

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 13.4 LE TRANSPORT INTERURBAIN

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Collaboration : Jean Blais

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
13.4.1 CARACTÉRISTIQUES	1
13.4.1.1 Transport interurbain par autobus	1
13.4.1.2 Transport nolisé et touristique	1
13.4.2 PROBLÉMATIQUE	2
13.4.2.1 Le transport interurbain par autocar	2
13.4.2.1.1 Historique	2
13.4.2.1.2 Problématique générale	3
13.4.2.1.3 Problématiques particulières	3
13.4.2.2 Transport nolisé et touristique	9
13.4.3 LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	10
13.4.3.1 Problématique	10
13.4.3.2 Encadrement institutionnel, législatif et réglementaire	10
13.4.3.2.1 Loi sur les transports	10
13.4.3.2.2 Règlement sur le transport par autobus	11
13.4.3.2.3 Loi nationale sur les transports routiers	11
13.4.4 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX	11
13.4.4.1 Ministère des Transports	11
13.4.4.2 Commission des transports	12
13.4.4.2.1 Les conditions d'entrée sur le marché	12
13.4.4.2.2 Le transport nolisé	12
13.4.5 RÔLE DES PARTENAIRES	13
13.4.5.1 Association des propriétaires d'autobus du Québec	13
13.4.6 FINANCEMENT	13
13.4.7 LA SITUATION SUR LE TERRITOIRE DE LA CÔTE-NORD	14
13.4.7.1 Les services réguliers	14
13.4.7.1.1 L'offre de services	14
13.4.7.1.2 La demande de service	15
13.4.7.2 Les services nolisés et touristiques	18
13.4.7.2.1 Les transporteurs régionaux	18
13.4.7.2.2 Les transporteurs extra-régionaux	24
CONCLUSION	27
1. LE TRANSPORT INTERURBAIN	27
2. LE TRANSPORT NOLISÉ	28

ANNEXE

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Variation de la population directement desservie par autocar interurbain selon la taille des municipalités (1981-1991)	4
Tableau 2	Transport par autocar interurbain itinéraires en mars 1996	16
Tableau 3	Transport par autocar interurbain passagers transportés en 1995	17
Tableau 4	Liste des transporteurs régionaux effectuant du transport nolisé Côte-Nord en 1993-1994	21
Tableau 5	Liste des transporteurs régionaux effectuant du transport interurbain Côte-Nord - octobre 1996	22
Tableau 6	Liste des principales agences touristiques de voyages s'occupant des voyageurs réceptifs ayant exécuté des voyages en Côte-Nord depuis 1990 et transporteurs correspondants	26

LISTE DES CARTES

Carte 1:	Distances routières et durée du trajet par autocar	7
----------	--	---

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Évolution de l'offre du transport interurbain par autocar au Québec	5
------------	---	---

13.4 TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR, LE TRANSPORT NOLISÉ ET TOURISTIQUE

INTRODUCTION

L'industrie du transport par autocar au Québec représente une activité économique importante composée de près de 280 transporteurs répartis sur presque l'ensemble du territoire québécois.

Cette industrie se divise en deux secteurs d'activité bien distincts par la nature du service offert soit : le transport interurbain par autobus et le transport nolisé et touristique.

Ce chapitre présente les caractéristiques des deux secteurs, leur problématique respective, le cadre législatif et réglementaire, le rôle des intervenants et des partenaires et le financement. Il aborde également l'analyse de l'offre et de la demande régionale et termine avec une conclusion.

13.4.1 CARACTÉRISTIQUES

13.4.1.1 Transport interurbain par autobus

Le transport interurbain par autobus est présent presque partout sur le territoire du Québec. Le service est assuré par une cinquantaine de transporteurs, qui exploitent un parc d'environ 225 véhicules affectés au transport interurbain.

La grande majorité des transporteurs interurbains offre également des services de transport par affrètement (nolisé et touristique). En fait, un seul transporteur au Québec a concentré ses activités uniquement sur le transport interurbain. Il s'agit de la firme Orléans Express, qui détient un parc de 59 véhicules et offre le service entre Montréal et Québec ainsi que la desserte de la Gaspésie.

Le transport interurbain par autocar au Québec se caractérise par la présence de deux niveaux de service. Le réseau de base, et le réseau régional plus diffus dont les lignes desservent l'intérieur d'une région et qui dans la grande majorité permettent un rabattement sur le réseau de base.

L'industrie du transport interurbain par autobus représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 60 millions de dollars annuellement.

13.4.1.2 Transport nolisé et touristique

Les services de transport nolisé par autobus progressent fortement au Québec depuis le début des années 80, particulièrement dans le domaine touristique. En 1994, 277 titulaires de permis nolisés oeuvraient au Québec.

Le titulaire d'un permis de transport nolisé peut offrir n'importe quelle destination au Québec en provenance des points de service inscrits à son permis.

La réglementation du transport nolisé limitant l'accès, vise le partage du marché entre les transporteurs afin de garantir la stabilité et la qualité des services.

13.4.2 PROBLÉMATIQUE

13.4.2.1 Le transport interurbain par autocar

13.4.2.1.1 Historique

Après une période d'expansion durant les années 20 où s'installe le réseau de transport par autocar, les années de la " crise " changent radicalement les enjeux. Une guerre des prix dans un contexte de récession conduit plusieurs transporteurs à la faillite et déstabilise les services. Le gouvernement tente alors d'éliminer les effets nuisibles d'une trop forte concurrence en restreignant l'accès au marché. De nouvelles dispositions accordent aux transporteurs en place un droit exclusif d'exploitation leur garantissant ainsi une rente de territoire. En contre-partie, les transporteurs doivent assurer des services sur certains itinéraires à faible achalandage.

La période de la guerre fait gonfler la demande de transport par autocar qui retrouve au début des années 50 des proportions correspondant davantage au libre choix des voyageurs, dont une part grandissante toutefois commence à délaisser l'autocar et le train pour l'automobile. Néanmoins, l'industrie de l'autocar continue de progresser avec l'accroissement de la population, même si sa part relative commence à diminuer face aux nouveaux concurrents.

La régression véritable survient au début des années 80 alors que Voyageur, qui détient 75 % du marché, perd 40 % de son achalandage. L'interfinancement devenant alors trop lourd à supporter, l'entreprise vend ses permis les moins profitables à des transporteurs régionaux dont les coûts de production sont moins élevés puis, en 1989, se retire des services d'autocar au Québec.

Cette partition favorise quelques transporteurs régionaux qui rachètent les permis les plus lucratifs. Mais là où une entreprise comme Voyageur avait réussi à maintenir pendant des décennies un réseau intégré de transport par autocar à travers tout le Québec grâce à l'interfinancement, d'autres entreprises d'envergure régionale ont de la difficulté à maintenir la même cohésion. La cause profonde n'est pas imputable aux transporteurs, mais à une régression de la demande de transport interurbain, notamment en raison du vieillissement de la population et d'un certain déséquilibre démographique régional.

À la fin des années 70, le réseau d'autocars interurbains atteint son apogée ; il mesure 25 000 km, dessert 835 localités et offre près de 300 000 places par semaine. Aujourd'hui en 1995, l'étendue du réseau est ramenée à 17 000 km, le nombre de localités desservies à 670 et le nombre de places offertes à moins de 200 000 par semaine. L'offre de service est réduite du tiers, tandis que l'écart se situe entre petites et grandes agglomérations. Dans les agglomérations inférieures à 5 000 habitants, la proportion de la population desservie par autocar passe de 66 % en 1981 à 50 % en 1991. Dans les agglomérations comptant de 5 000 à 20 000 habitants, la proportion

passé de 71 % à 64 % tandis qu'elle demeure à 100 % dans toutes les autres agglomérations (tableau et fig. 1).

13.4.2.1.2 *Problématique générale*

Les services réguliers de transport par autocar accusent une certaine régression depuis le début des années 1980. La diminution de la demande responsable de cette situation et l'amenuisement de la part d'autofinancement qui en résulte conduisent tout droit à la désaffectation des services de transport collectif en zone rurale et à la réduction des services intervilles. Si les conditions du marché et l'interfinancement des parcours n'arrivent plus à maintenir seuls une offre satisfaisante, une partie de la clientèle optera dans ces conditions pour l'automobile, ce qui affectera encore davantage la rentabilité du transport par autocar et par voie de conséquence, la clientèle captive de ce mode de transport.

