit à Montréal, Québec ou dans le Bas Saint-Laurent, les voyageurs utilisent l'auto respectivement dans un pourcentage de 33,3%, 50% et 53,5%. Il est à remarquer qu'à Québec et dans le Bas Saint-Laurent, personne nous a mentionné avoir pris l'autobus pour se rendre à la gare (figure 1).

2. Selon la destination finale

À Montréal, les voyageurs utilisent l'auto dans une proportion de 28,6%. À Québec, ils font le même choix, mais dans une proportion de 38,9%. Dans le Bas Saint-Laurent, ils utilisent aussi l'auto et cela dans une proportion de 51,3%.

Les voyageurs dont leur destination finale est hors Québec utilisent, soit l'auto, soit le taxi et cela dans une proportion de 50% (figure 2).

g) La fréquence d'utilisation

Pour ce point, nous regarderons la fréquence d'utilisation selon l'occupation des hommes et des femmes.

1. Chez les hommes

Les professionnels utilisent, dans la plus forte proportion, l'autorail au moins une fois par mois. Les gens de métiers l'utilisent, dans une même proportion, une fois par mois et plus d'une fois par mois. Les rentiers l'utilisent, dans la plus forte proportion. au moins une fois par mois. La classe autres l'utilise, aussi, au moins une fois par mois.

Seuls les étudiants nous ont dit l'utiliser une fois par semaine ou plus d'une fois par mois, et cela dans la même proportion (figure 3).

2. Chez les femmes

Les professionnels prennent l'autorail, dans la plus forte proportion, occasionnellement. Les femmes de métiers le prennent, dans la plus forte proportion, pour la première fois. Les rentières le prennent, dans la plus fortes proportion, au moins une fois par mois. Les étudiantes disent le prendre, dans une même proportion, pour la première fois, une fois par mois, plus d'une fois par mois, quelques fois l'an et occasionnellement. La classe autres le prend dans la plus forte proportion, quelques fois l'an (figure 4).

h) La satisfaction de l'horaire

Pour ce point, nous verrons la satisfaction de l'horaire selon la raison du déplacement, chez les hommes et chez les femmes, et selon le lieu d'embarquement.

1. Selon la raison du déplacement

1.1 Chez les hommes

Que ce soit pour le travail, pour visiter des parents, pour des services sociaux, pour le magasinage, pour les études ou pour toutes autres raisons, les hommes semblent satisfaits de l'horaire en vigueur (figure 5).

1.2 Chez les femmes

Chez les femmes, on retrouve le même phénomène que chez les hommes. Elles semblent toutes satisfaites de l'horaire, et plus particulièrement celles qui se déplacent pour visiter des parents (figure 6).

2. Selon le lieu d'embarquement

Que ce soit à Montréal, Québec ou dans le Bas Saint-Laurent, il semble que les voyageurs soient satisfaits de l'horaire proposé (figure 7).

À la suite de ces constatations, il apparaît que l'usager est un homme entre 25 et 34 ans et qu'il est un professionnel qui habite la région Bas Saint-Laurent. Il utilise l'autorail au moins une fois par mois et l'utilise pour le travail. Il doit utiliser l'auto tant pour se rendre à la gare que pour se rendre à la destination finale. Finalement, il semble satisfait de l'horaire qui lui est proposé.

CONCLUSION

CONCLUSION

En dernière analyse, il apparaît que, dans la région étudiée, les transporteurs régionaux offrent des services parfois faibles, parfois inexistants à la clientèle des bouts de ligne et que ces services sont adaptés à une clientèle non travaillante.

Nous avons observé que les horaires, tant des transporteurs régionaux que des transporteurs interurbains, sont incompatibles. Dans les dessertes étudiées, il paraît évident que si des correspondances existent, elles semblent le fruit du hasard. Les correspondances avec le train sont pratiquement inexistantes; il y a seulement deux dessertes qui montrent une correspondance soit avec le "Chaleur", soit avec l'autorail.

Nous vous avons démontré que, la très grande majorité des transporteurs ne partage pas le même terminus dans une desserte donnée. Il n'est pas douteux que chacun travaille pour sa propre clientèle.

Nous avons remarqué que dans un même terminus, il y a des correspondances qui ne se font pas et que, dans des terminus distincts, il y a de bonnes correspondances. On peut douter de la cohésion des correspondances qu'offrent les transporteurs régionaux et interurbains.

Nous avons vu que le "Chaleur" offre parfois le seul service de nuit et qu'il n'est appuyé que par un seul transporteur routier, et c'est à New-Richmond qu'on le retrouve.

Pour l'autorail, nous avons observé que ce transporteur offre aux voyageurs une autre possibilité de voyager sur l'axe Québec - Mont-Joli. De plus, l'autorail n'offre de correspondances aux transporteurs régionaux qu'à Montmagny.

Nous avons analysé un questionnaire qui nous indique que l'utilisateur de l'autorail doit se débrouiller seul et ne compter sur aucun transporteur routier, autre qu'un taxi ou une auto, pour se rendre à la gare ou à sa destination finale.

Désormais, nous savons que chacun des transporteurs régionaux travaille pour sa propre clientèle, malgré que quelques uns montrent des dispositions qui favoriseraient l'implantation d'une politique intermodale.

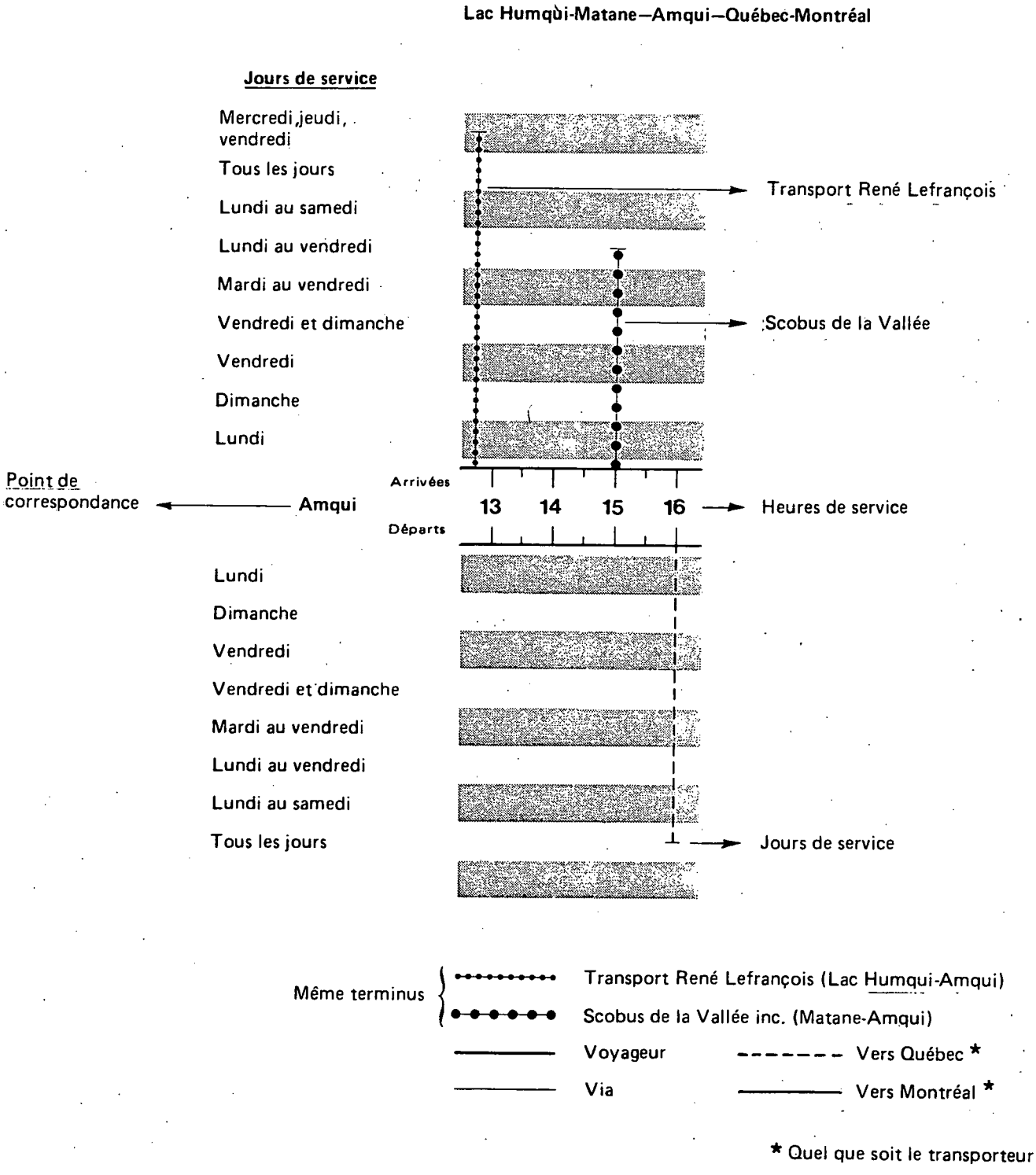
Il ne faudrait pas en conclure que les transporteurs cités dans cette étude n'aient pas un même désir de bien servir leur population. À ce sujet, il serait intéressant de noter ce que les transporteurs de la région étudiée poseront comme gestes à un éventuel retrait du transporteur interurbain. Si retrait il y a, les autorités concernées par une éventuelle politique intermodale pourront montrer à ces transporteurs régionaux les quelques affinités qui les unissent déjà dans le secteur du transport des personnes dans la région du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie.

ANNEXE A

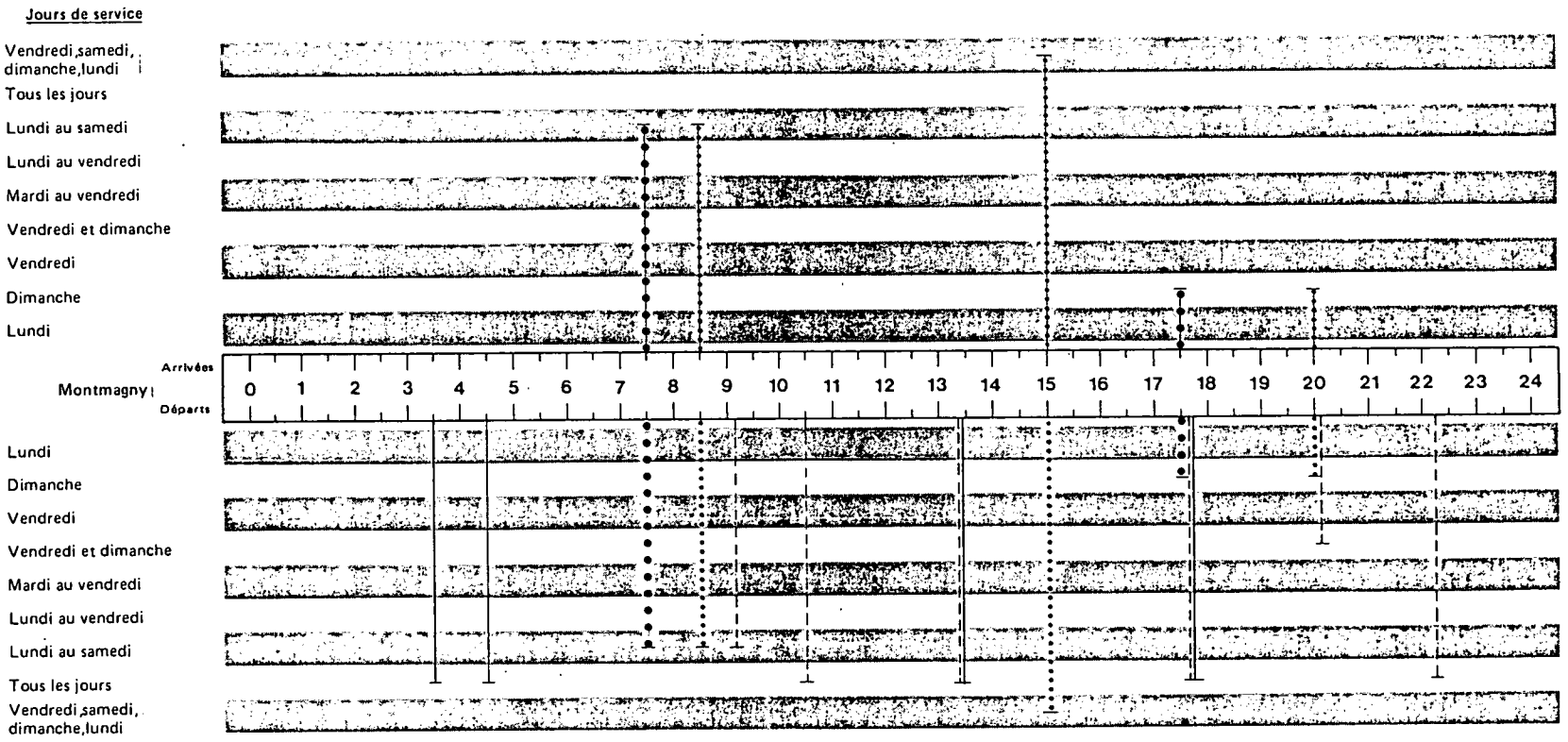
LES SERVIES OFFERTS PAR CHACUN DES TRANSPORTEURS POUR CHAQUE POINT DE CORRESPONDANCE

ANNEXE A

EXEMPLE
6 a) Mont-Joli



Lac Frontière-Saint-Pamphile—Montmagny—Québec-Montréal



Les autobus Deshaies (Saint-Pamphile—Montmagny)

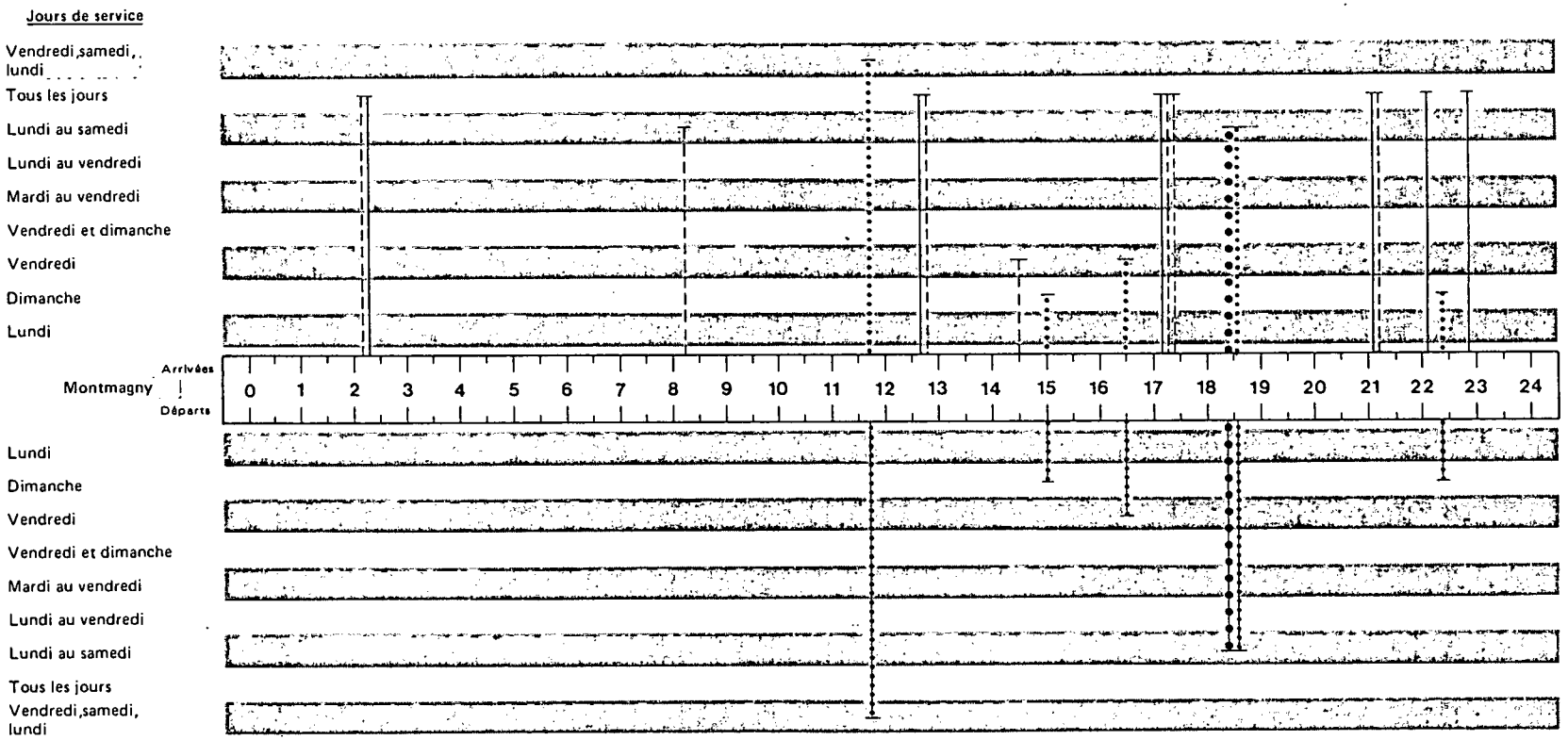
Transport Fontaine (Lac Frontière—Montmagny)

Voyageur

Via

A-1.a

Montréal-Québec–Montmagny–Lac Frontière-Saint-Pamphile



Les autobus Deshaies (Montmagny–Saint-Pamphile)