Bien que la demande générale de déplacements interurbains ait tendance à augmenter avec la population, la part qui revient à l'autocar ne cesse de diminuer. Deux facteurs peuvent expliquer ce recul :

- a) la population augmente dans les grands centres urbains de Hull-Ottawa, Québec et surtout dans la couronne montréalaise, alors qu'elle diminue ou stagne en région périphérique et dans les zones rurales. Les régions urbaines centrales sont déjà bien pourvues en systèmes de transport public et les régions périphériques réduisent leur espace, ce qui contribue à la diminution de la demande de transport interurbain.
- b) les jeunes, adeptes souvent captifs de l'autocar, sont aujourd'hui moins nombreux que leurs aînés les " babyboumers " d'il y a quinze ans .

Ces deux facteurs démographiques se conjuguent pour faire diminuer la demande de transport par autocar interurbain.

13.4.2.1.3 *Problématiques particulières*

- Les réseaux

L'ensemble des itinéraires de transport par autocar gravite autour de l'axe Ottawa-Montréal-Québec et s'organise en deux types de réseaux : un réseau de " base " qui relie entre elles les principales agglomérations et un réseau régional, plus diffus, qui dessert l'intérieur des régions et les relie au réseau de base.

TABLEAU 1

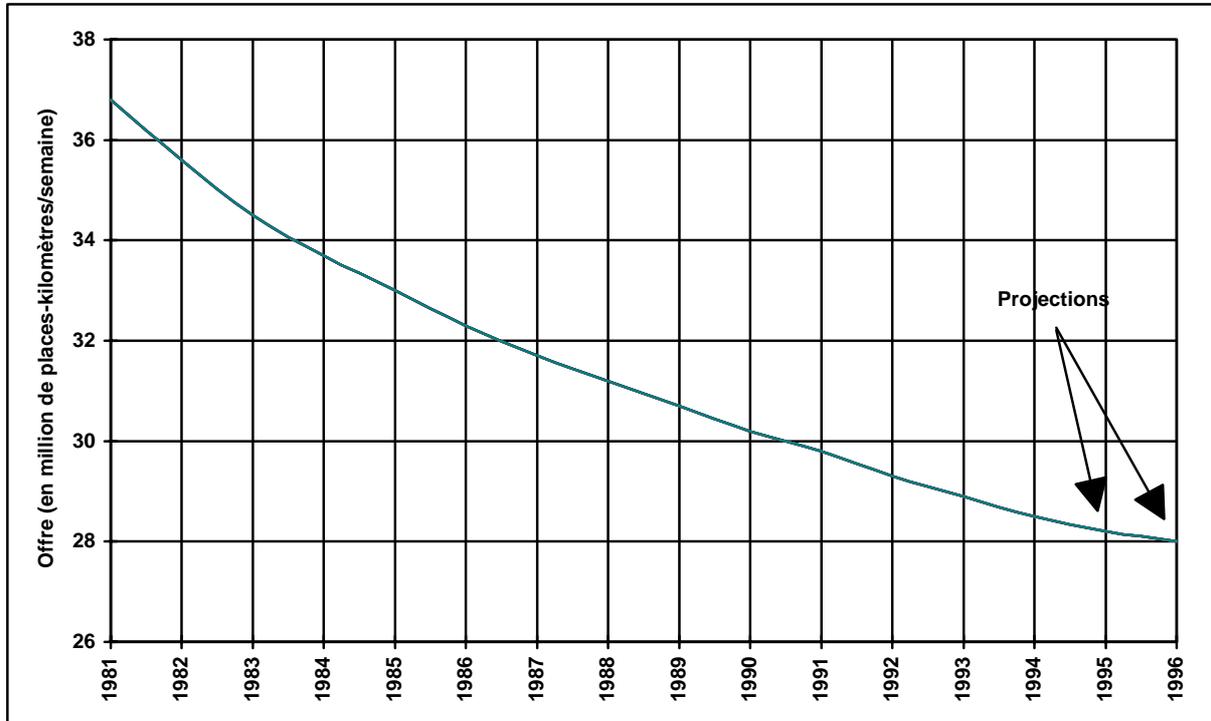
VARIATION DE LA POPULATION DIRECTEMENT DESSERVIE PAR
AUTOCAR INTERURBAIN SELON LA TAILLE DES MUNICIPALITÉS
(1981-1991)

Taille des municipalités en nombre d'habitants	Population desservie/Total				Variation 1991-1981
	1981		1991		
Moins de 1 000	187,8/416,6	45 %	114,6/359,1	32 %	- 13 %
1 001 à 2 000	344,7/498,6	69 %	247,0/529,5	47 %	- 22 %
2 001 à 5 000	554,9/739,1	75 %	486,1/787,7	62 %	- 13 %
5 001 à 20 000	746,2/1 050,1	71 %	848,1/1 318,4	64 %	- 7 %
Plus de 20 000	3 596,6/3 596,6	100 %	3 875,3/3 875,3	100 %	0
Total	5 424,2/6295,0	85 %	5 571,1/6 870,0	81 %	- 5 %

Source : Ministère des Transports du Québec, Service des politiques et de la réglementation en transport terrestre des personnes.

N.B. : Les municipalités desservies par un organisme municipal de transport en commun sont automatiquement comptabilisées.

FIGURE 1
ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR AU QUÉBEC



Sur une carte routière (carte 1), on peut constater la disposition en étoile du réseau routier. Partant d'Ottawa-Hull, Montréal, Trois-Rivières, les routes rejoignent les centres régionaux de Rouyn-Noranda, Mont-Laurier, Joliette, Sherbrooke, Drummondville, Chicoutimi, Baie-Comeau, Rimouski, c'est le réseau de base. De là, le réseau routier se diffuse à l'intérieur des régions pour rejoindre des centres secondaires et les localités rurales, c'est le réseau régional.

Par ailleurs, nous avons regroupé l'ensemble des itinéraires en quatorze corridors qui desservent autant de régions. Le corridor Montréal-Québec est un cas particulier puisqu'il dessert directement trois agglomérations et sert de liaison entre plusieurs régions. Un quinzième groupe d'itinéraires se compose uniquement de parcours extraprovinciaux vers les États-Unis et l'Ontario.

- Le réseau régional est menacé de disparition à plus ou moins court terme faute d'une rentabilité suffisante.
- Quant au réseau de base, c'est sa capacité concurrentielle face à l'automobile et au train qui est mise à l'épreuve.

L'évolution de l'offre de transport interurbain au cours de cette période est principalement marquée par un déplacement vers les principales agglomérations et l'abandon des liaisons de courte distance entre les localités de moins de 5 000 habitants.

Le transport interurbain

- Le réseau régional

La migration des populations rurales vers les agglomérations urbaines observée au Québec depuis le début des années 80 s'est traduite par une baisse constante de l'achalandage sur le réseau régional.

Plusieurs itinéraires du réseau régional ont vu leur fréquence réduite en plus d'être amputés d'une partie de leur desserte. Depuis 1986, on observe plus de 40 abandons de service sur le réseau régional. Une part grandissante de la population des petites localités se retrouve sans aucun service de transport collectif.

Les contextes démographique et économique actuels ne permettent plus à l'entreprise privée de maintenir des services de transport interurbain en région. Sur la base du critère de rentabilité, seul critère sur lequel l'entreprise privée prend ses décisions, plusieurs autres itinéraires du réseau régional sont menacés de réduction de service et même d'abandon.

- Le réseau de base

À l'instar du réseau régional, certains facteurs démographiques affectent négativement l'achalandage du transport interurbain par autobus sur le réseau de base.

Ainsi, le phénomène du vieillissement de la population observé au Québec depuis plusieurs années a fait croître la portion des 25-64 ans dans la pyramide d'âge. Or, c'est dans cette portion de la population que nous retrouvons le taux de motorisation le plus élevé. On observe également une baisse de la population âgée de moins de 25 ans. Ce qui représente une réduction de la clientèle captive du transport interurbain.

La situation précaire du réseau affecte également le réseau de base. En effet, la régression du réseau régional fait en sorte que le réseau de base reçoit moins de voyageurs qui effectuent un transfert d'un réseau à l'autre. De plus, la réglementation de nature économique qui régit cette industrie au Québec impose un système d'interfinancement entre le réseau de base et certains itinéraires du réseau régional. La rentabilité du réseau de base est donc affectée par la situation difficile du réseau régional.

Toutefois, contrairement au réseau régional, la migration des populations rurales vers les agglomérations urbaines devrait jouer en faveur du réseau de base. Ce phénomène devrait se traduire par un accroissement des déplacements entre les principales agglomérations du Québec. Cependant, plusieurs acteurs se disputent ce marché (l'avion, le train, l'automobile et l'autobus).

Les baisses successives d'achalandage, conjuguées au système d'interfinancement, ont affaibli la capacité concurrentielle des transporteurs interurbains par autobus sur le réseau de base.