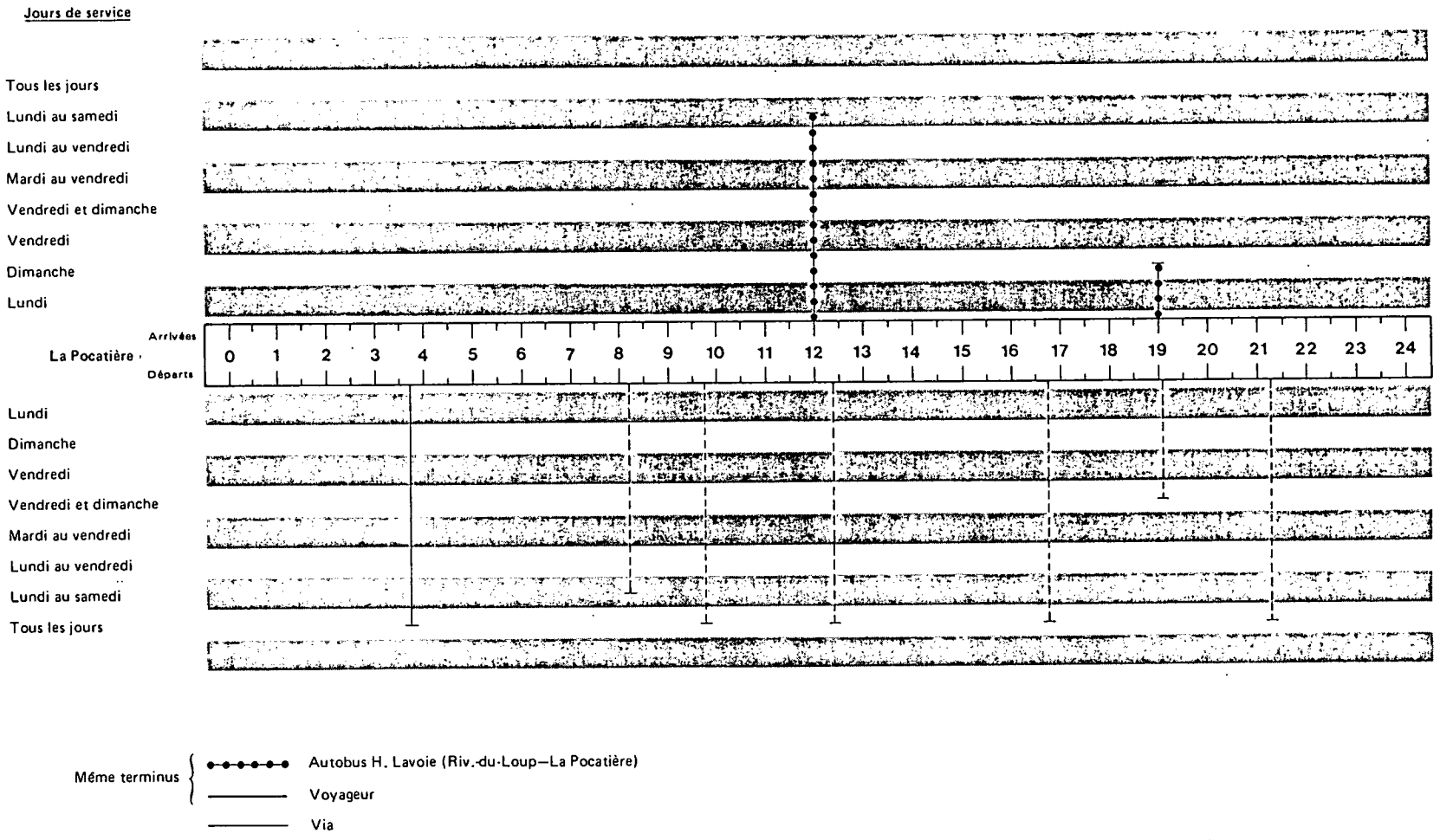
Transport Fontaine (Montmagny–Lac Frontière-Saint-Pamphile)

Voyageur

Via

A-1.b

Rivière-du-Loup-La Pocatière—Québec-Montréal



Même terminus

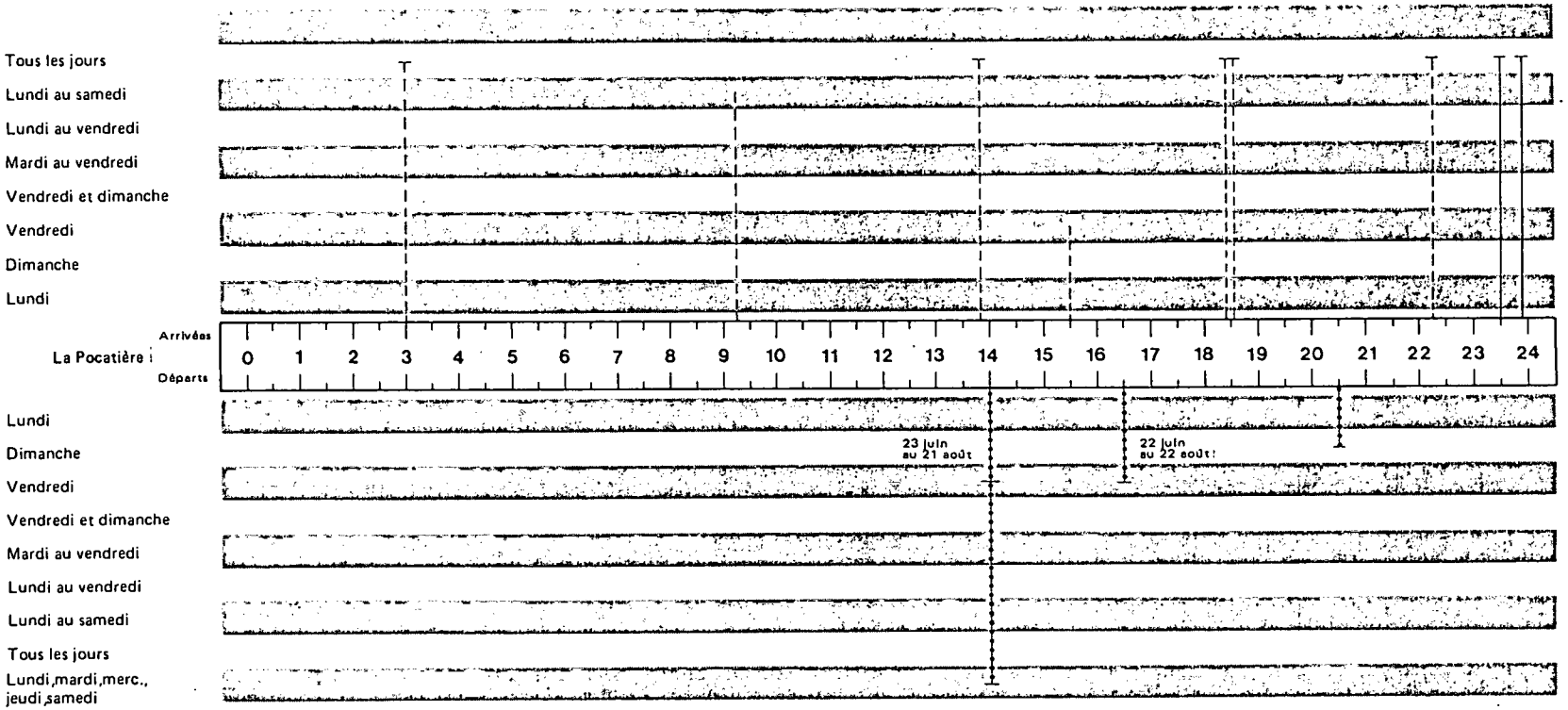
Autobus H. Lavoie (Riv.-du-Loup—La Pocatière)

Voyageur

Via

A-2.a

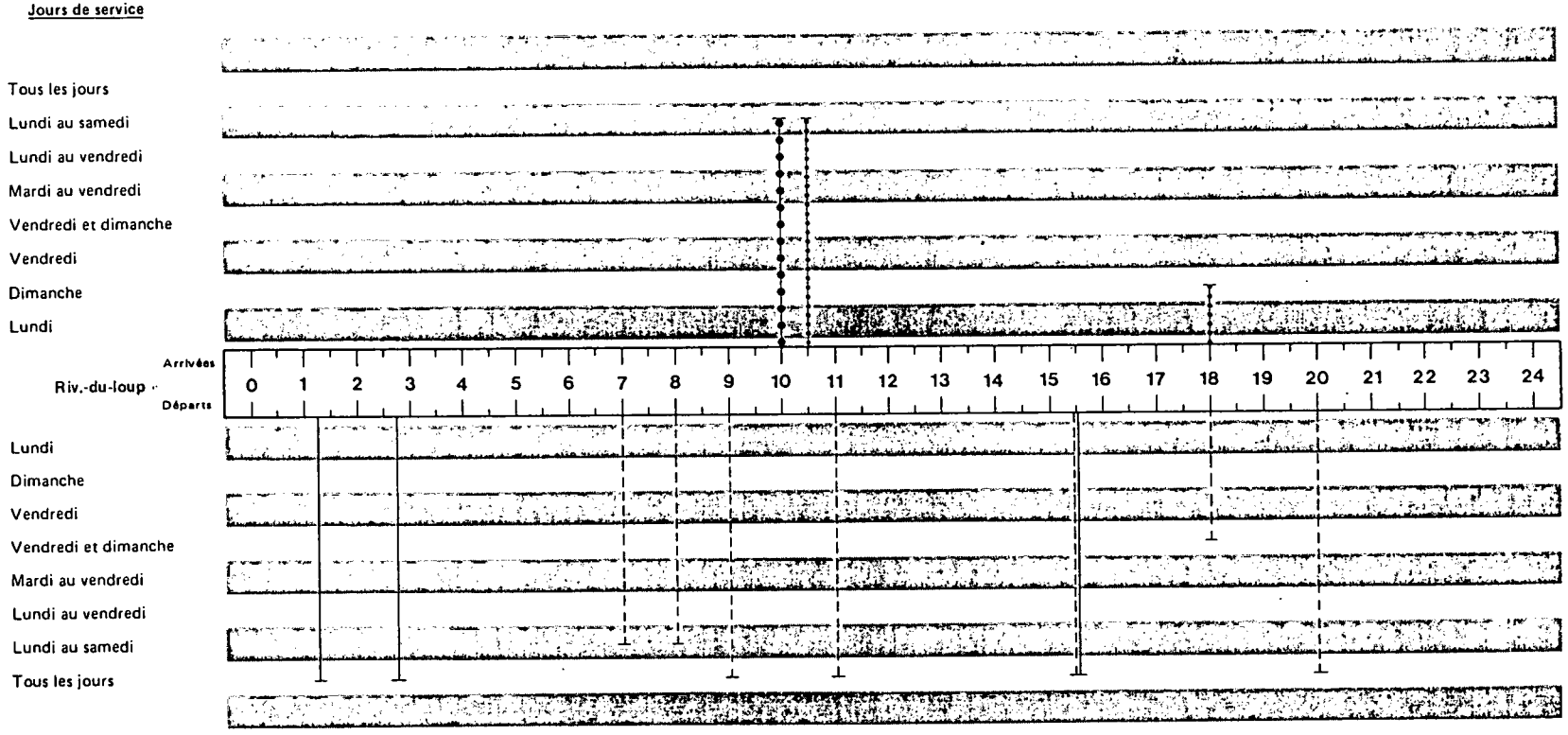
Montréal-Québec—La Pocatière-Rivière-du-Loup



Même terminus
- Autobus H. Lavoie (La Pocatière—Riv.-du-Loup)
- Voyageur
- Via

A-2.b

Rivière-Bleue-Biencourt—Rivière-du-Loup—Québec-Montréal

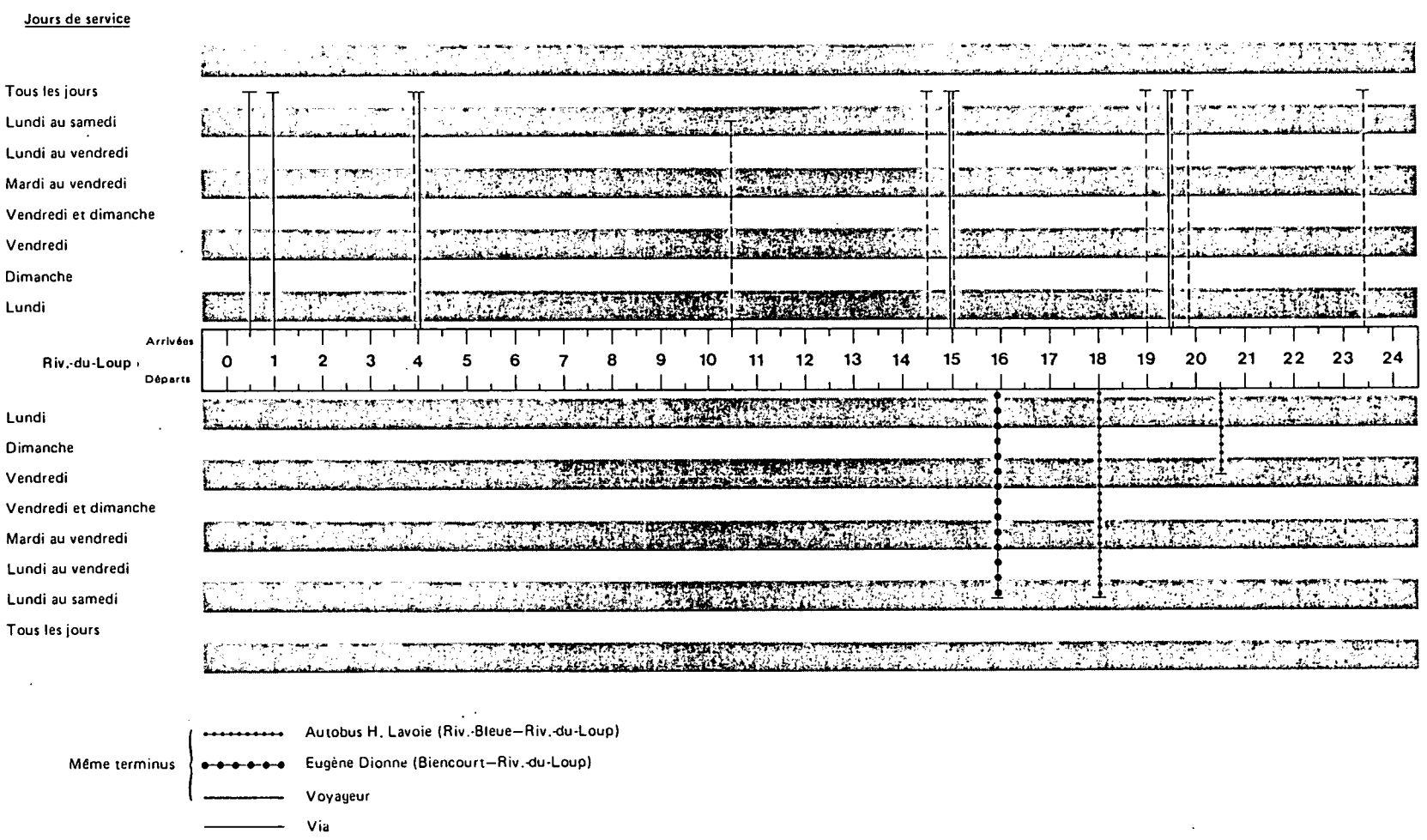


Même terminus

- Autobus H. Lavoie (Riv.-Bleue—Riv.-du-Loup)
- Eugène Dionne (Biencourt—Riv.-du-Loup)
- Voyageur
- Via