CARTE - DISTANCES ROUTIÈRES ET DURÉE DU TRAJET PAR AUTOCAR

Les tendances à long terme qui se dégagent des problématiques particulières laissent entrevoir une disparition éventuelle de services de transport interurbain en région, une baisse constante de la part de marché de l'autocar dans les déplacements interurbains, des pertes d'achalandage ou au mieux une stabilisation de l'achalandage sur le réseau de base, ainsi qu'un affaiblissement graduel de la rentabilité et de la capacité concurrentielle des transporteurs sur ce marché.

13.4.2.2 Transport nolisé et touristique

À l'inverse, les services nolisés prospèrent avec l'augmentation du nombre de retraités et avec la concentration urbaine. Le groupe des 65 ans et plus aura augmenté ses effectifs de 60 % entre 1991 et 2011. Ces nouveaux venus sont dans l'ensemble plus riches, plus instruits et plus disposés à voyager que leurs aînés. Par ailleurs, la croissance des grandes villes favorise les échanges avec l'extérieur, ce qui a pour effet de stimuler la demande de transport nolisé par autocar, en particulier pour les voyages touristiques et les congrès.

Le transport nolisé régional constitue une base relativement stable pour les entreprises.

Le marché touristique international a la faveur des transporteurs, en particulier la prise en charge des groupes aux aéroports pour une durée d'une à deux semaines chaque fois. C'est un marché lucratif, en forte croissance et qui progresse à travers le pays. Il permet de programmer les services d'autocar longtemps à l'avance et donc de minimiser les coûts de production. Ce marché a aussi ses inconvénients. Il fluctue avec le cours des devises, il se limite à quelques mois durant l'année, pour l'instant, et il est en concurrence avec d'autres destinations dans le monde, tout aussi intéressantes.

Cependant, ce marché ignore les frontières. Les touristes peuvent arriver à Halifax, Québec ou Montréal et repartir de Toronto ou d'ailleurs, et vice-versa. Pour répondre à cette demande et encourager son développement, il devient impératif de faciliter les échanges extraprovinciaux. C'est pourquoi ici l'harmonisation des règles et l'ouverture du marché deviennent nécessaires. La recherche d'une plus grande harmonisation dans la réglementation du transport par autocar entre le Québec et les États voisins ne pourra que favoriser le développement de ce marché.

On voit déjà poindre dans ce secteur du transport quelques problèmes typiques d'une croissance accélérée. On observe notamment une pénurie croissante d'autocars de bonne qualité en haute saison depuis quelques années déjà, ce dont se plaignent les voyageurs. On constate aussi une intensification du passage des autocars dans les centres-villes, ce qui déplaît aux commerçants et aux résidents.

13.4.3 LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

13.4.3.1 Problématique

Le transport par autocar est sous la responsabilité du gouvernement du Québec en ce qui concerne les liaisons effectuées à l'intérieur de son territoire. Bien qu'il ait le pouvoir d'intervenir dans le domaine du transport extraprovincial par autocar, le gouvernement fédéral a délégué ce pouvoir aux provinces en 1954¹. Toutefois, dans le cadre de l'Accord sur le commerce intérieur, qui entrerait en vigueur en juillet 1995, le gouvernement fédéral, poursuivant son objectif de déréglementation économique dans le secteur des transports, obtient l'engagement des provinces de revoir la question de l'accès des transporteurs au marché. L'objectif avoué du gouvernement fédéral dans ce contexte est de libérer le transport extra-provincial par autocar de toute contrainte réglementaire à incidence économique.

Les arguments invoqués pour justifier l'intervention de l'État dans ce secteur d'activité ont trait à la volonté de maintenir un réseau de transport de voyageurs qui soit stable, économique et fiable sur l'ensemble du territoire.

Les moyens utilisés par les provinces pour atteindre cet objectif vont du contrôle de la concurrence à l'étatisation des services, en passant par l'intégration de tous les modes de transport des voyageurs et l'aide financière.

Ils sont donc très diversifiés, mais dans l'ensemble ils sont tous justifiés par la volonté des gouvernements provinciaux de pouvoir compter sur l'existence d'un réseau de transport de voyageurs accessible au plus grand nombre de citoyens possible.

13.4.3.2 Encadrement institutionnel, législatif et réglementaire

Au Québec, le transport par autocar est régi par la Loi sur les transports et le règlement sur le transport par autobus².

13.4.3.2.1 Loi sur les transports

La Loi sur les transports (LRQ, chapitre T-12) confère au ministre des Transports les pouvoirs de prendre les mesures destinées à améliorer les moyens et systèmes de transport ainsi que d'accorder des subventions à des fins de transport. La Loi sur les transports a créé la Commission des Transport du Québec.

¹ Loi sur le transport extra-provincial par véhicule à moteur, statuts du Canada, 1954, chap. 59 (proclamation au Québec en janvier 1961)

² Règlement sur le transport par autobus, L.R.Q. chapitre T-12, règlement 2.1

13.4.3.2.2 *Règlement sur le transport par autobus*

En vertu des pouvoirs que lui confère la Loi sur les transports, le gouvernement a instauré le Règlement sur le transport par autobus. Ce règlement contient l'ensemble des dispositions réglementaires concernant le transport par autobus.

Sauf exception, quiconque désire effectuer du transport rémunéré de personnes à l'aide d'un autobus et d'un minibus doit être titulaire d'un permis de transport délivré par la CTQ.

Le règlement détermine 8 catégories de permis³, dont ceux pour les transports interurbain, nolisé et touristique. Le règlement édicte l'ensemble des dispositions relatives à l'obtention, au renouvellement et au transfert d'un permis.

13.4.3.2.3 *Loi nationale sur les transports routiers*

Malgré le fait que depuis 1954, ce sont les gouvernements provinciaux qui réglementent le transport extraprovincial par autocar, une modification apportée en 1987 à la Loi nationale sur les transports routiers vient baliser le pouvoir de réglementation dans ce domaine.

Ainsi, le transport extraprovincial est régi de la même manière que le transport intérieur. Dans ce cas, l'émission des permis fait nécessairement l'objet de consultations auprès des administrations des autres provinces canadiennes ou des états américains.

13.4.4 **RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX**

13.4.4.1 **Ministère des Transports**

Par l'intermédiaire du ministre des Transports, le Ministère voit à l'application de la loi et des règlements relatifs au transport par autobus.

Le Ministère a également la responsabilité générale de l'élaboration des politiques en matière de transport des personnes, notamment le transport par autobus. Pour ce faire, il réalise les études et les évaluations nécessaires au maintien à jour de l'expertise et de la réglementation.

³ Il s'agit des permis de transport interurbain, nolisé, urbain, scolaire, touristique, aéroportuaire, par abonnement et expérimental (réf. Annexe).

13.4.4.2 Commission des transports

La CTQ est un organisme quasi judiciaire chargé de l'administration du règlement sur le transport par autobus. Créée en vertu de la Loi sur les transports, la CTQ est responsable de la délivrance des permis.

13.4.4.2.1 Les conditions d'entrée sur le marché

Le requérant d'un permis doit faire la preuve de sa compétence professionnelle, de la viabilité financière de son entreprise et de l'existence d'un marché pour le service proposé.

La Commission doit juger cette preuve en tenant compte de l'existence éventuelle d'autres services semblables, car le service proposé ne doit pas être "susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité."⁴

Cette dernière disposition protège le transporteur en place de la concurrence sur un même itinéraire pour l'interurbain ou un même territoire pour le nolisé. En contrepartie, les horaires sont déposés et les tarifs sont contrôlés par la Commission qui peut également tenir des audiences publiques s'il y a contestation de la part des usagers et ordonner que des correctifs soient apportés.

Depuis 1986, les permis "interurbain" et "nolisé" sont séparés. En outre, ils ne sont plus émis à vie mais pour une durée maximale de cinq ans au terme de laquelle ils deviennent caducs. Les propositions de service sont alors ouvertes à tous, ce qui permet désormais une certaine concurrence intramodale. Un permis qui n'est plus utilisé est révoqué par la CTQ. Un permis dont les conditions d'exploitation ne sont pas respectées par le transporteur peut également être révoqué.

13.4.4.2.2 Le transport nolisé

L'entrée sur le marché du transport nolisé laisse déjà place à une certaine concurrence. Le nombre de transporteurs par territoire est limité pour ce qui est de la prise en charge des passagers. Si les transporteurs réussissent à se partager la clientèle, c'est par contre souvent au détriment du consommateur. Toutefois les aéroports internationaux et la plupart des centres urbains sont accessibles à tous. La réglementation du "nolisé" est donc plus libérale que celle de l'"interurbain", car il s'agit d'une activité en croissance et à caractère essentiellement commerciale. Malgré cela, plusieurs transporteurs se sentent à l'étroit dans cette réglementation où des assouplissements seraient nécessaires.

⁴ Idem, article 12, paragraphe 6.

13.4.5 RÔLE DES PARTENAIRES

13.4.5.1 Association des propriétaires d'autobus du Québec

Fondée en 1926, l'APAQ comptait une dizaine de membres. Son mandat à l'époque était de favoriser l'implantation et la croissance du transport par autobus et par autocar au Québec.

Aujourd'hui, l'APAQ regroupe quelque 165 entreprises qui offrent des services de transport en commun interurbain, nolisé, scolaire, touristique, aéroportuaire et urbain.

L'ensemble des membres de l'APAQ exploitent plus de 4 000 véhicules, dont 1 000 autocars.

L'Association offre une gamme variée de services à ses membres, comprenant la représentation de l'industrie auprès des instances gouvernementales, l'établissement des règles à l'égard des services de transport, etc.

L'Association poursuit ses interventions dans l'élaboration des lois et règlements touchant l'industrie du transport par autobus et s'assure ainsi que l'on tienne compte des intérêts des transporteurs dans le respect de l'intérêt public et représente l'industrie devant la Commission des transports du Québec.

13.4.6 FINANCEMENT

L'industrie du transport interurbain par autobus est une activité économique entièrement aux mains de l'entreprise privée.

L'État n'a pas eu à intervenir directement pour soutenir financièrement cette activité. Cependant, le transport interurbain par autobus est une activité réglementée. En effet, l'État intervient de façon réglementaire afin de régir l'octroi des permis et prescrire certaines conditions d'exploitation. Cette réglementation à caractère économique soutient un mécanisme d'interfinancement interne à l'industrie qui permet de financer les circuits à faible rentabilité via les circuits les plus rentables.

Les passagers sur les lignes rentables (réseau de base) subventionnent indirectement les passagers qui utilisent le réseau régional plus coûteux. Les tarifs demandés sur le réseau régional ne reflètent pas les coûts et les transporteurs ont de la difficulté à rentabiliser ces services mais ces tarifs demeurent acceptables pour les usagers. Pour les transporteurs, l'interfinancement nuit à la compétitivité du transport par autocar vis-à-vis les autres modes.

Le ministère des Transports tient au principe de l'interfinancement, du moins dans le secteur du transport interurbain par autocar. Advenant une diminution de la demande pour ce mode de transport en région, le principe d'interfinancement se retrouve dans une situation de plus en plus difficile à soutenir et en bout de ligne des personnes pourraient sur un certain territoire se retrouver sans autre alternative de transport collectif.

En Côte-Nord, le principe de l'interfinancement ne s'applique pas de la même façon. Le réseau régional est pour ainsi dire inexistant sauf la portion Fermont/Baie-Comeau. Les transporteurs travaillent donc d'abord sur un réseau de base dont la desserte ne semble pas affectée. La rentabilité ne devrait pas faire de doute sur ce réseau. Par ailleurs, les transporteurs peuvent se servir de plusieurs permis de transport pour se financer. Ainsi, en faisant du transport nolisé, scolaire, par abonnement ou autres, les transporteurs peuvent réussir à financer certains services qui autrement ne le seraient pas. Ils appliquent une forme d'interfinancement.

13.4.7 LA SITUATION SUR LE TERRITOIRE DE LA CÔTE-NORD

13.4.7.1 Les services réguliers

13.4.7.1.1 L'offre de services

En mars 1996, trois entreprises ou transporteurs privés dispensent le service de transport interurbain sur la Côte-Nord soit Intercar Côte-Nord inc., Autobus du Littoral inc. et Les autobus Tremblay et Tremblay inc. filiale d'intercar Côte-Nord inc. Au total, ces trois entreprises desservent 25 municipalités sur 37 (la Basse Côte-Nord n'est pas desservie, ni la portion de Havre-Saint-Pierre à Natashquan), réparties sur 5 des 6 MRC et territoire municipalisé de la Côte-Nord.

Le service est disponible auprès de 86 % de la population régionale soit 83 754 des 96 946 personnes du territoire.

La compagnie Les Autobus Tremblay et Tremblay fonctionne sur une ligne extra-régionale puisqu'elle dessert le territoire de deux régions entre les points Chicoutimi et Tadoussac. La compagnie Intercar Côte-Nord inc. entretient également une ligne extrarégionale entre Québec et Baie-Comeau. Enfin, les Autobus du Littoral inc. desservent le circuit de la route 138 entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre. Les trois compagnies offrent une desserte de type locale (contrairement à express). Toutefois, Intercar Côte-Nord offre également une desserte " express " (avec moins de 10 arrêts) sur Baie-Comeau, une fois par semaine.

Le nombre de places disponibles était au début des années 1990 de 3 746 par semaine. Pendant cette période, 96 départs et arrivées étaient effectués par 5 transporteurs sur une base hebdomadaire. En 1991, le service Baie-Comeau/Pointe-aux-Outardes (capacité de 940 places par semaine) cessait. En avril 1996, la CTQ modifiait le permis des Autobus Tremblay et Tremblay inc. à 6 jours au lieu de 7 soit 12 mouvements par semaines au lieu de 14 et le permis de transport interurbain Sept-îles/Maliotenam effectué par Antonio-Fontaine était résilié. (capacité de 80 places-semaine). Ainsi, depuis cette date, le nombre de places disponibles a baissé à 2 632 (-30 %) et le nombre de départs et d'arrivées à 56 par semaine (- 42 %).

Le tableau 2 donne un portrait de l'offre des transporteurs en 1996.

La compagnie Intercar Côte-Nord inc. agit sur un corridor de base entre Québec et Baie-Comeau. C'est toutefois sur la portion Québec/La Malbaie-Pointe-aux-Pic qu'elle est plus active avec 3 aller-retour par jour avec arrêts locaux, 7 jours par semaine alors qu'elle effectue 2 aller-retour par jour sur la portion La Malbaie/Baie-Comeau toujours avec arrêts locaux. C'est dire que sur 3 départs de Québec à La Malbaie, 2 se poursuivent jusqu'à Baie-Comeau.

Également, à chaque fois que cette même compagnie effectue 3 allers-retours express quotidiens 7 jours par semaine entre Québec/La Malbaie-Pointe-au-Pic, un seul se poursuit jusqu'à Baie-Comeau.

En comparaison, les 2 MRC de Charlevoix qui comptent jusqu'à La Malbaie 28 288 personnes sont desservies à plus haute fréquence de Québec que les 50 821 personnes occupant le tronçon de Sainte-Fidèle à Baie-Comeau. Notons par ailleurs que les tronçons La Malbaie/Clermont et La Malbaie/Cap-à-l'Aigle/Saint-Siméon étaient desservis 5 jours/semaines respectivement à raison de 20 et 10 arrivées et départs par semaine jusqu'en 1993, date à laquelle les services se sont interrompus. Outre Intercar Côte-Nord, le tronçon Baie-Saint-Paul/Saint-Urbain est également desservi par un transporteur 5 jours/semaines, 2 allers et retours par jour. Quant au tronçon Tadoussac/Baie-Comeau, il n'y a pas d'autres services interurbains qu'Intercar Côte-Nord.

Une des raisons expliquant la fréquence du service La Malbaie/Pointe-aux-Pic à partir de Québec est la présence du Casino à Pointe-aux-Pic, tronçon lucratif en particulier pour l'express. Le service express qui continue sur Baie-Comeau est également prisé, en particulier sur fin de semaine et l'été à cause de l'attrait de Tadoussac. Une analyse plus détaillée de l'achalandage permettrait peut-être de tirer certaines conclusions intéressantes.

13.4.7.1.2 La demande de service

Il n'existe pas de données publiques disponibles sur l'achalandage réel. À l'aide de critères dont le taux moyen d'occupation des autocars selon les tronçons, nous pouvons estimer le nombre de voyageurs qui entrent et sortent par tronçon. Cet exercice a été tenté en 1995 à la Direction du Transport terrestre des personnes du MTQ (tableau 3).⁵

D'après ce tableau, deux transporteurs soit celui effectuant le trajet Chicoutimi/Tadoussac et celui de Sept-Îles/Malotienam fonctionneraient en bas de 50 % du taux d'occupation sur l'année, soit 33 % . Ce pourcentage saisonnier devrait toutefois être meilleur pour Les Autobus Tremblay et Tremblay pendant la saison touristique d'été. La compagnie Les Autobus Tremblay et Tremblay (trajet Chicoutimi/Tadoussac) aurait transporté au minimum près de 11 300 passagers en 1995 et Antonio Fontaine près de 1 400 passagers.

⁵ Les services express ont un taux moyen de 66 %, tandis que les services locaux oscillent entre 30 % et 50 % à partir des observations qui ont été faites au cours d'un enquête origine destination menée par le MTQ en 1992.