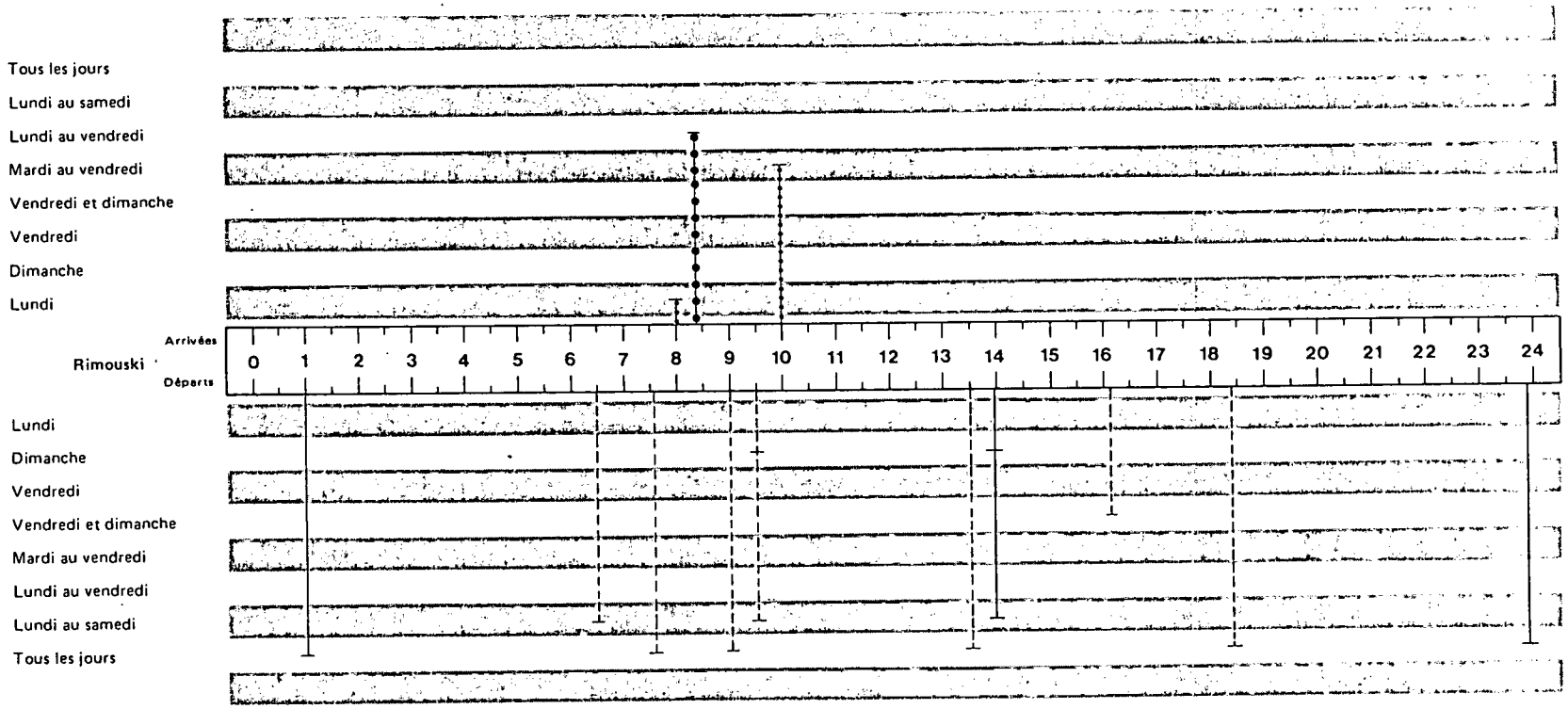
A-3.a

Montréal-Québec—Rivière-du-Loup—Rivière-Bleue-Biencourt



A-3.b

Biencourt-Saint-Charles-Garnier—Rimouski—Québec-Montréal



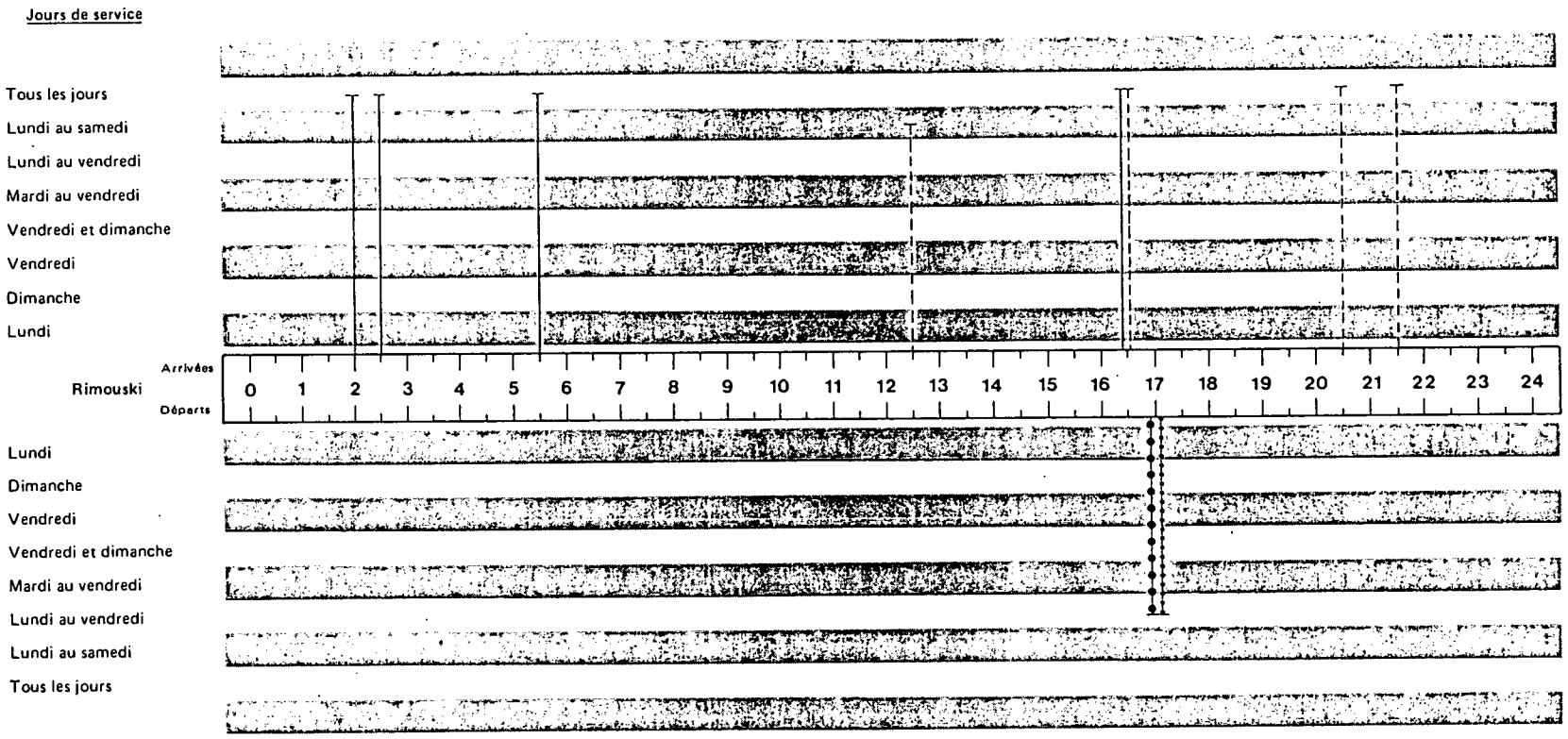
Transport Mitis inc. (Biencourt-Rimouski)

Transport de l'Anse inc. (Saint-Charles-Garnier-Rimouski)

Voyageur

Via

Montréal-Québec—Rimouski—Biencourt-Saint-Charles-Garnier



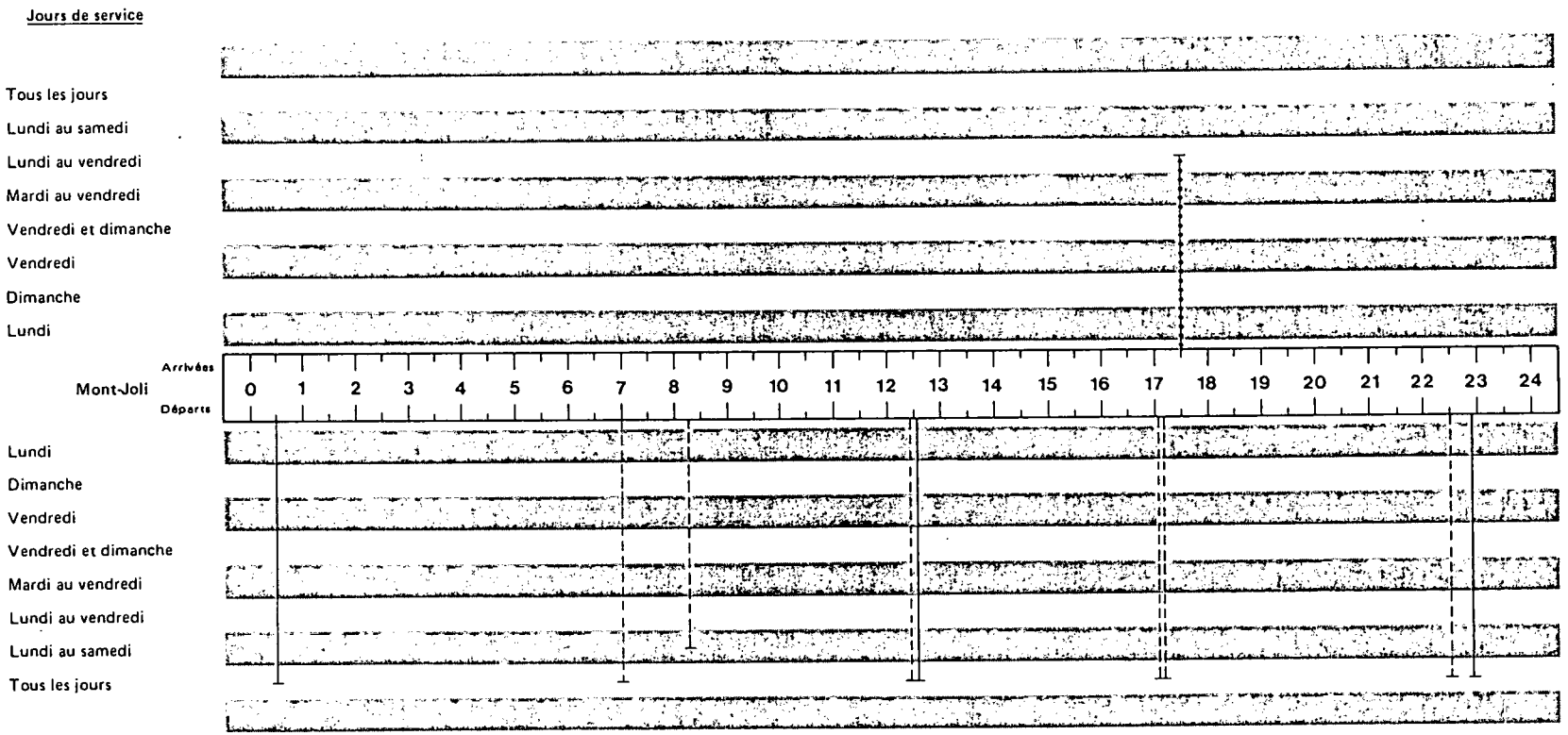
Transport Mitis inc. (Biencourt-Rimouski)

Transport de l'Anse inc. (Saint-Charles-Garnier-Rimouski)

Voyageur

Via

Saint-Donat-Mont-Joli—Québec-Montréal



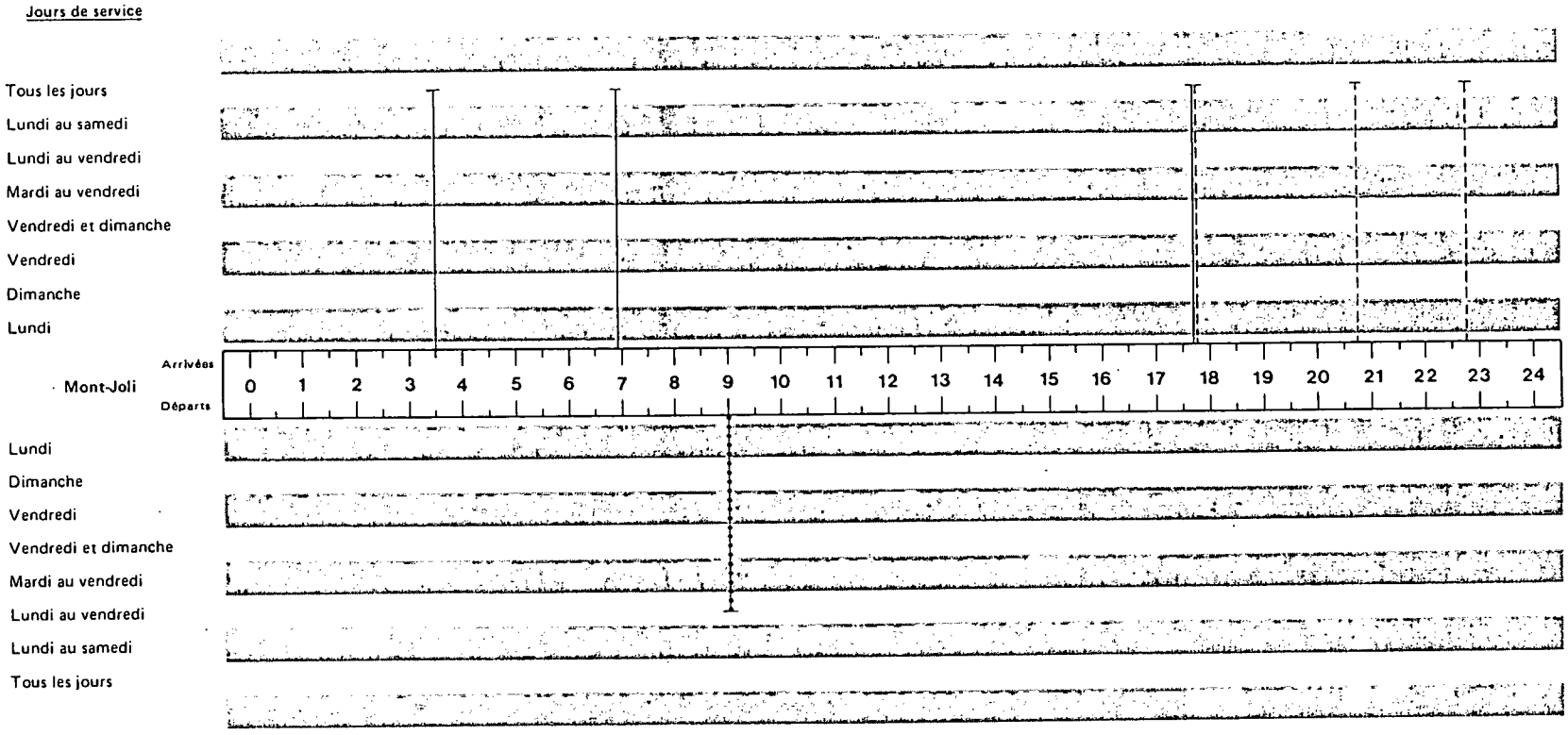
Transport Gérard Hallé (Saint-Donat—Mont-joli)

Voyageur

Via

A-5.a

Montréal-Québec—Mont-Joli—Saint-Donat



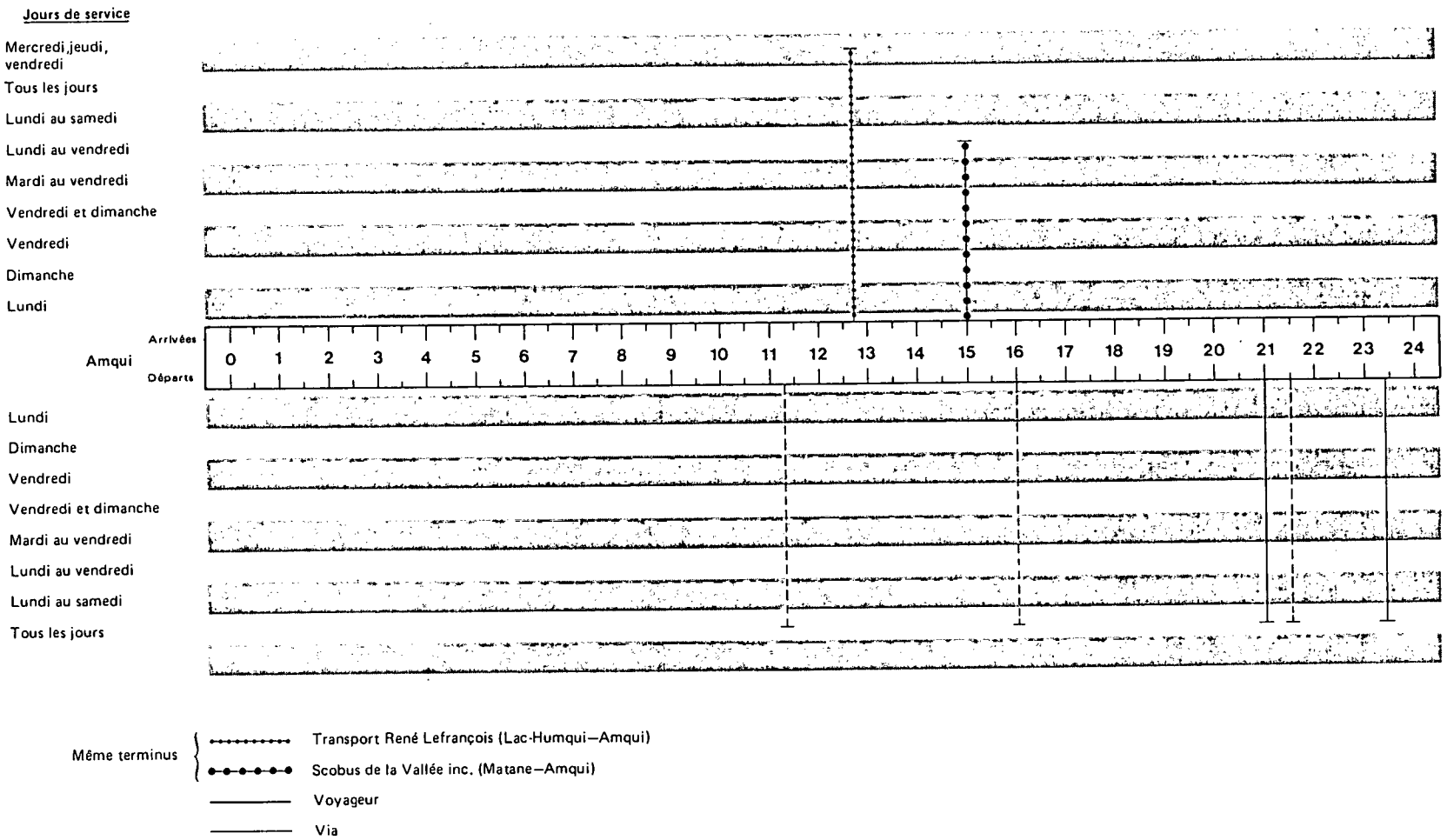
Transport Gérard Hallé (Saint-Donat—Mont-joli)