TABLEAU 2

**TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN
ITINÉRAIRES EN MARS 1996**

RÉGIONS (N°)		Itinéraires	Trans- porteurs	Local Express	Routes	Distance en kilomètre	Jours/ Semaine	Mouve- ments	Kilométrage	Places/ autobus	Places/ Semaine	Places/km semaine	Arrêts	Permis fin
Origine	Destination													
9	9	Baie-Comeau/Sept-Îles (7)	LIT	local	138/138	232	7	14	3 248	47	658	152 656	5	
2	9	Chicoutimi/Tadoussac (17)	TTR	local	172/138	127	6	12	1 527	47	564	71 629	9	
3	9	La Malbaie/Baie-Comeau (31)	ICN	local	138/138	273	7	28	7 644	47	1 316	359 268	23	
3	9	La Malbaie/Baie-Comeau (32)	ICN	express	138/138	273	1	2	546	47	94	25 662	10	

Source : Jean Blais, Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q.

TABLEAU 3

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN
PASSAGERS TRANSPORTÉS EN 1995

RÉGIONS (N°)		Itinéraires	Trans- porteurs	Local Express	Routes	Distance en kilomètre	Jours/ Semaine	Mouve- ments	Kilométrage	Places/ autobus	Places/ année	Places/km année	Passager s année	Taux d'occu- pation moyen
Origine	Destination													
9	9	Baie-Comeau/Sept-Îles (7)	LIT	local	138/138	232	7	14	3 248	47	34 216	412 781 834	17 108	50 %
2	9	Chicoutimi/Tadoussac (17)	TTR	local	172/138	127	7	14	1 778	47	34 216	225 962 464	11 291	33 %
3	9	La Malbaie/Baie-Comeau (31)	ICN	local	138/138	273	7	28	7 644	47	68 432	971 460 672	45 165	66 %
3	9	La Malbaie/Baie-Comeau (32)	ICN	express	138/138	273	1	2	546	47	4 888	69 390 048	3 226	66 %
9	9	Sept-Îles/Maliotenam	FON	local	138/138	14	5	10	140	8	4 160	3 028 480	1 373	33 %

Source : Jean Blais, Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q.

Le transport interurbain

Le tronçon Baie-Comeau/Sept-Îles quant à lui aurait fonctionné à 50 % de sa capacité en 1995, il aurait, considérant ce taux réaliste, transporté plus de 17 100 passagers pendant l'année sur une capacité maximum de 34 216 passagers.

Le tronçon La Malbaie/Baie-Comeau serait le plus achalandé avec 66 % de taux d'occupation autant pour le circuit local que celui express. En 1995, la compagnie InterCar Côte-Nord aurait à ce titre transporté 45 165 passagers sur le circuit local et 3 226 sur le circuit express, sur des potentiels de 68 432 et 4 888 passagers.

En comparant la fréquentation 1995 à la population réelle des tronçons Québec /La Malbaie-Pointe-au-Pic et, La Malbaie/Baie-Comeau, le premier aurait transporté 120 685 passagers dont 51 324 pour le circuit express (taux d'occupation de 50 %) et 69 361 pour le circuit local (taux d'occupation de 66 %) pour une population régionale de 28 288 personnes. Il s'agit de 85 mouvements (départs et arrivées) par semaine.

Quant au tronçon La Malbaie/Baie-Comeau, il aurait transporté, répétons-le, 48 391 passagers dont 45 165 par le circuit local et 3 226 pour le circuit express (taux d'occupation de 66 %) pour une population régionale de 50 821 personnes. Il s'agit de 30 mouvements (départs et arrivées) par semaine.

Le tronçon d'InterCar Côte-Nord reliant Québec à la Malbaie est donc beaucoup plus achalandé que celui reliant La Malbaie/Baie-Comeau. La population régionale de ce dernier tronçon étant pourtant le double de celui du premier tronçon, il appert que le positionnement touristique favorable de Charlevoix est en majeure partie responsable de l'achalandage beaucoup plus élevé (120 685 passagers) de ce premier tronçon. Une offre plus grande de services (3 départs par jour tant pour l'express que le local avec service 7 jours sur 7) joue également en faveur du tronçon Québec/La Malbaie.

Le potentiel de passagers transportés du tronçon local partant de Québec est de 102 648 passagers jusqu'à La Malbaie/Pointe-au-Pic et descend au 2/3 à La Malbaie pour le nombre de passagers pouvant atteindre Baie-Comeau, soit 68 432 passagers puisqu'il s'y rend à raison de 2 départs sur trois. Pouvons-nous conclure qu'étant plus achalandé le service Québec/La Malbaie est plus efficace?

Avec un nombre de mouvements/semaine de 85 (soit presque trois fois supérieur aux mouvements La Malbaie/Baie-Comeau) et un nombre de kilomètres/semaine de 12 410 km (soit 20 % supérieur aux km/semaine effectués sur le tronçon La Malbaie/Baie-Comeau), le tronçon Québec/La Malbaie-Pointe-au-Pic voyagerait 120 685 passagers via les circuits local et express, soit 58 % du potentiel. Comparativement, le tronçon La Malbaie/Baie-Comeau voyagerait 48 391 passagers avec 30 mouvements et un nombre de kilomètres/semaine de 8 190 km, soit une efficacité de 66 %.

En ce sens, le tronçon La Malbaie/Baie-Comeau serait plus efficace que celui de Québec/La Malbaie-Pointe-au-Pic. Un bassin de population régional important de 50 821 personnes, (soit 64 % du total de la population Charlevoix/Baie-Comeau) plus éloigné et contraint à un seul transporteur et un nombre plus grand d'arrêts et de localités régionales desservies par le service local (23 vs 14)), pourraient expliquer ce rendement. Quant à la performance du tronçon Québec/La Malbaie, un plus petit bassin de population ne peut expliquer à lui seul un si grand nombre de mouvements/semaine et une performance tout de même très bonne. Une proximité accrue de Québec et de son attractivité et inversement le positionnement

touristique avantageux de Charlevoix seraient en majeure partie responsables de la performance de ce circuit.(ex. : présence du Casino de Pointe-au-Pic.)

Sur le corridor de la route 138, l'autocar subit la concurrence de l'automobile surtout du taux de motorisation élevé en Côte-Nord mais également du transport nolisé. La force de l'autocar réside dans la souplesse de son utilisation et le peu de contrainte et d'effort qu'il impose au voyageur. Pour contrer la tendance de la défection des services d'autocar interurbain par le public en général, une attention particulière dans la structure des tarifs, à sa clientèle d'affaires, à des rabais de groupe, au système de réservation et à quelques éléments de confort supplémentaires seraient à considérer.

13.4.7.2 Les services nolisés et touristiques

La popularité de l'autocar pour le transport des touristes est irréfutable et devrait s'accroître encore davantage. En effet, pour des raisons de prix, d'organisation et de confort, ce mode de transport est privilégié notamment pour une clientèle en croissance, celle du troisième âge.

Au Québec, un manque d'autocars de qualité constitue un handicap réel à la commercialisation auprès des groupes et des clientèles non-résidentes, en particulier celles d'outremer. De plus, les services de transport qui permettent de se rendre dans les zones touristiques et de visiter les attraits situés dans les régions ne sont pas toujours optimaux, ce qui ne contribue pas à maximiser leur fréquentation.

Le transport nolisé se définit comme un service de voyages réservé à des groupes de personnes. Le transport touristique quant à lui concerne le service de tournées touristiques sur un parcours déterminé.

En Côte-Nord, le service de transport nolisé et touristique est assuré à la fois par des entreprises régionales dont le permis n'autorise à transiter que sur la Côte-Nord et/ou sinon à transiter sur des points précis (ex. : Québec/Côte-Nord), etc. et des transporteurs dont le permis autorise le transport de passagers (touristes surtout) sur de larges distances à partir d'aéroports ou de grandes villes. Ces transporteurs sont difficilement ciblables du fait qu'ils agissent via des agences réceptives dont la fonction est de développer des circuits, des forfaits voyage, de capter la clientèle et de réserver le service de transporteurs qui louent leurs autocars et le plus souvent le chauffeur.

13.4.7.2.1 Les transporteurs régionaux

Il y aurait eu en 1993-1994, parmi les détenteurs de permis de transport de personnes sur la Côte-Nord quelque 16 transporteurs régionaux détenant 21 permis de transport nolisé. Mais rares sont ceux qui ne détenaient que ce permis. Trois de ceux-ci détiennent également un permis de transport touristique (surtout à l'Île d'Anticosti) et/ou un permis de transport scolaire ; urbain, aéroportuaire ou par abonnement (service régulier de transport pour une clientèle spécifique vers des lieux d'activité communs). Tous les transporteurs ayant des permis de transport par autocar interurbain sur la Côte-Nord (5 en 1995) sont titulaires également de permis pour transport nolisé (tableau 4).