Voyageur

Via

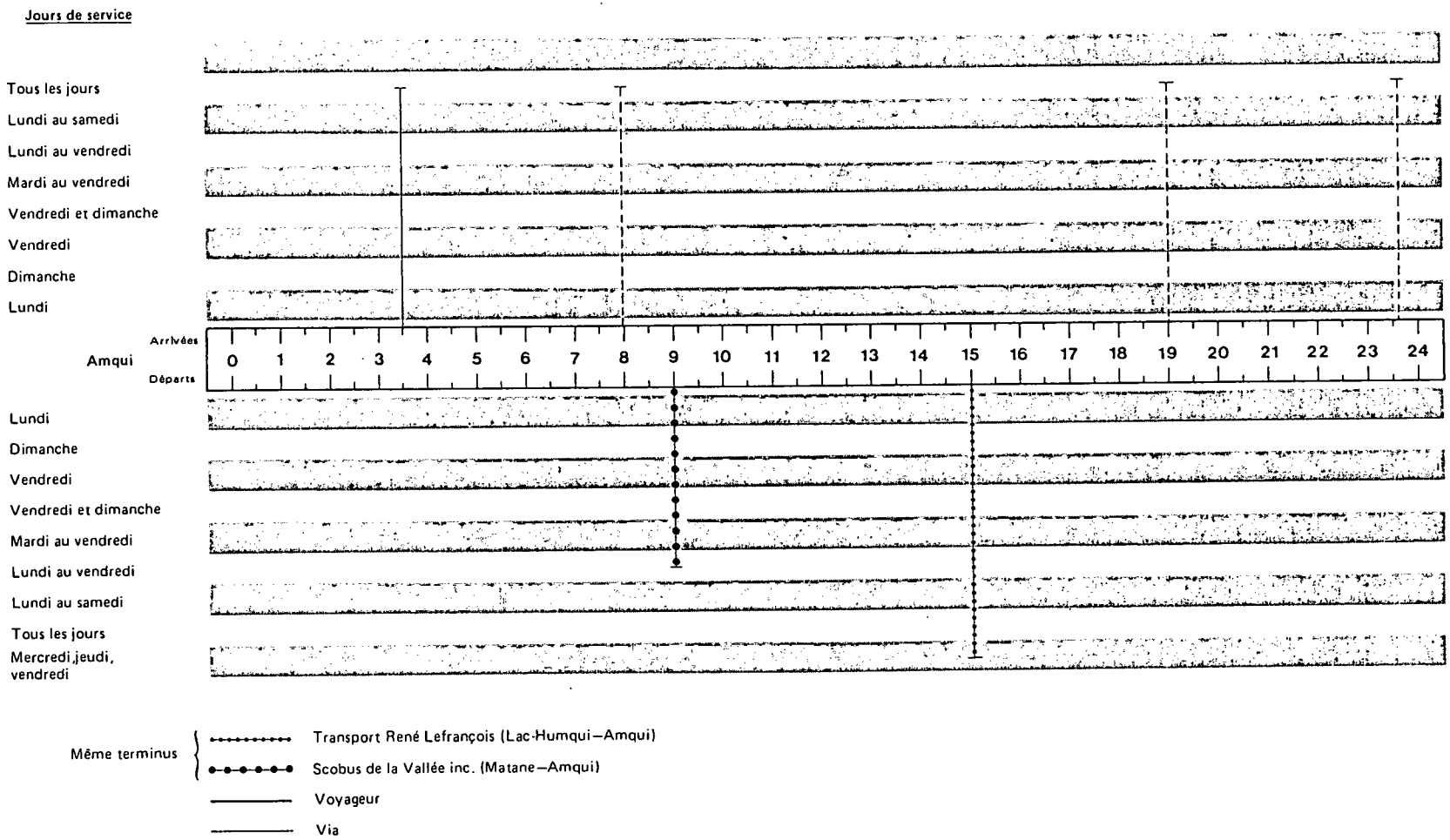
A-5.b

Lac-Humqui-Matane—Amqui—Québec-Montréal



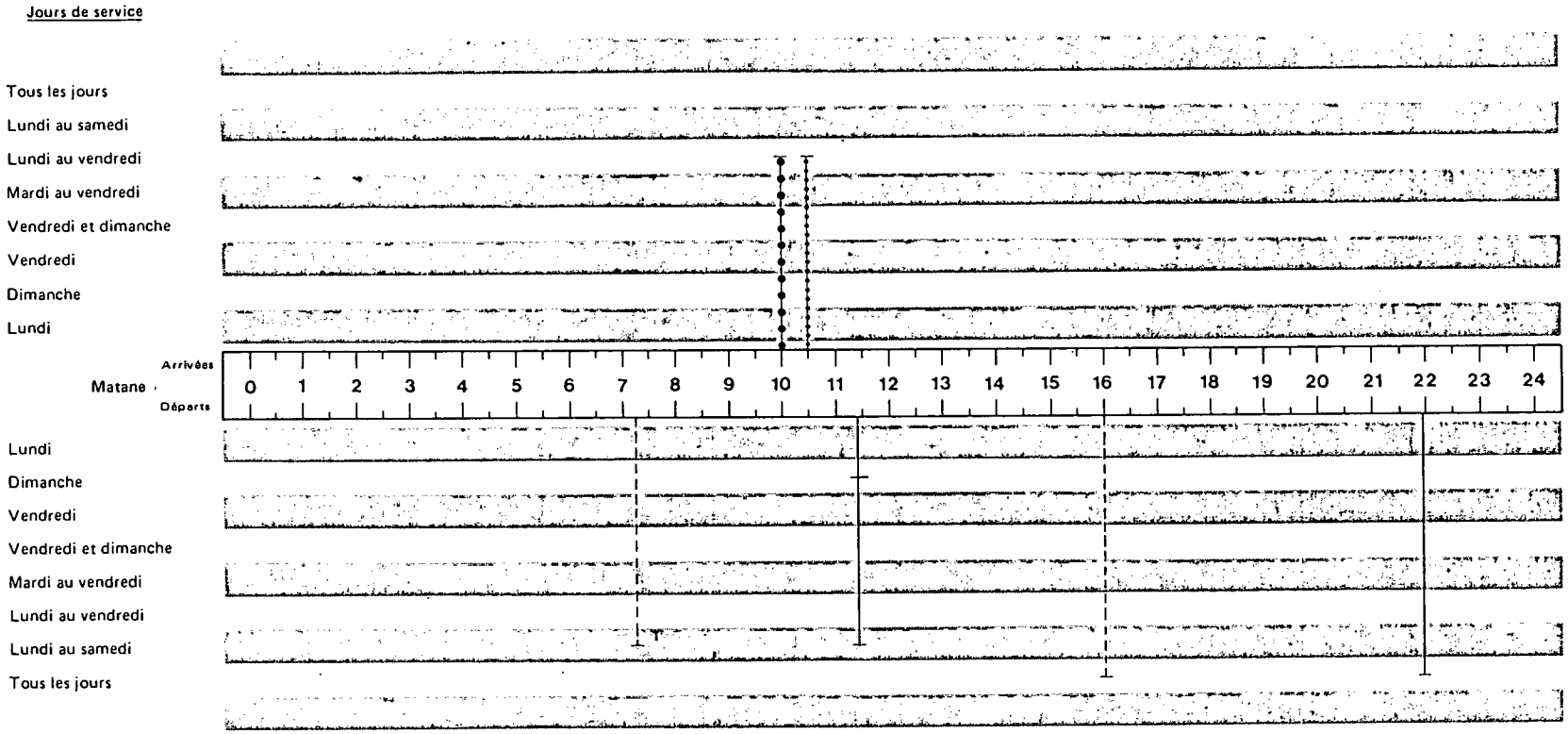
A-6.a

Montréal-Québec—Amqui—Lac-Humqui-Matane



A-6.b

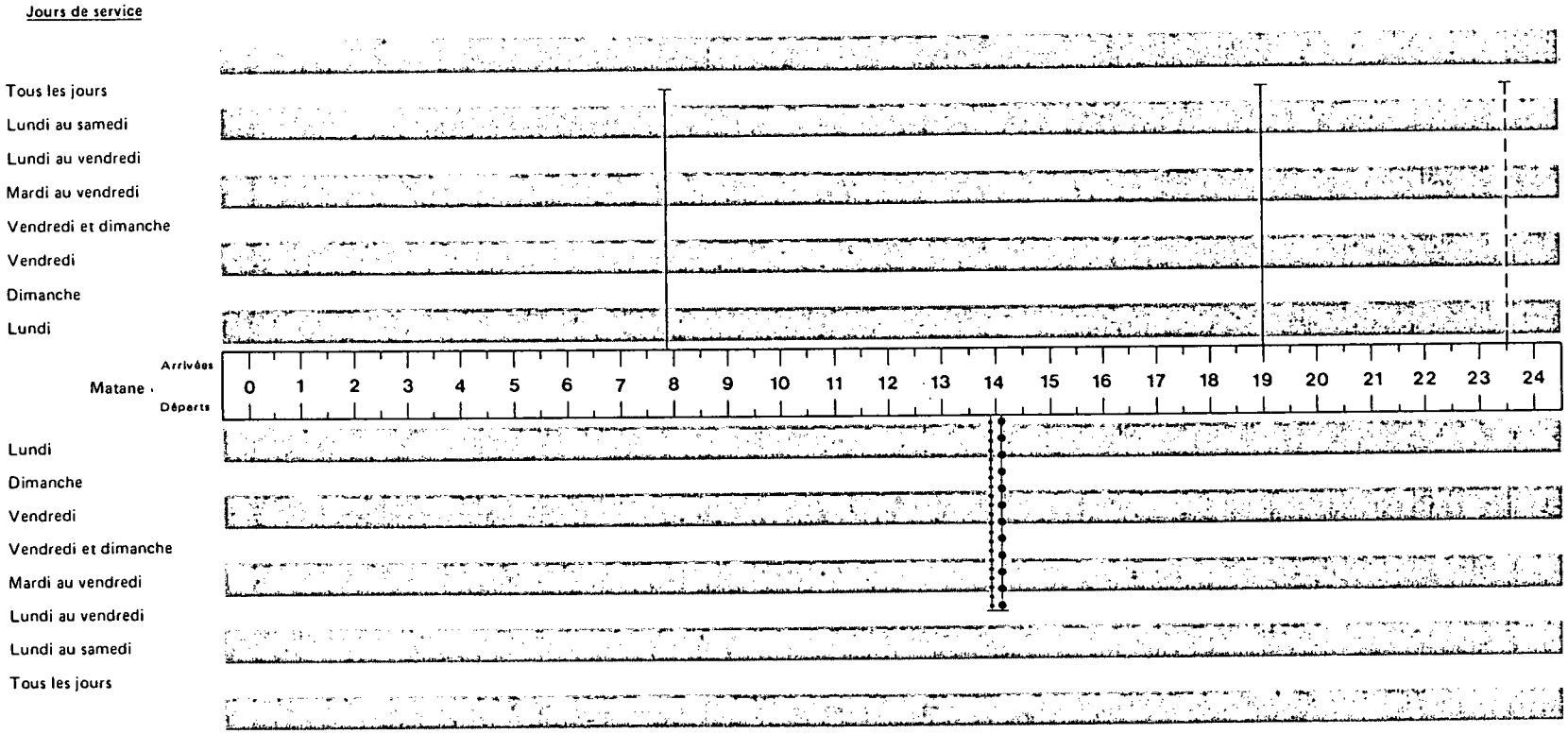
Sainte-Anne-des-Monts-Amqui—Matane—Québec-Montréal



Même terminus

- Transport des Monts ltée (Sainte-Anne-des-Monts—Matane)
- Scobus de la Vallée inc. (Amqui—Matane)
- Voyageur
- Via

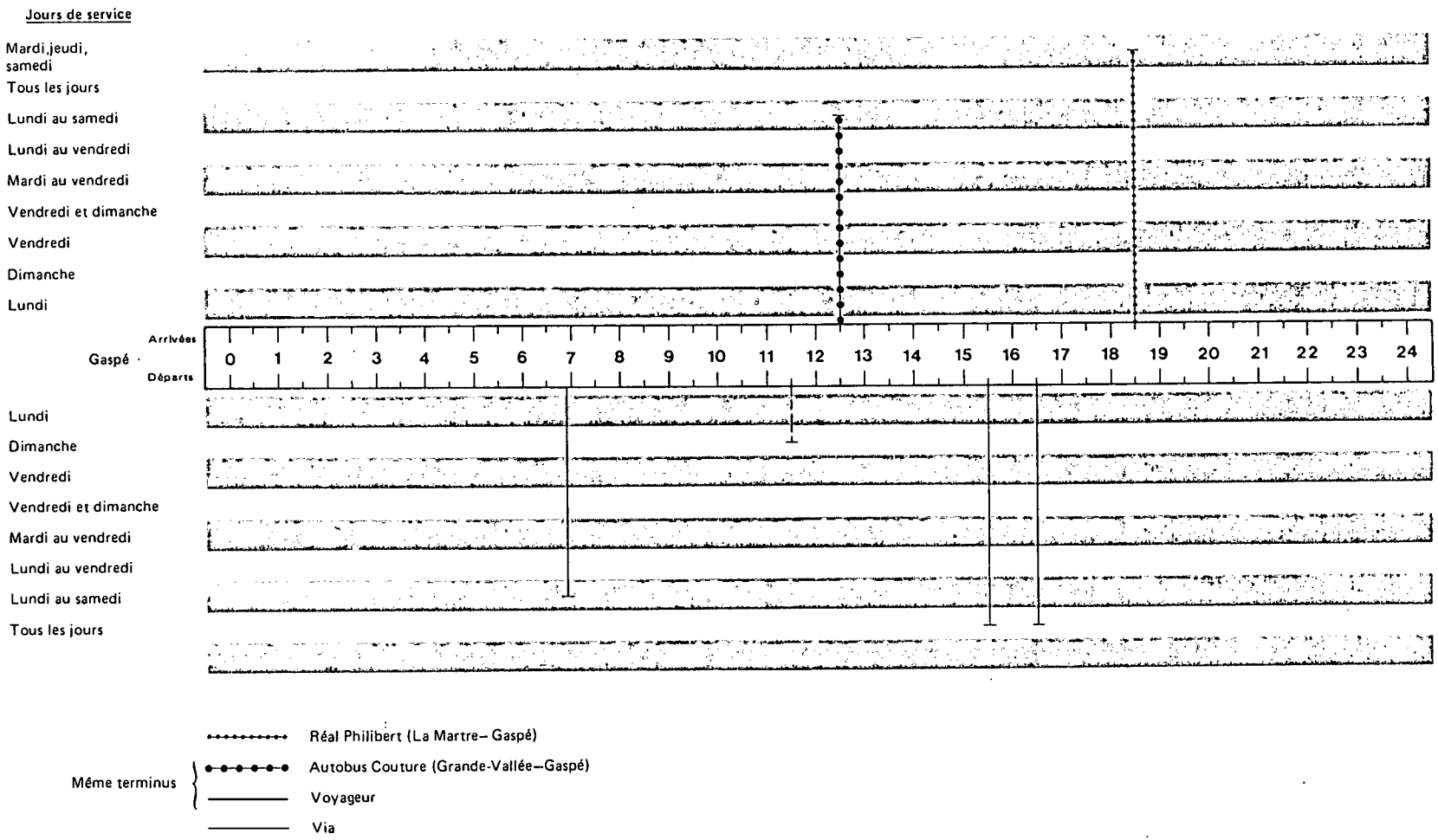
Montréal-Québec—Matane—Sainte-Anne-des-Monts-Amqui



Même terminus

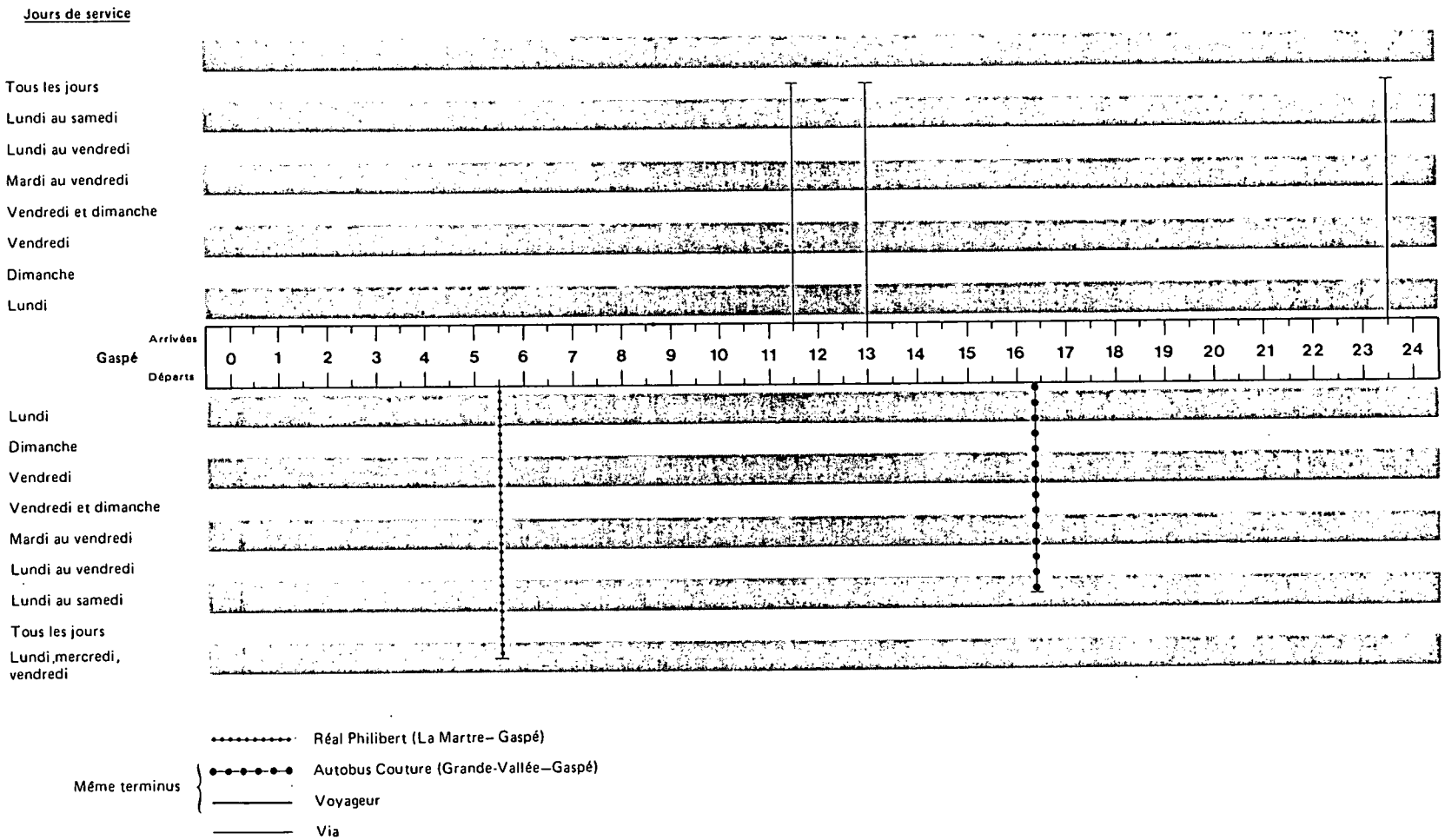
- Transport des Monts ltée (Sainte-Anne-des-Monts—Matane)
- Scobus de la Vallée inc. (Amqui—Matane)
- Voyageur
- Via