Le transport interurbain

Les transporteurs régionaux possèdent une panoplie de permis différents leur permettant d'atteindre différents marchés et ainsi d'augmenter leur part de revenus et possiblement d'atteindre le seuil de rentabilité. Cette situation est illustrée par le tableau 5 pour l'année 1996.

Quant à la flotte de véhicules de ces transporteurs, elle était composée en 1993-1994 de 75 véhicules de 5 catégories dont 13 de catégorie "1"; 10 de catégorie "2", 21 de catégorie "4", 24 de catégorie "6" et 7 de catégorie 98 et 99. Les transporteurs régionaux sont présents presque partout sur le territoire, de Sacré-Coeur/Tadoussac à Havre-Saint-Pierre. C'est à l'Île d'Anticosti que l'offre connaît la plus forte progression.⁶

L'utilisation des transporteurs régionaux pour le transport nolisé et touristique est en progression si on s'en tient aux répondants du questionnaire⁷ qui leur a été administré au cours du printemps 1996. Un détenteur de permis touristique a vu sa demande progresser de 20 voyages en 1990 à 75 en 1992 et 230 en 1995 et a réagi en augmentant sa flotte à 3 véhicules. La durée moyenne de séjour y est de 3 jours. Un autre transporteur fait du transport d'écoliers en dehors des heures normales d'école pour des activités éducatives et sportives. De 1993 à 1996, il a exécuté 19, 21 et 24 voyages de 1 à 3 jours entre Tadoussac/Baie-Comeau/Fermont/Sept-îles/Havre-Saint-Pierre et l'Île d'Anticosti.

Un transporteur exécute depuis 1990 avec un véhicule, 5 voyages d'agrément de un à 3 jours par année sur la Côte-Nord, en particulier pour la visite du barrage Manic V.

Un autre transporteur détenteur de plusieurs permis réalise avec 2 véhicules et un permis de transport nolisé environ 90 voyages par an sur la Côte-Nord dont 40 à Tadoussac, 30 vers Baie-Comeau et les barrages Manic 2 et Manic 5 ; 10 vers la Réserve du Parc de l'Archipel des Îles de Mingan et Havre-Saint-Pierre, 2 vers Anticosti, 2 vers Fermont et 6 ailleurs sur la Côte-Nord. Ces voyages durent en moyenne 3 jours.

Enfin, un transporteur régional effectuait en 1990 via son permis de transport nolisé et 2 véhicules, des voyages d'agrément et d'activités sportives entre Tadoussac/Sacré-Coeur/Manic V/Sept-îles/Havre-Saint-Pierre/Québec et le Saguenay. Il a transporté cette année quelque 1560 personnes. En 1995, avec 3 véhicules il transportait 2 800 personnes. Alors qu'en 1990, les véhicules étaient nolisés 5 et 6 jours en moyenne, ils le sont 10 jours en 1995.

⁶ Réf. annexe, Catégories de véhicules.

⁷ Enquête du M.T.Q. auprès des entreprises de transport nolisé et interurbain en 1996.

Le transport interurbain

TABLEAU 4

**LISTE DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX
EFFECTUANT DU TRANSPORT NOLISÉ
CÔTE-NORD EN 1993-1994**

TRANSPORTEURS	PERMIS						
	Interurbain	Nolisé	Urbain	Abonnement	Scolaire	Touristique	Aéroportuaire
Les Autobus Tremblay et Tremblay Inc.	2	1	1				
Autobus Boulay Inc. *	1	3	1	1			
Autocar du Littoral Inc. *		1	1				
Intercar Côte-Nord Inc.	6	1			1		
Fontaine, Antonio	1	1					
Autobus du Littoral Inc. *	2	3	1				
Autobus Ménard Inc. *		2		2		1	
Dumais, Alain		1				1	
Légaré, François		1				1	1
Autobus Jacquart Inc. *		1		2			
Transport Therrien Inc. *		1		1			
Les accomodations nordiques				1			1
Autobus Deschênes Inc. *		1					
Pourvoirie du Lac Geneviève		1					
Autobus J.S. Inc. *		2					
Autobus Bernard Boulianne Inc.					1		

Source : Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q.

* Font aussi du transport scolaire régulier.

Le transport interurbain

**TABLEAU 5
LISTE DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX
EFFECTUANT DU TRANSPORT INTERURBAIN
CÔTE-NORD - OCTOBRE 1996**

TRANSPORTEURS	PERMIS (NOMBRE ET CATÉGORIES)						
	Interurbain	Nolisé	Urbain	Abonnement	Scolaire	Tourist.	Aéropo.
9018-6982 Qué. Inc., Kawawachikawack				1 A6			
Paul, Andrée, Betsiamites				2 A5,A6			
9021-1046 Québec Inc., Île d'Anticosti		1 A5,A6		1 A5,A6		1 A1,A2 A4,A5,A6	1 A5,A6
Autobus Jacquart Inc., * Sept-Îles		1 A1,A2 A5,A6		1 A1,A2,A3 A4,A5,A6			
2948-7248 Québec Inc. Sainte-Foy						1A1,A2,A3 A4,A5,A6	
Les Locations A.M.L. Inc. Île d'Anticosti					1 A3	1 A3	
Les Pourvoiries d'Anticosti Inc.		1 A6		1 A6		1 A6	1 A6
Camping Aventure Anticosti						2 A6	
2334-1274 Québec Inc., Sept-Îles					2 A5,A6		
Papillon, Jocelyn, Sept-Îles				1 A6			
Les Accomodations nordiques Ltée, Shefferville				1 A6			1 A6
Pourvoirie du Lac Geneviève Île d'Anticosti		1 A6			1 A5		
Intercar Côte-Nord Inc., Québec	2 A1,A2,A3 A4,A5,A6	1 A1,A2,A3 A4,A5,A6		1 A1,A2,A4 A5-A6			
Autobus J.S. Inc., * Sault-au-Mouton		1 A5,A6					
Dumais, Alain, Bergeronnes		1 A6				1 A6	
Autobus Carmen Inc., Baie-Ste-Catherine		1 A4,A5,A6					
Autobus du Littoral Inc., * Sept-Îles	2 A1,A2,A3 A4,A5,A6	2 A1,A2,A3 A4,A5,A6,A7					
Les entreprises de transport scolaire Rivière Malbaie Inc., Rivière-Malbaie				1 A1,A2,A3 A4,A5,A6			
Autocar du Littoral (1984) Inc. *		1 A1,A2,A3 A4,A5,A6	1 A1,A2 A3,A4 A5,A6				

Le transport interurbain

TABLEAU 5 (suite)
LISTE DES TRANSPORTEURS RÉGIONAUX
EFFECTUANT DU TRANSPORT INTERURBAIN
CÔTE-NORD - OCTOBRE 1996

TRANSPORTEURS	PERMIS (NOMBRE ET CATÉGORIES)						
	Interurbain	Nolisé	Urbain	Abonnement	Scolaire	Tourist.	Aéropo.
Fontaine, Antonio	1 A5,A6,A7	1 A5,A6,A7			1 A5-A6 A7		
2755-4609 Québec Inc., Sherbrooke				1 A1			
Les Autobus Tremblay & Tremblay Inc., Québec	1 A1,A2,A3 A4,A5,A6	1 A1,A2,A3 A4,A5,A6					
Transport Therrien Inc., * Fermont		1 A1,A2,A3 A4,A5,A6		1 A1,A2,A3 A4,A5,A6			
Autobus Ménard Inc., * Sept-Îles		1 A1,A5,A6					
Autobus Mario Rioux Inc. * Forestville		2 A1,A2,A3 A4,A5,A6			1 A1,A2 A3,A4 A5,A6		
Autobus Boulay Inc., * Pointe-aux-Outardes		3 A1,A2,A3 A4,A5,A6	1 A1,A2 A3,A4 A5-A6	1 A1,A2,A3 A4,A5,A6			
Les Autobus Anthony Dumais* Inc., Blanc-Sablon					1 A1,A2 A3,A4 A5,A6		
Autobus Deschênes Inc., * Sacré-Coeur		1 A5					
Autobus R. Audet Inc., * Saint-Irénée					1 A1,A2 A4,A5 A6		
	TOTAL : NOMBRE DE DÉTENTEURS : 29 NOMBRE DE PERMIS : 60						

Source : Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q.

* Font aussi du transport scolaire régulier.

Le transport interurbain

La situation des transporteurs détenant un permis de transport nolisé et touristique sur le Côte-Nord indique de façon générale une situation stable sinon en progression. Cependant, pour presque tous d'entre eux cette activité représente moins de 3 à 10 % de leurs chiffres d'affaires. L'âge moyen de la flotte ne dépasse pas 4 ans et est donc assez jeune.

Quant aux commentaires laissés par les transporteurs régionaux, à la question concernant les perspectives de développement du secteur tourisme d'ici 5 ans, ceux-ci croient à une augmentation des visiteurs touristiques européens, individuels (opposés à touristes de forfait ou de groupe) en automobile et en autocar. Ils croient à une augmentation du tourisme américain de chasse et de pêche et à une augmentation des touristes québécois de circuit. L'hiver semble offrir une nouvelle destination pour les Européens. Le plein-air et l'aventure sont aussi des produits d'avenir qui ont été mentionnés à la condition d'investir dans la promotion et le développement du produit. La Côte-Nord semble donc privilégiée.

À la question sur les prévisions de croissance de l'entreprise au cours des 5 prochaines années, les répondants ont retenu une augmentation du chiffre d'affaire et du nombre de clients. Pour certains, ce serait l'occasion de pouvoir s'enquérir d'un véritable autocar au lieu de continuer le service nolisé avec un autobus scolaire. Pour d'autres, on prévoit la stabilité.

À la question des changements à prévoir quant aux modes de transport qui seront utilisés par la clientèle, les répondants ont fourni les réponses suivantes. Pour certains, il y aurait nécessité d'améliorer et d'augmenter la flotte si la destination était offerte à plus de tours réceptifs tournés vers l'Europe. C'est ce qui laisse croire que la Côte-Nord est nécessairement à la remorque d'une organisation suprarégionale qui dépasse les stricts moyens régionaux parce qu'en bout de ligne ce sont les grands centres qui émettent le plus de touristes. Or, le sort touristique de la région dépend de l'amélioration ou du maintien des conditions de vie de ces touristes potentiels dans leur milieu.

Quant à la question de mentionner les sites potentiels et les attraits susceptibles d'être mis en valeur pour générer un nouvel achalandage touristique, les répondants ont mentionné le plus souvent :

- le parc de Pointe-aux-Outardes (observation ornithologique et plage) ;
- Tadoussac et les baleines ;
- le tourisme d'aventure dans les Monts Groulx ;
- le village amérindien de Betsiamites ;
- la motoneige ;
- les centrales de Bersimis I et II ;
- la Baie verte de Forestville ;
- le Fjord du Saguenay (Anse-de-Roche, Baie-Sainte-Marguerite, la rivière encaissée Sainte-Marguerite) ;
- la plongée sous-marine ;
- la navigation de plaisance.

En somme, ce sont les produits de marque qui nous font reconnaître la Côte-Nord touristique. Une mention a aussi porté sur l'isolement touristique de la Côte-Nord et sa

Le transport interurbain

nécessaire intégration aux circuits Gaspésie/Bas-Saint-Laurent et Saguenay/Lac Saint-Jean.

Enfin, à la question débouchant sur l'aspect prioritaire à prendre en compte dans la réalisation du plan de transport de la Côte-Nord, les répondants ont cité :

- conservation et amélioration du positionnement de la Côte-Nord auprès des Européens, entre autres, en développant le tourisme d'aventure ;
- établissement d'un circuit nolisé direct par autocar de Tadoussac à Havre-Saint-Pierre dans la même journée ;
- l'amélioration du service de traversier à Tadoussac ;
- l'amélioration de la route de Tadoussac aux Escoumins et celle de Baie-Sainte-Catherine à La Malbaie.

13.4.7.2.2 *Les transporteurs extra-régionaux*

Quant aux transporteurs ayant de plus longs rayons d'action, ils sont le plus souvent loués par des voyageurs réceptifs sur des circuits pré-définis touchant le plus souvent le marché québécois, canadien, et international. Il n'y aurait pas moins de 14 agences réceptives établies au Québec qui organisent des circuits passant ou se dirigeant en Côte-Nord. Ces agences font le plus souvent affaire avec les mêmes transporteurs. Ceux-ci ont des permis qui les autorisent à se rendre aux aéroports et même à traverser les frontières américaines. Les 14 agences réceptives utilisent environ un quinzaine de transporteurs (tableau 6) équipés d'autocars de 47 places.

Règle générale, les agences font deux types de circuits en Côte-Nord, le premier qui se développe lentement, emprunte le réseau routier de la Côte-Nord et ses attraits majeurs dont les barrages de Manic 2 et 5, Baie-Comeau, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre pour la visite de la Réserve du Parc de l'Archipel-de-Mingan. Ce circuit est davantage conçu pour le marché québécois en partance surtout de Montréal ou de Québec. Il est d'environ de 7 à 10 jours et peut se terminer par une traversée du fleuve et un retour par le rive sud, pour éviter le retour sur ses pas. Quelques forfaits incluent également un aller par train de Sept-Îles à Fermont et retour par autocar sur les routes 389 et 138.

En 1995, moins d'une dizaine d'entreprises ont exécuté de 3 à 4 voyages de ce type. Les problèmes rencontrés sont souvent le peu de capacité des établissements hôteliers (non conçus pour recevoir des autocars, ce qui oblige les occupants à partager souvent la même chambre). La qualité de l'hébergement laisse aussi parfois à désirer. Havre Saint-Pierre recevrait autour de 60 autocars par année dont une partie doit rebrousser sur Sept-Îles faute de chambres disponibles.

Le transport interurbain

TABLEAU 6

LISTE DES PRINCIPALES AGENCES TOURISTIQUES DE VOYAGES S'OCCUPANT
DES VOYAGISTES RÉCEPTIFS AYANT EXÉCUTÉ DES VOYAGES EN CÔTE-NORD
DEPUIS 1990 ET TRANSPORTEURS CORRESPONDANTS

VOYAGISTES RÉCEPTIFS	TRANSPORTEURS	DATE D'ÉCHÉANCE DU PERMIS
American Incoming	Autobus Drummondville Inc. Les Autobus Boulay Ltée	10 juin 1998 28 avril 1998
Americanada, Montréal	Autocars 5 Saisons Inc.	11 mars 1998
Bienvenue Canada Tours, Montréal	Autobus La Québécoise Inc.	8 octobre 1998
Groupes Voyages Québec, Québec	Alma Autobus et Taxis Inc. Autobus du Littoral Inc. Autobus Dupont Inc. Autobus J.G. Demers Autobus 5 saisons Inc.	10 juin 1998 27 janvier 1998 25 juillet 1998 30 mai 1998 11 mars 1998
Kilomètres-voyages, Charlesbourg	Autobus Dupont Inc. Autobus La Québécoise Inc.	25 juillet 1998 8 octobre 1998
Nouvelles Frontières (Canada), Montréal	Autobus La Québécoise Inc.	8 octobre 1998
Réceptours Canada, Montréal	Autobus Drummondville Inc. Autobus L.E.Y.P.I.	9 mars 1998 28 avril 1998
Tours Chanteclerc, Montréal	Autobus Galland Inc. Autobus Murray Hill Inc. Les Autobus Boulay Inc.	30 mai 1998 24 mai 1998 28 avril 1998
Vacances Air Transat, Montréal	Autobus Galland Inc. Autocars Excellence	30 mai 1998
Vacances Air Canada, Montréal	Alma autobus et taxis Inc. SABEM Inc.	10 juin 1998 19 mai 1998
Club Tour 'Sat, Montréal	Autobus Galland Inc. Autocars Connaisseur Inc. Autobus Murray Hill Inc. Autobus Excellence Inc.	30 mai 1998

Source : Enquête téléphonique, été 1996, ministère des Transports.

Le transport interurbain

Pour ce qui est du deuxième type de tour organisé, Tadoussac constitue le pivot et souvent le seul élément du circuit en Côte-Nord. Ce type de tour s'adresse soit aux Québécois soit aux non-Québécois. Le tour destiné aux Québécois en partance de Montréal et Québec a comme destination le Saguenay. Tadoussac constitue un arrêt pour les excursions aux baleines et le retour se fait par Pointe-au-Pic. Rarement Tadoussac constitue un coucher. Le tour le plus développé est celui offert aux Européens (plus de 84 000 sont passés par Tadoussac en 1994) qui dure de 10 à 14 jours et comprend une section en Ontario (Chutes du Niagara, Toronto, les Mille Îles, Ottawa) puis Montréal - Trois-Rivières/le Saguenay Lac Saint-Jean et un arrêt (le plus souvent sans coucher) à Tadoussac pour les excursions aux baleines et au Fjord, un retour via Pointe-au-Pic et Québec.