La Martre-Grande-Vallée—Gaspé—Québec-Montréal



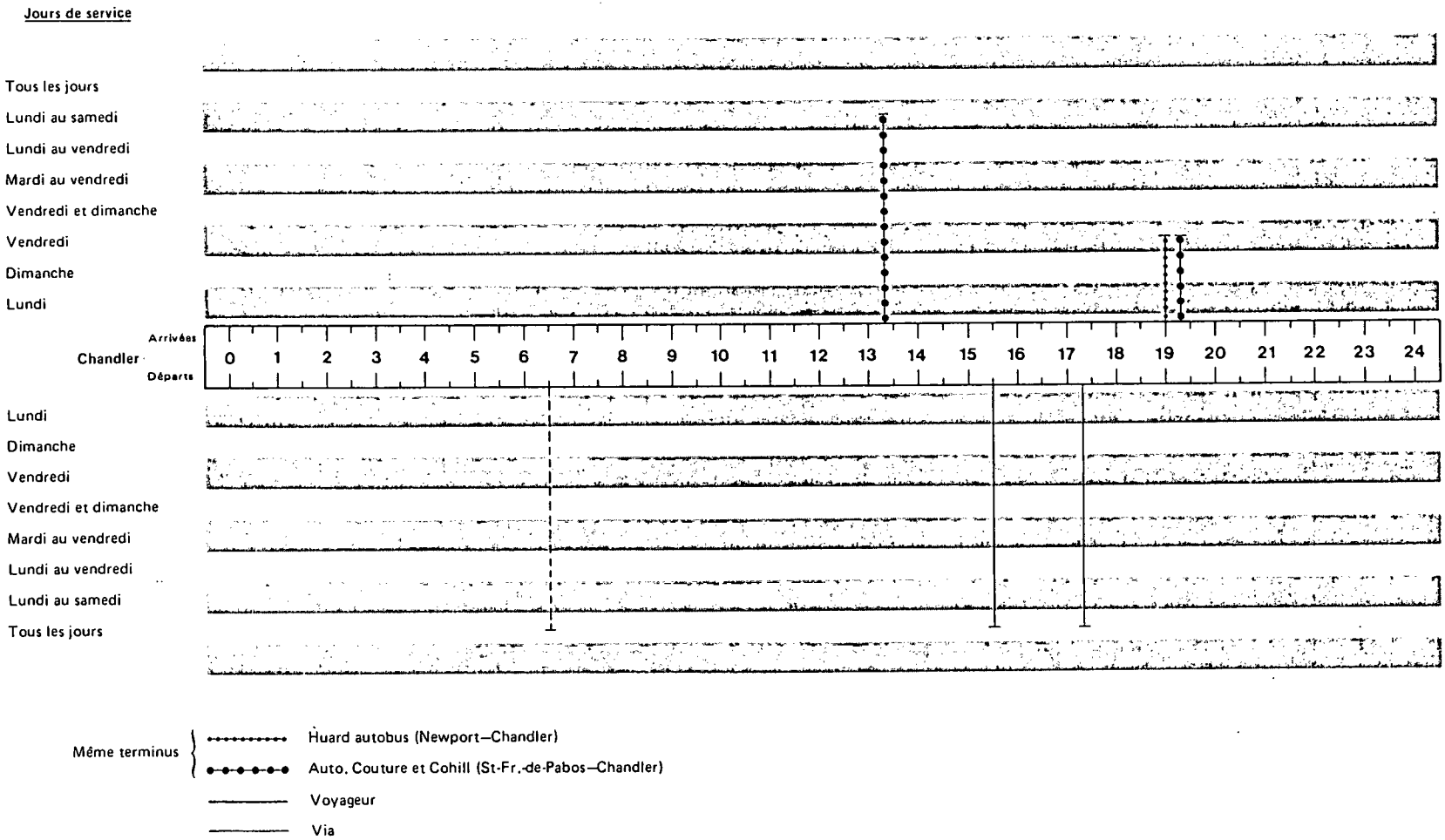
A-8.a

Montréal-Québec—Gaspé—La Martre-Grande-Vallée



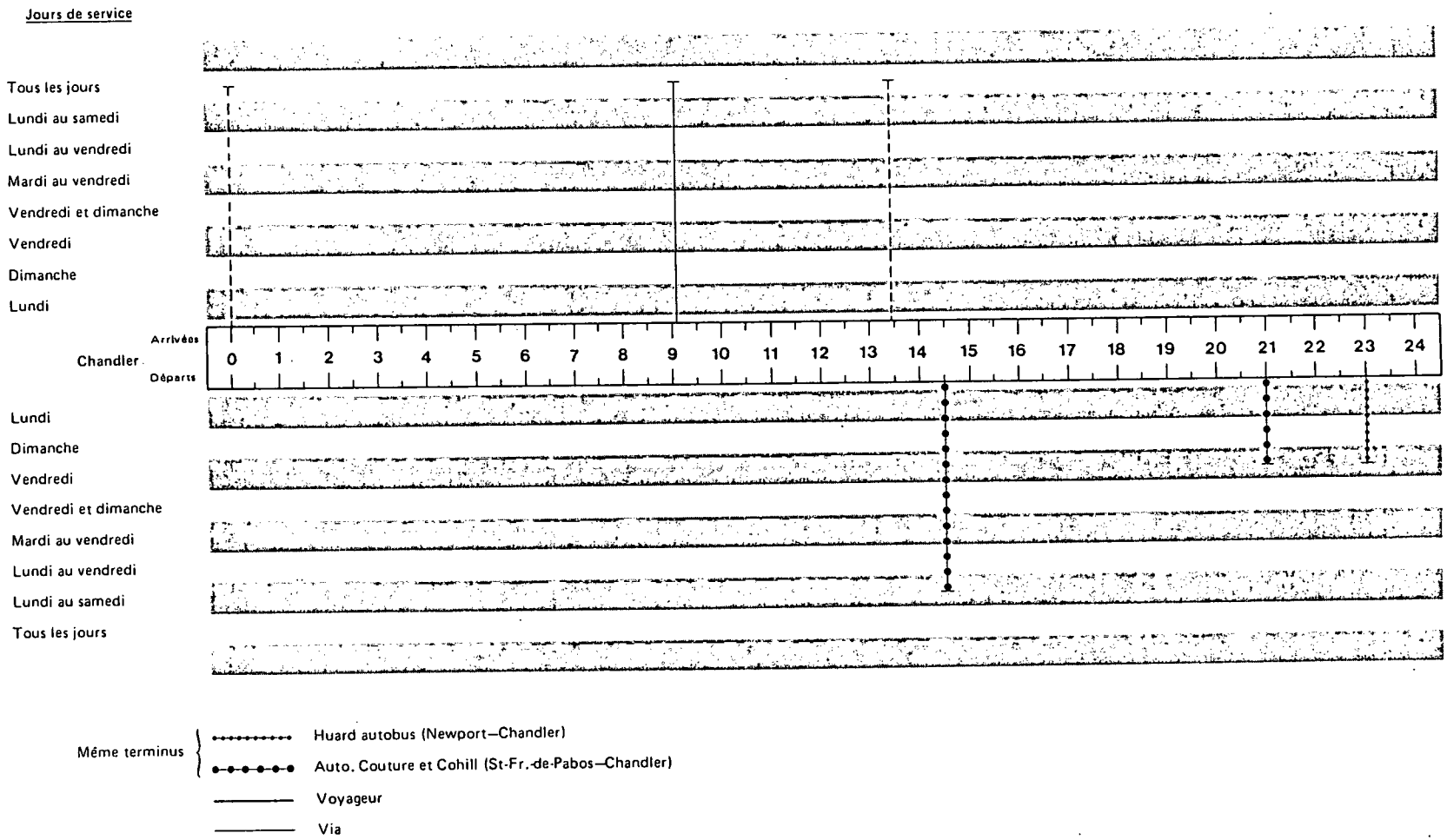
A-8.b

Saint-François-de-Pabos-Newport—Chandler—Québec-Montréal



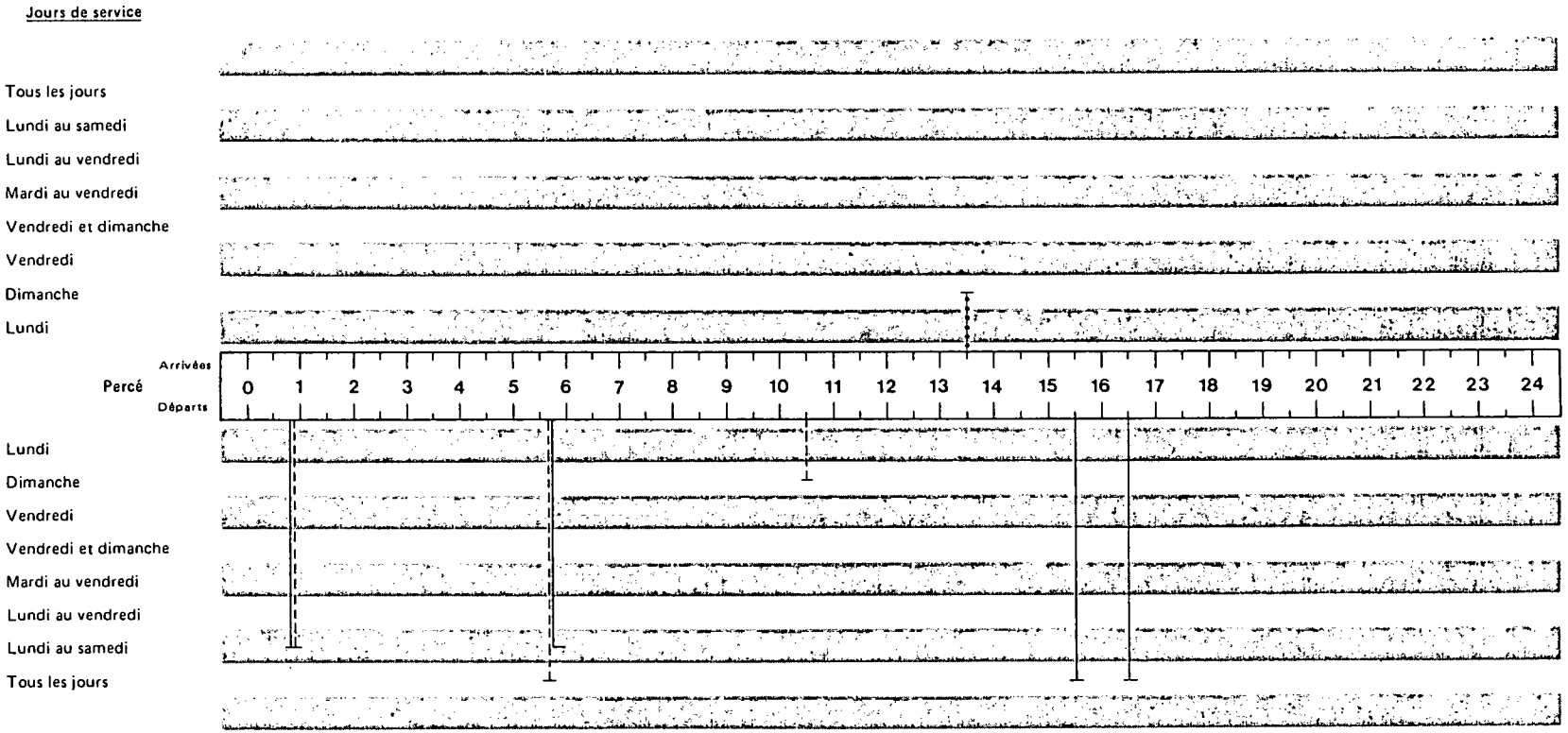
A-9.a

Montréal-Québec—Chandler—Saint-François-de-Pabos-Newport



A-9.b

Saint-François-de-Pabos—Percé—Québec-Montréal



Même terminus

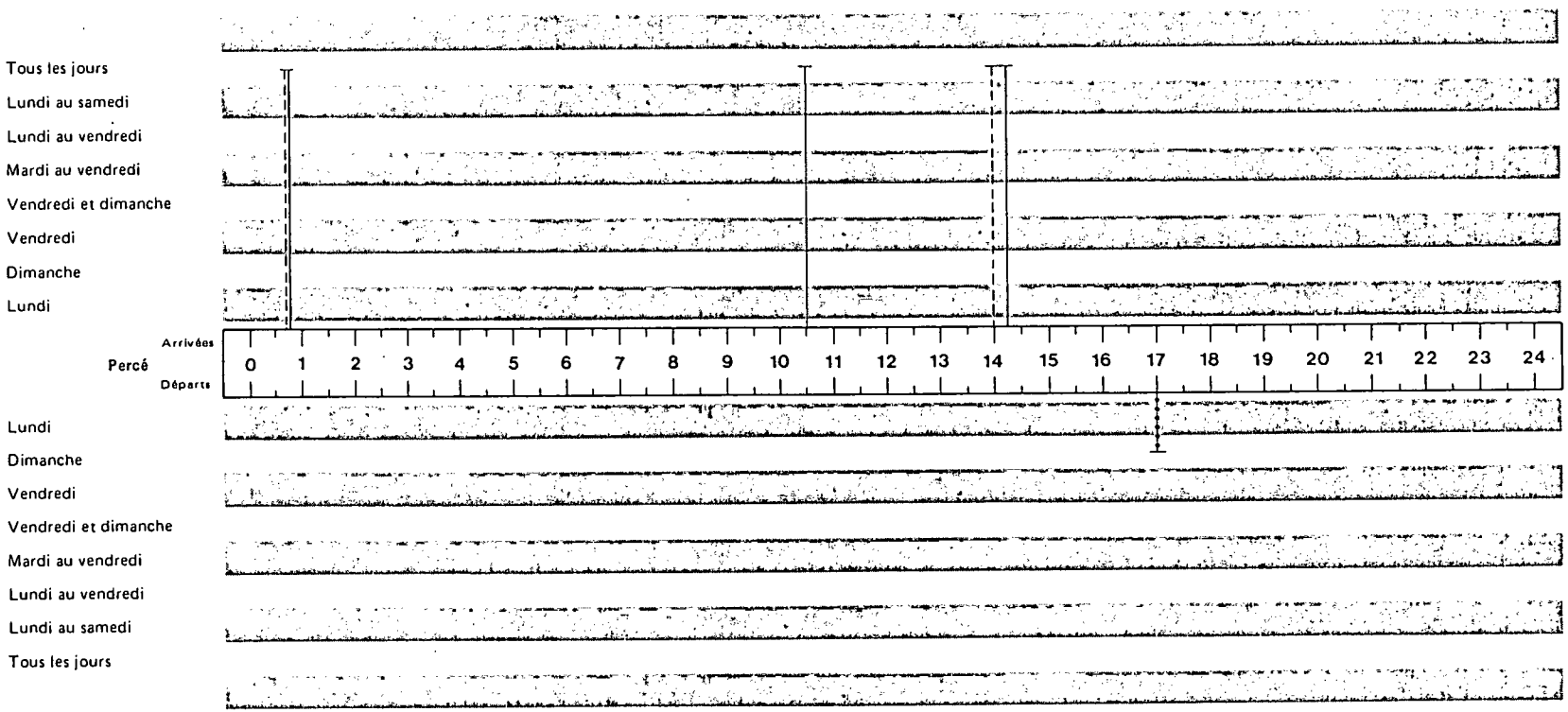
Huard autobus (saint-François-de-Pabos—Percé)

Voyageur

Via

Montréal-Québec—Percé—Saint-François-de-Pabos

Jours de service



Même terminus

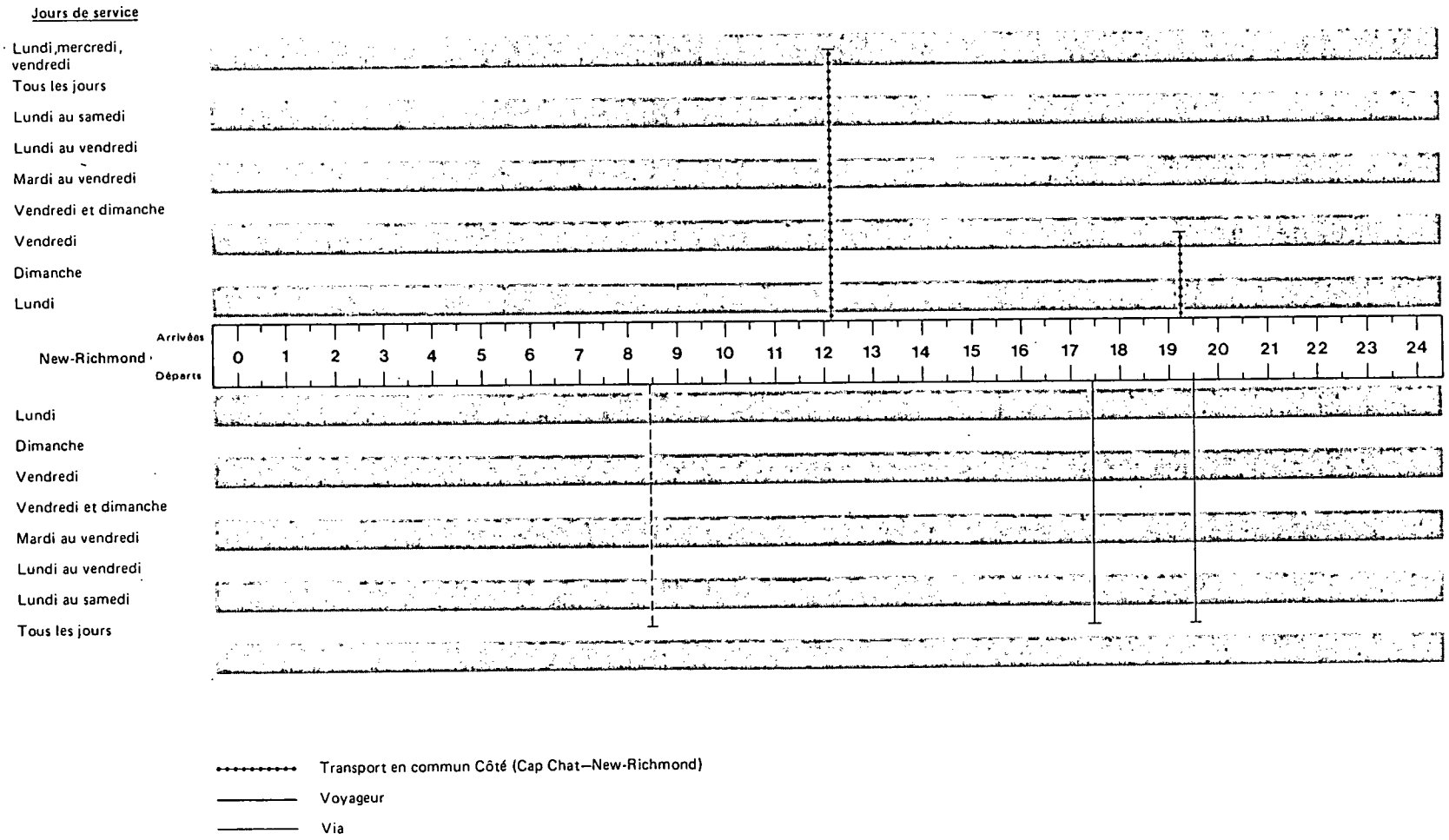
Huard autobus (saint-François-de-Pabos—Percé)