Tadoussac mieux équipé pour recevoir les autocaristes à cause de l'hôtel de Tadoussac se partage le gros du marché des départs aux excursions aux baleines⁸ et au Fjord avec Baie-Sainte-Catherine. Généralement, les embarcations des 2 compagnies les plus importantes (Hôtel Tadoussac et Navimex) font la navette entre les deux quais pour satisfaire la demande et les contraintes de traverses. Les transporteurs peuvent par exemple débarquer leurs passagers au quai de Tadoussac et les reprendre à Baie-Sainte-Catherine ou l'inverse, ce qui leur donne le temps pendant la croisière-excursion de traverser pour reprendre leurs passagers au quai de retour et continuer leur route. Généralement, les hôteliers ne comptent pas sur cette clientèle pour des nuitées car l'achalandage important d'autres sources (automobiles, etc) comble déjà amplement la capacité d'hébergement des hôtels locaux même les plus gros.

Ces entreprises font généralement leur saison pendant les mois de mai-juin et septembre-octobre parce que les prix des billets d'avion et les forfaits sont moins élevés, ce qui invite les clients à profiter des prix de basse saison. Des prix trop élevés pourraient modifier la destination de cette clientèle.

En 1995, onze entreprises voyagistes réceptifs ont déclaré (enquête téléphonique) avoir transporté quelque 1 600 groupes par autocar sur Tadoussac et/ou Baie-Sainte-Catherine. Parmi ces voyagistes, un entre au Québec via les États-Unis avec des touristes européens entrant en Amérique via New-York. En moyenne, les agences réceptives sont responsables de 150 à 350 voyages effectuant un arrêt dans ce secteur. Certaines agences ne dépassent pas 15 voyages pour l'été.

La demande touristique pour des visites en groupe au moyen d'autocars affrétés par des voyagistes est à la hausse, les installations pour la réception, la circulation et le stationnement de ces véhicules dans un milieu en cul-de-sac comme Tadoussac sont souvent insuffisantes ou mal localisées (ex. : l'obligation d'un retour sur ses pas à partir du quai). Il en résulte des nuisances en raison des bruits, des odeurs et de l'espace que ces véhicules imposent pour manoeuvrer.

⁸

Le secteur Bergeronnes/Tadoussac/Sacré-coeur/Escoumins comptait en 1995 plus d'un dizaine de compagnies de croisières-excursions effectuant avec divers types d'embarcations plus de 40 départs par jour. La capacité totale d'embarquement était pour ce secteur de 2 000 passagers dont 1 650 de Tadoussac soit plus de 82 %. Deux compagnies majeures accaparent 1 500 places à elles-seules entre les quais de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine.

De plus, l'augmentation des attraits le long de la Côte-Nord (4 nouveaux centres d'interprétation dans le secteur B.E.S.T. depuis à peine 3 ans) ne peut qu'inciter les agences à offrir de nouveaux circuits et à faire augmenter le nombre et la flotte des transporteurs dans ce secteur.

Bon nombre d'intervenants sont impliqués dans l'activité touristique : résidants, commerçants, voyageurs, transporteurs, municipalités, ministère du Tourisme, des Transports et les touristes eux-mêmes.

Il s'agit d'une industrie en plein essor et qui permet un tant soit peu de rééquilibrer notre balance touristique traditionnellement déficitaire. Le Québec est une destination offerte à un prix intéressant parmi d'autres destinations qui le sont tout autant. En conséquence, toute solution qui fera augmenter le prix du forfait de façon significative, en fera aussi baisser l'intérêt.

CONCLUSION

1. LE TRANSPORT INTERURBAIN

Les services de transport interurbain en Côte-Nord rejoignent l'ensemble de la population régionale desservie par route. Les transporteurs jouissent d'une position de monopole sur leur route respective dont l'ensemble constitue un réseau de base. Cette situation semble profiter et aux transporteurs et à la clientèle régionale en particulier à la clientèle pour qui l'autocar est le seul moyen de transport collectif.

À l'intérieur de cette dynamique, ce sont les parcours locaux (ex. : Maliotenam) et/ou régionaux (ex. : Fermont/Baie-Comeau) qui sont les plus précaires. L'offre de service n'y est pas constante et certains services sont même déjà abandonnés (Pointe-aux-Outardes).

L'amenuisement du réseau régional ne semble pas affecter les liaisons de base en autant que la population touchée est peu importante et qu'elle puisse se rendre sur le réseau de base.

À plus long terme, le faible poids démographique de la région et surtout son bilan migratoire négatif compromettent les chances de maintenir un service adéquat d'autocar à long terme dans la région. Une baisse de population en particulier chez les groupes d'âge les plus susceptibles de prendre le transport interurbain par autocar soit les jeunes de moins de 25 ans et les personnes âgées affecterait la rentabilité des services au point de ne plus permettre le renouvellement des équipements. Or, d'après les projections de population, le groupe des 4-25 ans sera en baisse d'effectifs d'ici 2011 alors que les personnes âgées de 45 ans et plus seront en augmentation. Il faut donc s'attendre à une modification de la clientèle de base de l'autocar interurbain.

Il est possible de constater ici que les seuls mécanismes de marché et les interventions de l'État par voie réglementaire ne suffisent pas au maintien d'un service adéquat de transport par autocar interurbain sur les portions régionales. Sur le réseau de base, si la rentabilité ne semble pas mise en cause, il est fort possible qu'elle provienne en partie grâce à l'interfinancement horizontal du fait que les transporteurs

ont plusieurs permis de transport collectif qui les autorisent à faire et du transport interurbain par autocar, du transport nolisé, par abonnement, scolaire ou autres.

Les liaisons express avec les principales agglomérations à l'ouest de Baie-Comeau présentent les meilleures perspectives pour l'autocar interurbain bien que la concurrence apportée par l'automobile privée, l'automobile de location, le covoiturage et l'avion puisse affecter le niveau de service.

Dans le projet d'intégration des modes, la part du nolisé (qui est maintenant séparé de l'interurbain par voie réglementaire) demeure importante dans le contexte où ce service peut assurer du transport collectif pour la population de la Côte-Nord en particulier la clientèle captive.

Les services de transport nolisé présents sur la Côte-Nord semblent répondre à une demande diversifiée. Les transporteurs ne misent pas sur ce seul service pour survivre quoiqu'ils aimeraient voir bientôt la possibilité de trafiquer l'autobus scolaire pour de véritables autocars.

Pour garder sa part concurrentielle sur le marché du transport collectif, l'autocar devra jouer sur ses points forts, sa flexibilité, sa rapidité, sa fréquence et ses tarifs.

2. LE TRANSPORT NOLISÉ

Quant aux voyageurs, Tadoussac et les environs devraient continuer, tant qu'il y aura des baleines et des prix compétitifs, à y drainer un flux toujours plus grand d'autocaristes surtout étrangers⁹. Des efforts de promotion et de mise au point de produits d'appel situés plus à l'est dont la Réserve de Parc à Havre-Saint-Pierre, l'Île d'Anticosti et Natashquan pourraient réussir à y intéresser la clientèle autocariste tout autant étrangère que québécoise à la recherche de grands espaces.

Natashquan devrait drainer une nouvelle clientèle à la recherche de nouveautés. Natashquan fera partie des visites touristiques de tours autocaristes. Cependant, en considérant la faible capacité d'hébergement, l'endroit aura une faible capacité de rétention pour encore quelques années obligeant les touristes à retourner sur leurs pas.

⁹

Le kiosque d'accueil du Parc marin St-Laurent-Saguenay au quai de Baie-Sainte-Catherine a accueilli en 1994, 835 autocars, 1008 en 1995 et 1392 en 1996 (malgré les événements de juillet). Il faut mentionner que les autocaristes fréquentent le Québec et ses circuits (dont Tadoussac fait partie) surtout en mai-juin et septembre-octobre.

ANNEXE

LES CATÉGORIES DE VÉHICULES

Les catégories sont les mêmes que celles établies par le Règlement sur le transport par autobus dont voici l'énumération.

- Catégorie 1** Un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours et muni des équipements suivants : un compartiment à bagages, un porte-bagages intérieur, des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette.
- Catégorie 2** Un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 1. Un véhicule bâti sur chassis de camion dont le moteur ne fait pas saillie (flat nose).
- Catégorie 3** Un autobus construit pour le transport urbain.
- Catégorie 4** Un autobus construit sur un chassis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle et muni des équipements suivants : des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette.
- Catégorie 5** Un autobus construit sur un chassis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle auquel il manque un des équipements énumérés à la catégorie 4.
- Catégorie 6** Un minibus ou un autobus de dimension réduite construit pour le transport de 8 à 15 personnes.
- Catégorie 7** Un minibus ou un autobus aménagé pour le transport des personnes handicapées.

Chaque catégorie est considérée supérieure à la catégorie qui lui est subséquente à l'exception de la catégorie 7.