Voyageur

Via

A-10.b

Cap-Chat-New-Richmond—Québec-Montréal



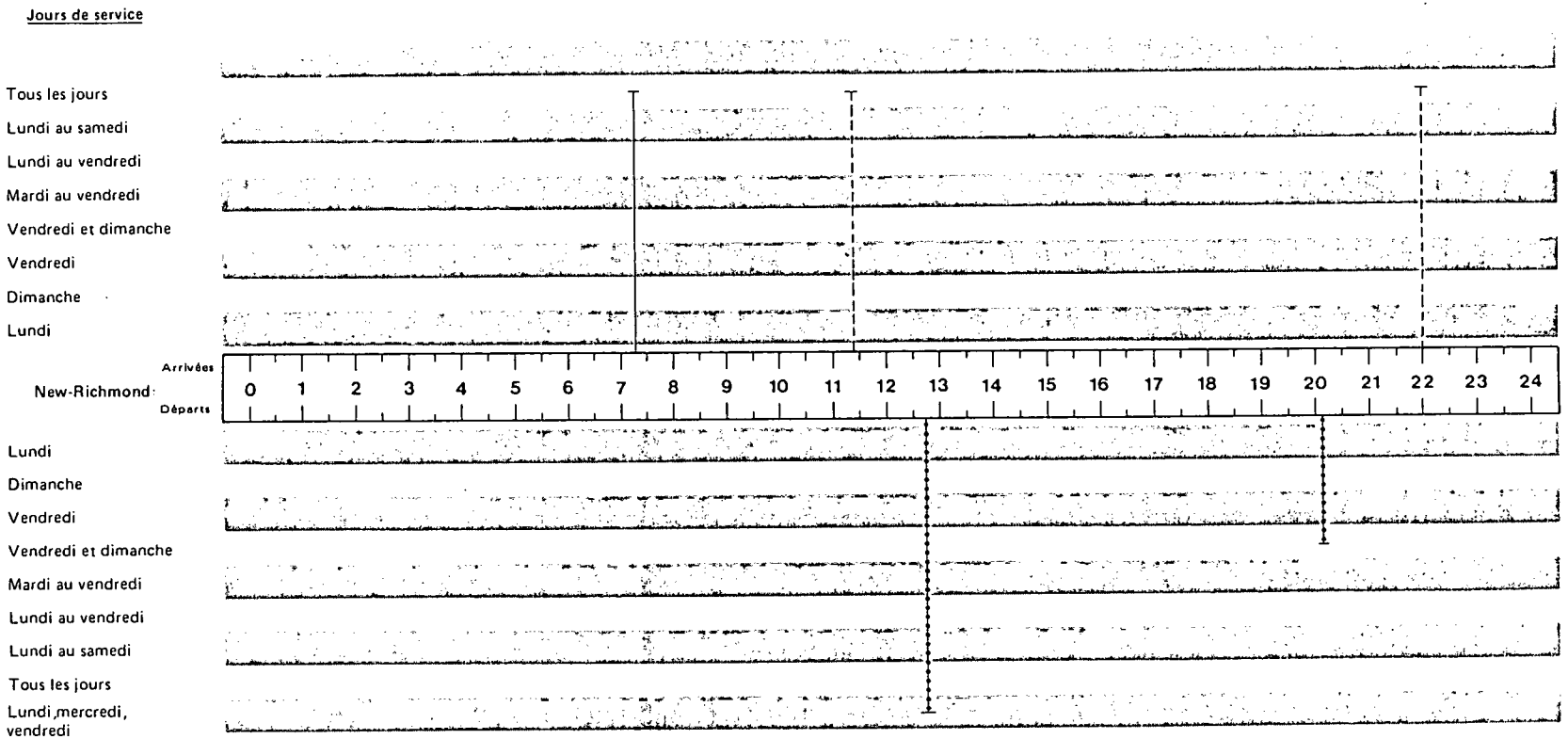
Transport en commun Côté (Cap Chat—New-Richmond)

Voyageur

Via

A-11.a

Montréal-Québec—New-Richmond-Cap-Chat



Transport en commun Côté (Cap Chat—New-Richmond)

Voyageur

Via

A-11.b

ANNEXE B

LES CORRESPONDANCES OFFERTES PAR LES TRANSPORTEURS

ANNEXE B

EXEMPLE

1 a) Montmagny

POINT DE CORRESPONDANCE: MONTMAGNY

A) Lac Frontière - St-Pamphile - Montmagny → Québec - Montréal

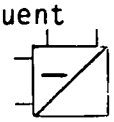
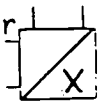
St-Pamphile / Lac-Frontière — SERVICES	NUIT	MATINÉE	APRÈS-MIDI	SOIRÉE	
* Transport Fontaine	-	1	1	-	ARRIVÉES
* Autobus Deshaies	-	1	1	1	ARRIVÉES
Voyageur	1	1	4	2	DÉPARTS
VIA Rail	1	1	-	-	

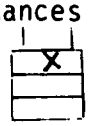
CORRESPONDANCES	Transport Fontaine	Autobus Deshaies
VOYAGEUR	- / X	X / - / X
VIA-RAIL	- / -	- / - / -

* Ces deux transporteurs se rendent à Québec

X: Bonne correspondance (battement inférieur à 1 h 15)

-: Non correspondance (battement supérieur à 1 h 15)

Transport Fontaine offre deux arrivées à Montmagny, une en matinée et une en après-midi. Le tableau des correspondances indiquent que l'arrivée en matinée n'est pas une correspondance pour Voyageur  , mais que l'arrivée en après-midi est une correspondance pour Voyageur  .

Autobus Deshaies offre trois arrivées à Montmagny, une en matinée, une en après-midi et une dernière en soirée. Le tableau des corsrespondances indiquent que l'arrivée en matinée est une bonne correspondance  , que l'arrivée en après-midi n'est pas une correspondance et que l'arrivée en soirée est une correspondance pour Voyageur .

POINT DE
CORRESPONDANCE: MONTMAGNY

A) Lac Frontière -
St-Pamphile - Montmagny → Québec - Montréal

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
* Transport Fontaine	-	1	1	-	ARRIVEES
* Autobus Deshaies	-	1	1	1	
Voyageur	1	1	4	2	DEPARTS
VIA Rail	1	1	-	-	

CORRESPONDANCES	Transport Fontaine	Autobus Deshaies
VOYAGEUR	- / X	X / - / X
VIA-RAIL	- / -	- / - / -

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Transport Fontaine	-	X
Autobus Deshaies	-	X
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

* Ces deux transporteurs se rendent à Québec

B) Montréal - Québec → Montmagny - Lac-Frontière
St-Pamphile

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA Rail	-	-	1	1	ARRIVEES
Voyageur	2	1	5	2	
Autobus Deshaies	-	1	2	2	DEPART
Transport Fontaine	-	-	-	1	

CORRESPONDANCES	Transport Fontaine	Autobus Deshaies
VOYAGEUR	X	X / X
VIA-RAIL	X	X / -

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Transport Fontaine	-	X
Autobus Deshaies	-	X
Voyageur	-	X
VIA RAIL	-	X

POINT DE
CORRESPONDANCE: LA POCATIERE

A) Rivière-du-Loup - La Pocatière → Québec - Montréal

Rivière-du-Loup / SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Autobus H. Lavoie	-	1	-	1	ARRIVEES
Voyageur	-	1	2	2	DEPARTS
VIA Rail	1	1	-	-	

CORRESPONDANCES	Autobus H. Lavoie	Ø
VOYAGEUR	X / X	Ø
VIA-RAIL	-	Ø

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Autobus H. Lavoie	X	-
Voyageur	X	-
VIA Rail	-	X

B) Montréal → La Pocatière - Rivière-du-Loup

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA rail	-	-	-	2	ARRIVEES
Voyageur	1	1	2	3	
Autobus H. Lavoie	-	-	2	1	DEPART
Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	

CORRESPONDANCES	Autobus H. Lavoie	Ø
VOYAGEUR	X X -	Ø
VIA-RAIL	- - -	Ø

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Autobus H. Lavoie	X	-
Voyageur	X	-
VIA Rail	-	X

POINT DE CORRESPONDANCE: RIVIERE-DU-LOUP

A) Rivière-Bleu
Biencourt - Rivière-du-Loup ⟶ Québec - Montréal

Biencourt / Rivière-Bleue — SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Autobus H. Lavoie	-	1	-	1	ARRIVEES
Eugène Dionne	-	1	-	-	
Voyageur	1	3	3	1	DEPARTS
VIA Rail	1	1	-	-	

CORRESPONDANCES	Autobus Lavoie	Eugène Dionne
VOYAGEUR	X / X	X
VIA-RAIL	- / -	-

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Autobus H. Lavoie	X	-
Eugène Dionne	X	-
Voyageur	X	-
VIA Rail	-	X

B) Montréal - Québec ⟶ Rivière-du-Loup - Rivière-Bleue
Biencourt

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA Rail	1	-	-	1	ARRIVEES
Voyageur	3	1	3	4	
Eugène Dionne	-	-	1	-	DEPART
Autobus H. Lavoie	-	-	-	2	

CORRESPONDANCES	Autobus H. Lavoie	Eugène Dionne
VOYAGEUR	- / X	X
VIA-RAIL	- / -	-

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Autobus H. Lavoie	X	-
Eugène Dionne	X	-
Voyageur	X	-
Autobus H. Lavoie	-	X

POINT DE CORRESPONDANCE: RIMOUSKI

A) Biencourt
St-Charles - Garnier - Rimouski ⟶ Québec - Montréal

St-Charles - Garnier / Biencourt — SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Transport Mitis Inc.	-	2	-	-	ARRIVEES
Transport de l'Anse Inc.	-	1	-	-	
Voyageur	-	3	3	2	DEPARTS
VIA Rail	1	1	-	-	

CORRESPONDANCES	Transport Mitis Inc.	Transport de l'Anse
VOYAGEUR	X / -	-
VIA-RAIL	- / -	-

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Transport Mitis Inc.	-	X
Transport de l'Anse Inc.	-	X
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

B) Montréal - Québec ⟶ Rimouski - Biencourt - St-Charles - Garnier

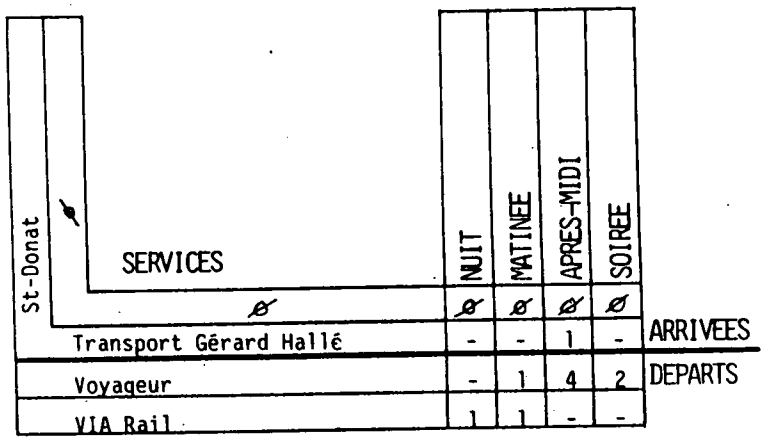
SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA Rail	1	-	-	1	ARRIVEES
Voyageur	2	-	3	1	
Transport de l'Anse Inc.	-	-	1	-	DEPART
Transport Mitis Inc.	-	-	1	-	

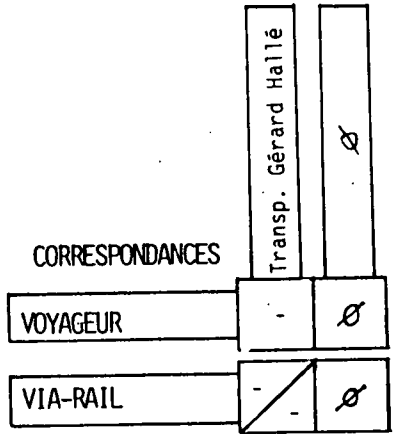
CORRESPONDANCES	Transport Mitis Inc.	Transport de l'Anse
VOYAGEUR	X	X
VIA-RAIL	-	-

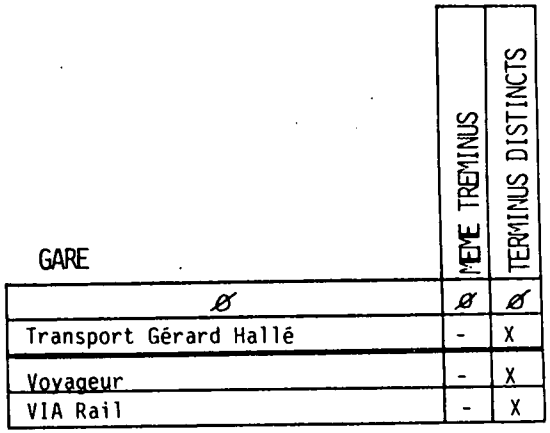
GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Transport Mitis Inc.	-	X
Transport de l'Anse Inc.	-	X
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

POINT DE
CORRESPONDANCE: MONT-JOLI

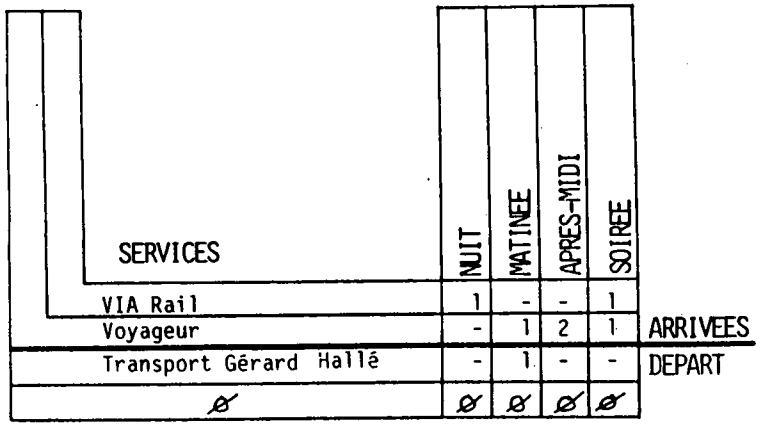
A) St-Donat - Mont-Joli ⟶ Québec - Montréal

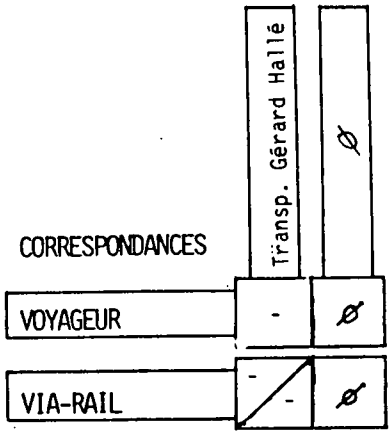


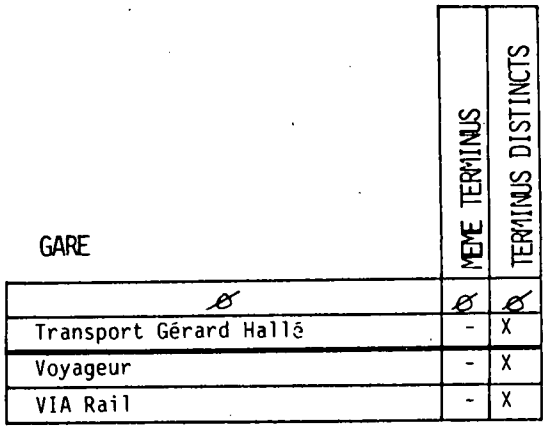




B) Montréal - Québec ⟶ Mont-Joli - St-Donat







POINT DE
CORRESPONDANCE: AMQUI

A) Lac-Humqui
Matane - Amqui ⟶ Québec - Montréal

Matane / Lac-Humqui — SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Transport René Lefrançois	-	-	1	-	ARRIVEES
Scobus de la Vallée inc.	-	-	1	-	
Voyageur	-	1	1	2	DEPARTS
VIA Rail	-	-	-	1	

CORRESPONDANCES	Transport René Lefrançois	Scobus de la Vallée inc.
VOYAGEUR	-	X
VIA-RAIL	-	-

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Scobus de la Vallée inc.	X	-
Transport René Lefrançois	X	-
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

B) Montréal - Québec ⟶ Amqui - Lac-Humqui
- Matane

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA Rail	1	-	-	-	ARRIVEES
Voyageur	-	1	-	2	
Scobus de la Vallée inc.	-	1	-	-	DEPART
Transport René Lefrançois	-	-	1	-	

CORRESPONDANCES	Transport René Lefrançois	Scobus de la Vallée inc.
VOYAGEUR	-	X
VIA-RAIL	-	-

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Scobus de la Vallée inc.	X	-
Transport René Lefrançois	X	-
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

POINT DE CORRESPONDANCE: MATANE

A) Ste-Anne-des-Monts - Amqui - Matane ⟶ Québec - Montréal

Amqui / Ste-Anne-des-Monts — SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Transport des Monts ltée	-	1	-	-	ARRIVEES
Scobus de la Vallée inc.	-	1	-	-	
Voyageur	-	2	1	1	DEPARTS
Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	

CORRESPONDANCES	Transport des Monts ltée	Scobus de la Vallée inc.
VOYAGEUR	X	-
VIA-RAIL	Ø	Ø

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Transport des Monts ltée	X	-
Scobus de la Vallée inc.	X	-
Voyageur	-	X
Ø	Ø	Ø

B) Montréal - Québec ⟶ Matane - Ste-Anne-des-Monts - Amqui

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	
Voyageur	-	1	-	2	ARRIVEES
Scobus de la Vallée inc.	-	-	1	-	DEPART
Transport des Monts ltée	-	-	1	-	

CORRESPONDANCES	Transport des Monts ltée	Scobus de la Vallée inc.
VOYAGEUR	-	-
VIA-RAIL	Ø	Ø

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Transport des Monts ltée	X	-
Scobus de la Vallée inc.	X	-
Voyageur	-	-
Ø	Ø	Ø

POINT DE CORRESPONDANCE: GASPE

N.B. L'horaire de Réal Philibert est conçu en fonction de ses allers et retours à Québec et Montréal

A) La Martre - Grande Vallée - Gaspé ⟶ Québec - Montréal

Grande-Vallée / La Martre — SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Réal Philibert *	-	-	-	1	ARRIVEES
Autobus Couture et Cahill inc.	-	-	1	-	
Voyageur	-	2	1	-	DEPARTS
VIA Rail	-	-	1	-	

CORRESPONDANCES	Réal Philibert	Autobus Couture et Cahill inc.
VOYAGEUR	-	-
VIA-RAIL	-	-

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Réal Philibert	*	*
Autobus Couture et Cahill inc.	X	-
Voyageur	X	-
VIA Rail	-	X

* Ce transporteur se rend à Québec et Montréal (sur appel)

* Ne possède pas de terminus

B) Montréal - Québec ⟶ Gaspé - La Martre - Grande Vallée

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA Rail	-	1	-	-	ARRIVEES
Voyageur	-	-	1	1	
Autobus Couture et Cahill inc.	-	-	1		DEPART
Réal Philibert	1	-	-	-	

CORRESPONDANCES	Réal Philibert	Autobus Couture et Cahill inc.
VOYAGEUR	-	-
VIA-RAIL	-	-

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Réal Philibert	*	*
Autobus Couture et Cahill inc.	X	-
Voyageur	X	-
VIA Rail	-	X

POINT DE
CORRESPONDANCE: CHANDLER

A) St-François-de-Pabos -
Newport - Chandler ⟶ Québec - Montréal

St-François-de-Pabos / Newport — SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Huard Autobus	-	-	-	1	ARRIVEES
Autobus Couture et Cahill inc.	-	-	1	1	
Voyageur	-	1	1	-	DEPARTS
VIA Rail	-	-	1	-	

CORRESPONDANCES	Huard Autobus	Autobus Couture et Cahill inc.
VOYAGEUR	-	- / -
VIA-RAIL	-	- / -

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Huard Autobus	X	-
Autobus Couture et Cahill inc.	X	-
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

B) Montréal - Québec ⟶ Chandler - St-François-de-Pabos
- Newport

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA Rail	-	1	-	-	ARRIVEES
Voyageur	1	-	1	-	
Autobus Couture et Cahill inc.	-	-	1	1	DEPART
Huard Autobus	-	-	-	1	

CORRESPONDANCES	Huard Autobus	Autobus Couture et Cahill inc.
VOYAGEUR	-	X / -
VIA-RAIL	-	- / -

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Huard Autobus	X	-
Autobus Couture et Cahill inc.	X	-
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

POINT DE
CORRESPONDANCE: PERCE

A) St-François-de-Pabos - Percé ⟶ Québec - Montréal

St-François-de-Pabos \ SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	
Huard Autobus	-	-	1	-	ARRIVEES
Voyageur	4	1	1	-	DEPARTS
VIA Rail	-	-	1	-	

CORRESPONDANCES	Huard Autobus	Ø
VOYAGEUR	-	Ø
VIA-RAIL	-	Ø

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Ø	Ø	Ø
Huard Autobus	X	-
Voyageur	X	-
VIA Rail	-	X

B) Montréal - Québec ⟶ Percé - St-François-de-Pabos

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA rail	-	1	-	-	
Voyageur	2	-	2	-	ARRIVEES
Huard Autobus	-	-	1	-	DEPART
Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	

CORRESPONDANCES	Huard Autobus	Ø
VOYAGEUR	-	Ø
VIA-RAIL	-	Ø

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
Ø	Ø	Ø
Huard Autobus	X	-
Voyageur	X	-
VIA Rail	-	X

POINT DE
CORRESPONDANCE: NEW-RICHMOND

A) Cap-Chat - New-Richmond → Québec - Montréal

Cap-Chat / SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
∅	∅	∅	∅	∅	
Transport en commun Côté	-	1	-	1	ARRIVEES
Voyageur	-	1	1	-	DEPARTS
VIA Rail	-	-	-	1	

CORRESPONDANCES	Transport en commun Côté	∅
VOYAGEUR	- / -	∅
VIA-RAIL	- / X	∅

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
∅	∅	∅
Transport en commun Côté	-	X
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

B) Montréal - Québec → New-Richmond - Cap Chat

SERVICES	NUIT	MATINEE	APRES-MIDI	SOIREE	
VIA Rail	-	1	-	-	
Voyageur	-	1	-	1	ARRIVEES
Transport en commun Côté	-	-	1	1	DEPART
∅	∅	∅	∅	∅	

CORRESPONDANCES	Transport en commun Côté	∅
VOYAGEUR	X / -	∅
VIA-RAIL	- / -	∅

GARE	MEME TERMINUS	TERMINUS DISTINCTS
∅	∅	∅
Transport en commun Côté	-	X
Voyageur	-	X
VIA Rail	-	X

ANNEXE C

L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE
(TABLEAUX ET FIGURES)

ANNEXE C

DICTIONNAIRE DES CODES

L'âge des répondants

a) 18 ans et moins
b) 18 - 24 ans
c) 25 - 34 ans
d) 35 - 44 ans
e) 45 - 55 ans
f) 55 ans et plus

L'occupation des répondants

a) Professionnels
b) Métiers
c) Rentiers
d) Etudiants
e) Autres (femmes au foyer, sans-emploi)

Lieu d'origine ou de destination

a) Montréal
b) Québec
c) Bas Saint-Laurent
d) Autres régions du Québec
e) Hors Québec

Fréquence d'utilisation

a) Pour la première fois
b) Une fois par semaine
c) Une fois par mois
d) Plus d'une fois par mois
e) Une fois l'an
f) Quelques fois l'an (2 fois et plus)
g) Occasionnellement
h) Rarement

Raison du déplacement

a) Travail
b) Visite chez des parents
c) Pour des services sociaux
d) Autres (mortalité, souper, etc.)
e) Magasinage
f) Etudes
g) Parents et magasinage

Mode de transport

a) Auto
b) Taxi
c) A pied
d) Autobus
e) Métro
f) Plus d'un mode

TABLEAUX

TABLEAU I

Répondants selon le sexe

H	44
F	36

TABLEAU II

Rapport entre le sexe et l'âge des répondants
(%)

	A	B	C	D	E	F
H	-	10	17,5	11,25	8,75	7,5
F	-	7,5	8,75	12,5	7,5	8,75

TABLEAU III

Rapport entre le sexe et
l'occupation des répondants
(%)

	A	B	C	D	E
H	26,75	13,75	3,75	10	1,25
F	8,75	15	3,75	6,75	11.25

TABLEAU IV

Rapport entre le sexe et le
lieu d'origine des répondants
(%)

	A	B	C	D	E
H	6,25	15	30	2,5	1,25
F	8,75	7,5	27,5	-	1.25

TABLEAU V

Rapport entre le sexe et
la fréquence d'utilisation
(%)

	A	B	C	D	E	F	G	H
H	6,25	7,5	21,25	11,25	3,75	3,75	1,25	-
F	10	-	11,25	6,25	-	-	10	2,5

TABLEAU VI

Rapport entre le sexe et la raison
du déplacement
(%)

	A	B	C	D	E	F	G
H	32,5	6,25	1,25	3,75	1,25	8,75	1,25
F	7,5	27,5	2,5	1,25	-	5	1,25

TABLEAU VII

Les moyens de transport pour
se rendre à la gare
(%)

A	B	C	D	E	F
47,5	27,5	15	2,5	3,75	3,75

TABLEAU VIII

Les moyens de transport pour
se rendre à la destination finale
(%)

A	B	C	D	E	F
42,5	27,5	11,25	8,75	5	5

TABLEAU IX

Le nombre de voyageurs habitant
la région Bas Saint-Laurent, à
l'aller et au retour

ALLER	RETOUR
27	19

TABLEAU X

Où se rendent les gens
du Bas Saint-Laurent
(%)

A	B	C	D	E
55,6	37	-	-	7,4

TABLEAU XI

D'où originent les gens
habitant la région Bas Saint-Laurent
(%)

A	B	C	D	E
52,6	31,6	15,8	-	-

TABLEAU XII

La fréquence d'utilisation pour les voyageurs
habitant le Bas Saint-Laurent
(%)

A	B	C	D	E	F	G	H
8,7	6,5	39,1	19,6	4,3	10,9	8,7	2,2

TABLEAU XIII

La fréquence d'utilisation pour les voyageurs habitant la région de Québec
(%)

A	B	C	D	E	F	G	H
27,8	11,1	33,3	22,2	-	-	5,6	-

TABLEAU XIV

La fréquence d'utilisation pour les voyageurs habitant la région de Montréal
(%)

A	B	C	D	E	F	G	H
8,3	8,3	16,7	8,3	8,3	25,1	16,7	8,3

FIGURES

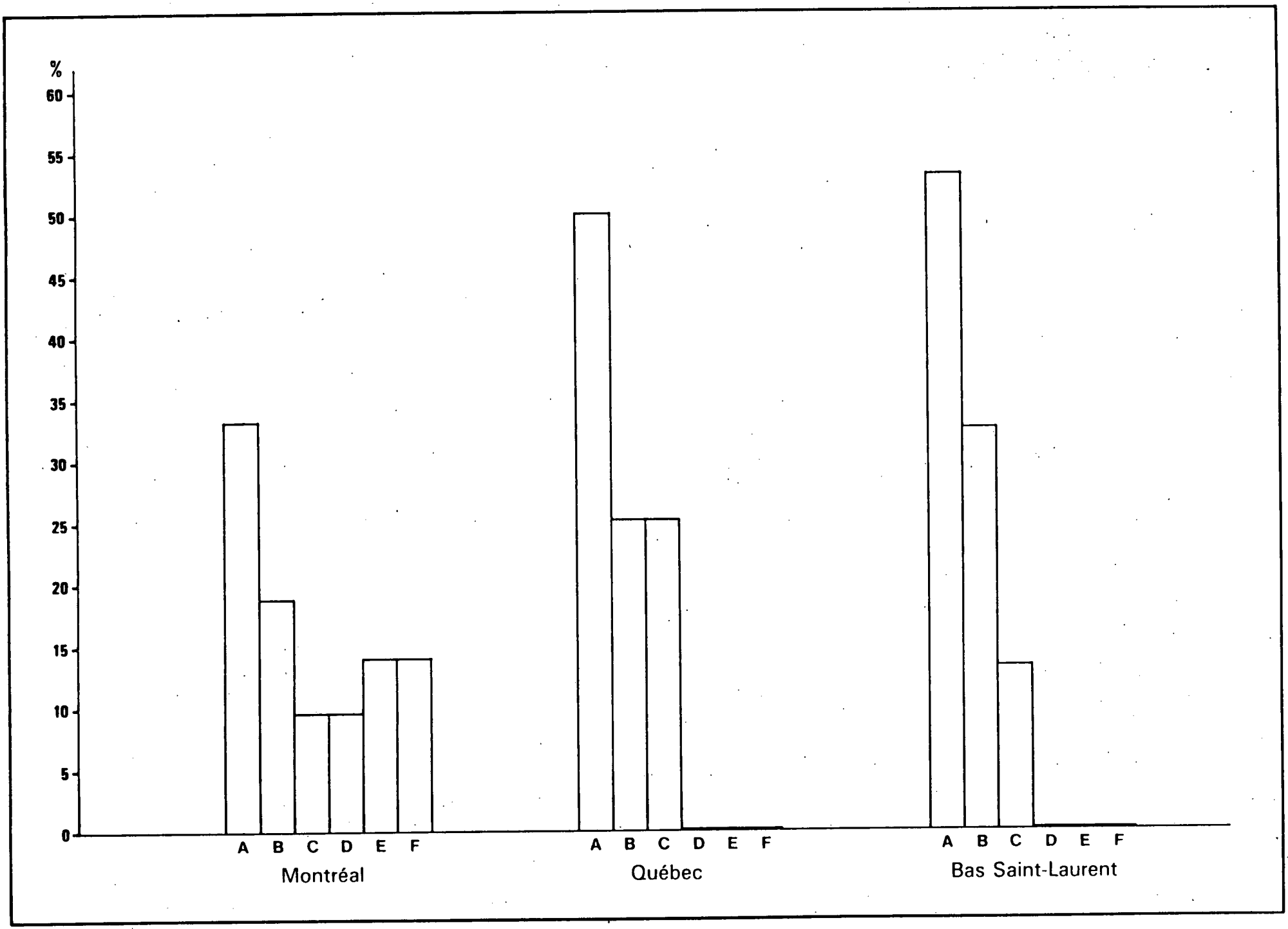


Fig. 1 Le pourcentage du mode de transport selon le lieu d'embarquement

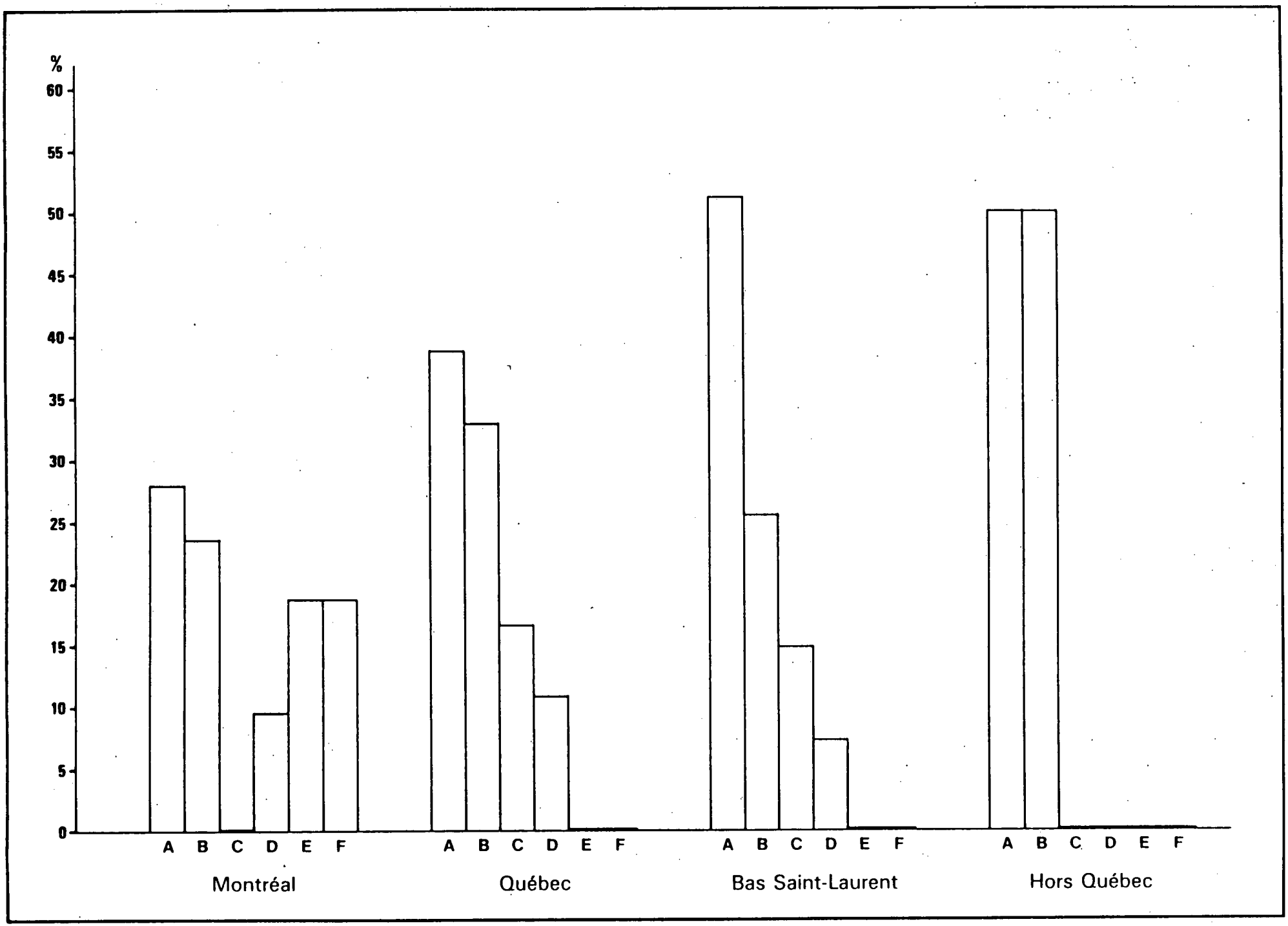


Fig. 2 Le pourcentage du mode de transport utilisé selon la destination finale

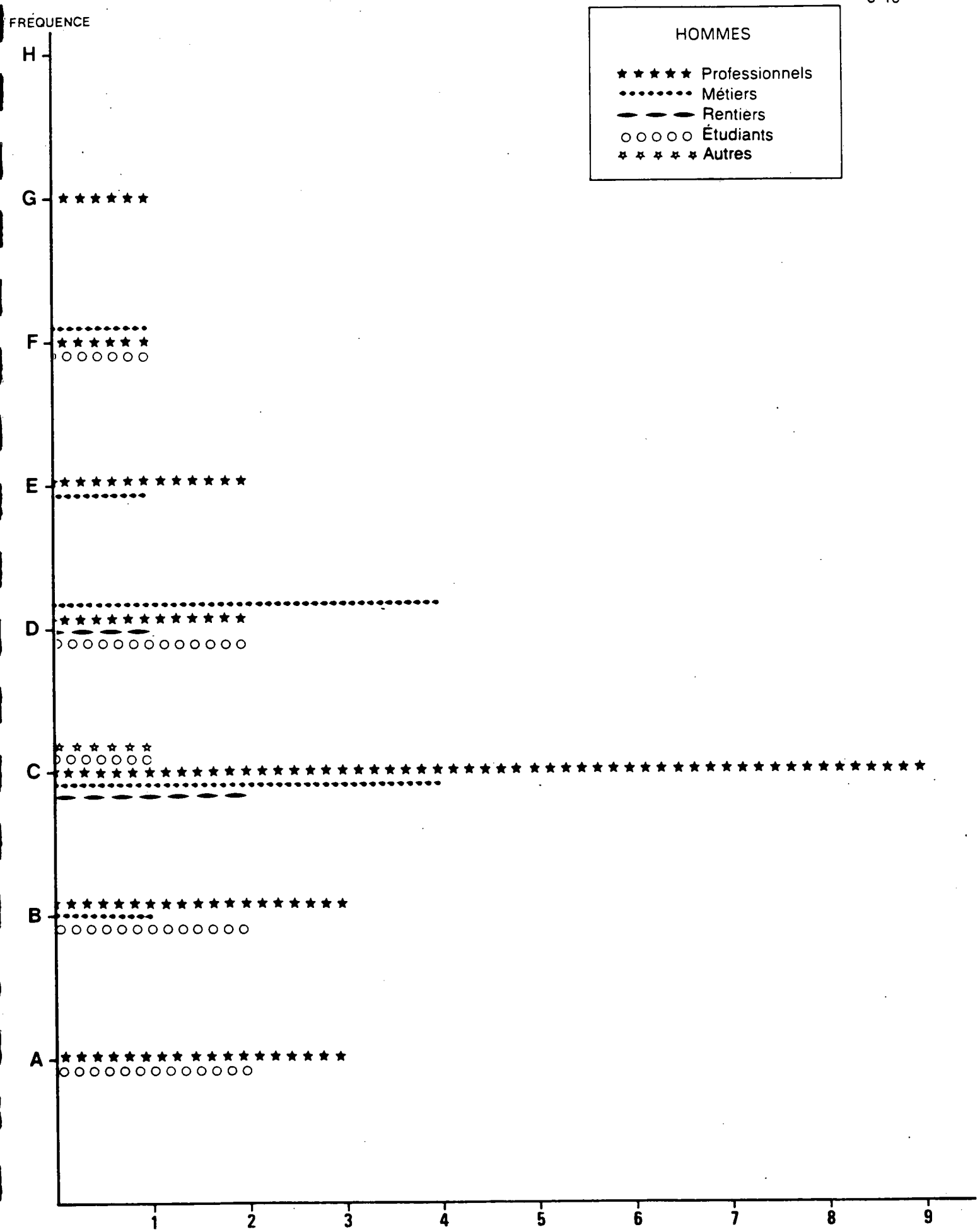


Fig. 3 Rapport entre la fréquence d'utilisation et le nombre de répondants selon l'occupation

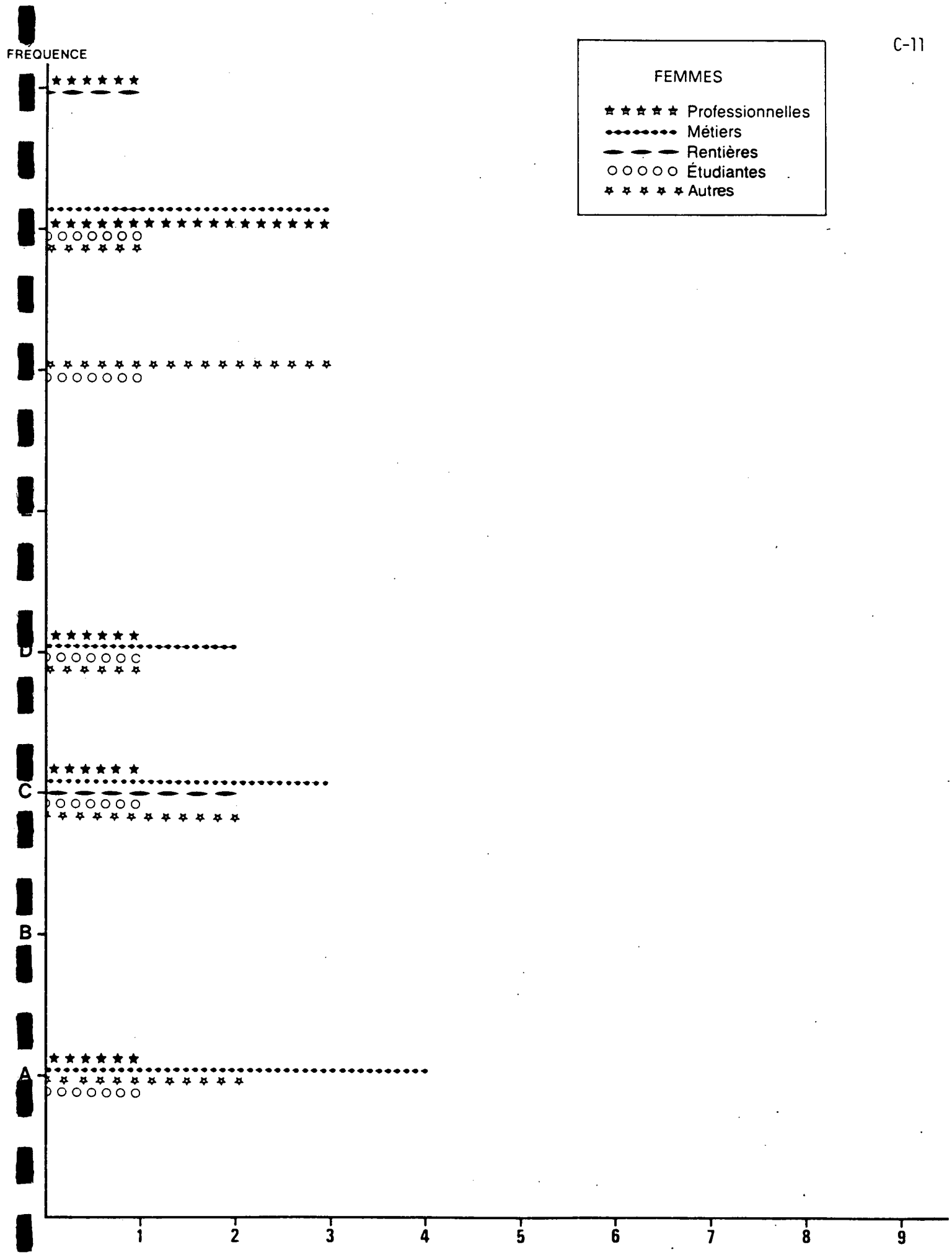


Fig. 4 Rapport entre la fréquence d'utilisation et le nombre de répondants selon l'occupation

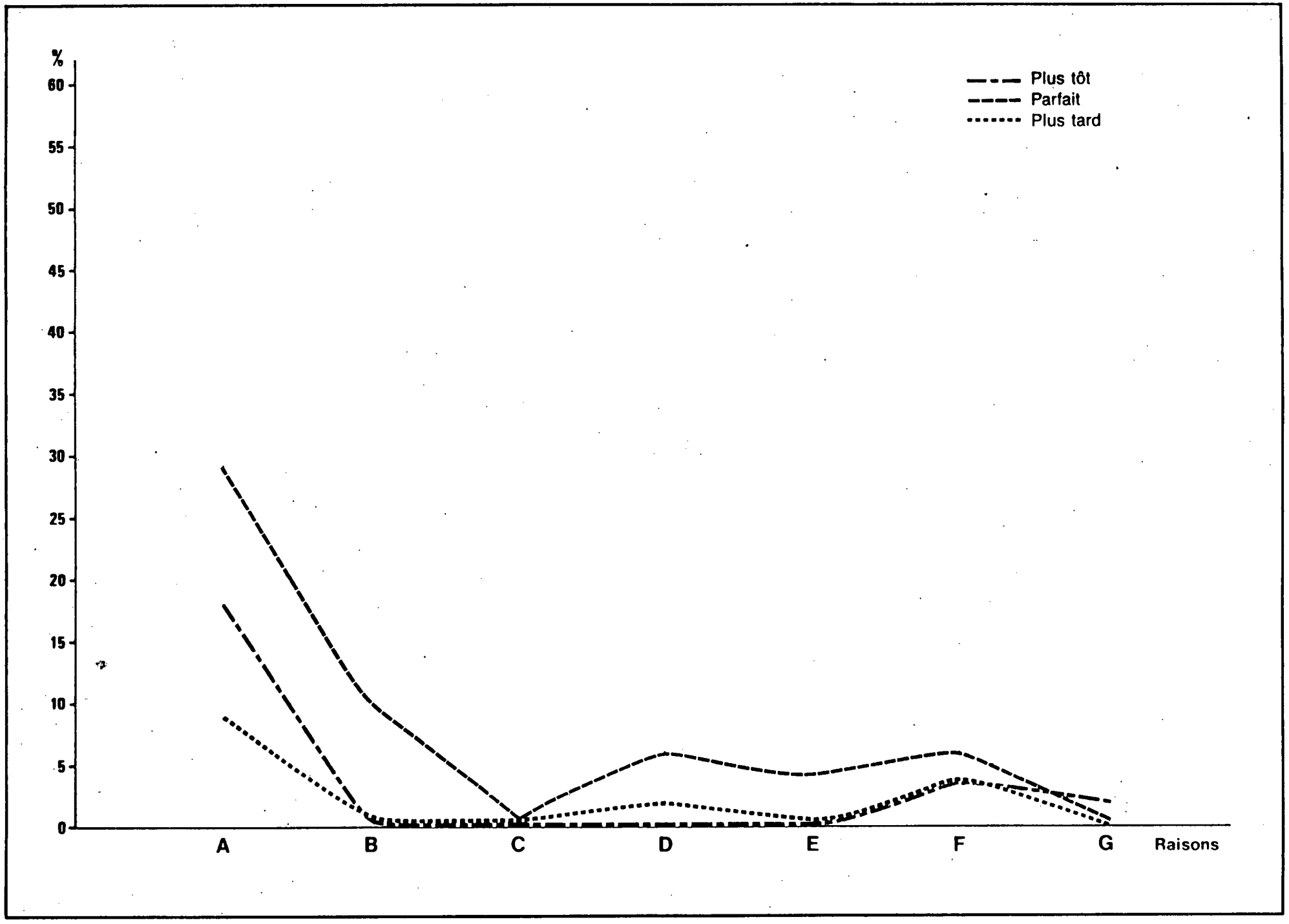


Fig. 5 Le pourcentage de la satisfaction de l'horaire selon la raison du déplacement chez les hommes

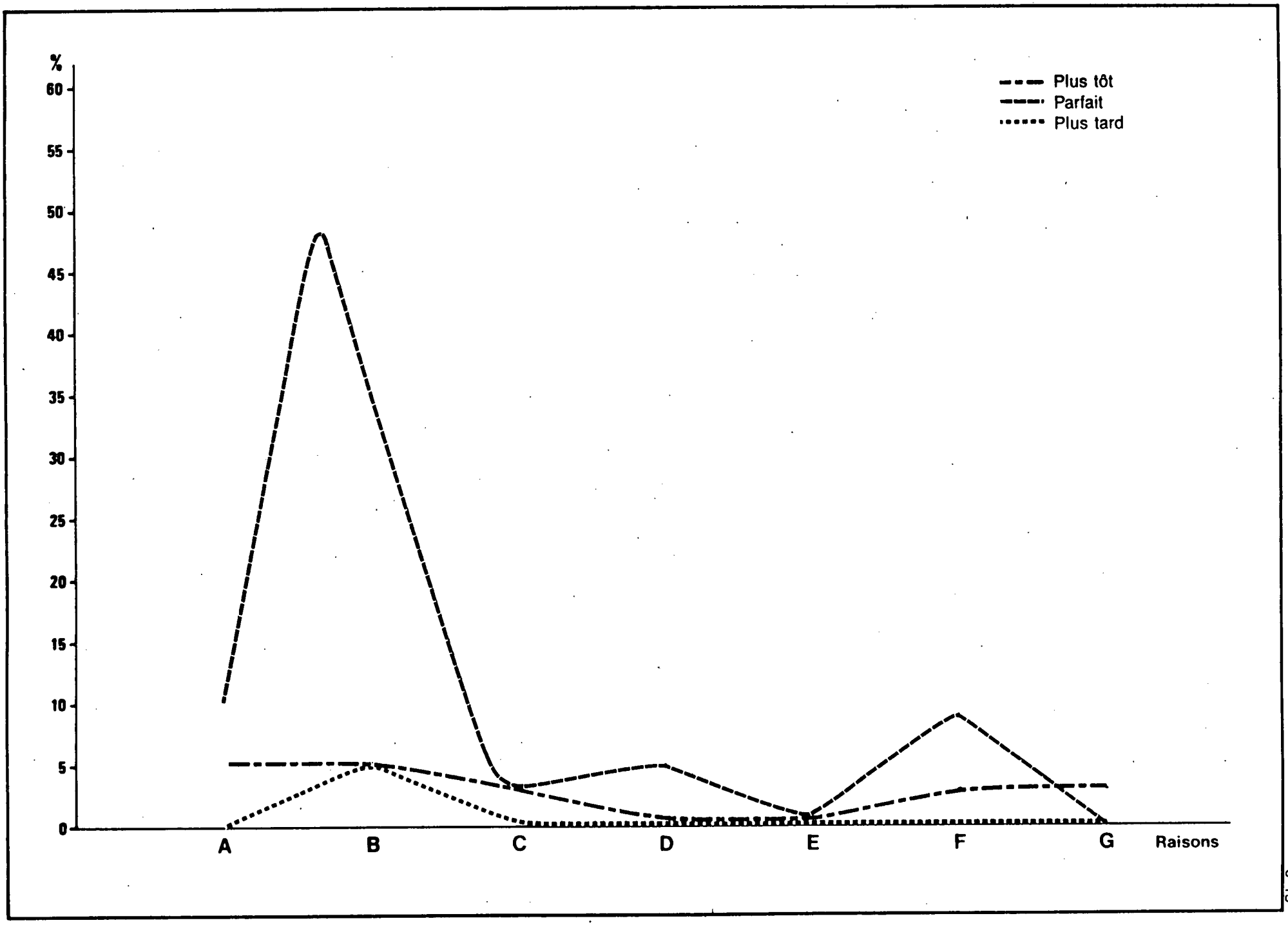


Fig. 6 Le pourcentage de la satisfaction de l'horaire selon la raison du déplacement chez les femmes

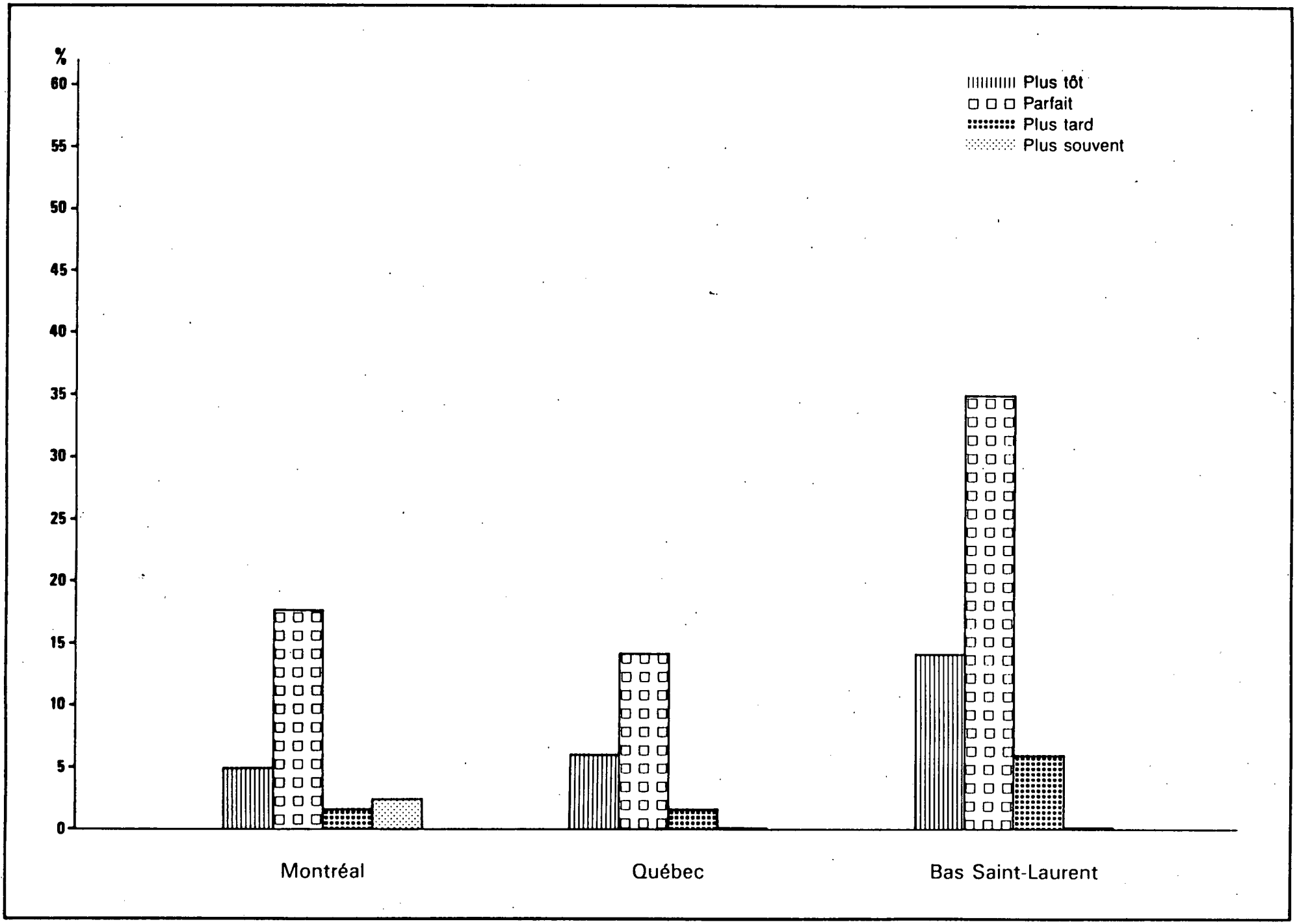


Fig. 7 Le pourcentage de la satisfaction de l'horaire selon le lieu d'embarquement (Hommes et Femmes)

ANNEXE D

ADRESSE DES TRANSPORTEURS

Transport Fontaine Ltée	281, rue Principale Saint-Gervais Bellechasse	(418) 887-6517
Autobus H. Lavoie et fils	128, Saint-Joseph Rivière-Bleue	(418) 893-2259
Eugène Dionne	10, Principale Biencourt G0K 1T0	(418) 499-2437
Transport Mitis	321, Léonidas Rimouski G5L 2V1	(418) 724-8060
Transport de l'Anse Inc.	916, Sainte-Anne Point-au-Père Comté Rimouski	(418) 724-7647
Transport Gérard Hallée Inc.	110, avenue Mont-Comi Saint-Donat (Rimouski) G0K 1L0	(418) 739-4996
Scobus de la Vallée Inc.	308, Saint-Pierre Matane (Matane) G4W 2C1	(418) 562-1931
Transport des Monts Ltée	308, Saint-Pierre Matane (Matane) G4W 2C1	(418) 562-1931
Tranpsort en Commun Côté enr.	37, rue Labrie Cap-Chat est G0J 1G0	(418) 786-5610 786-2272
Réal Philibert	Rivière-au-Renard (Gaspé) G0E 2A0	(418) 269-3454
Autobus Couture et Cahill	Grande-Rivière (Gaspé-est) G0C 1V0	(418) 385-3234

Huard Autobus	R.R. No 1, C.P. 207 Saint-François-de Pabos (Gaspé) GOC 2HO	(418) 689-3949
Autobus Deshaies	1325, Montée Masson Saint-Vincent-de-Paul	(514) 692-0418
Voyageur inc.	505, boul. de Maisonneuve est Montréal (Québec) H2L IY4	(514) 843-4231
Via Rail, Québec	44, Elgin C.P. 1358 Place Bonaventure Montréal (Québec) H5A IH2	(514) 871-7918

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 108 014