

ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS



LE TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN AU QUÉBEC

JEAN BLAIS



SYSTÈMES
DE TRANSPORT

CANQ
TR
PT
TTP
111

Québec 

411174

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

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
23 JUIL 1996
TRANSPORTS QUÉBEC

**LE TRANSPORT PAR AUTOCAR
INTERURBAIN AU QUÉBEC**

CANQ
TR
PT
TTP
111

**La présente étude a été préparée par le
Service des politiques et de la réglementation
en transport terrestre des personnes**

Rédaction :

Jean Blais

Collaboration spéciale :

Charles La Rochelle
Jean-François Ruel
Céline Toupin
Association des propriétaires
d'autobus du Québec

Assistance technique :

Sylvie Magnan

Dépôt légal - 1996
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-30218-4
Juin 1996



Titre et sous-titre du rapport LE TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN AU QUÉBEC				N° du rapport Transports Québec RTQ-96-02	
				Rapport d'étape <input type="checkbox"/> An Mois Jour Rapport final <input checked="" type="checkbox"/>	
				N° du contrat (RRDD-AA-CCXX)	
Auteur(s) du rapport Jean Blais			Date du début d'étude		Date de fin d'étude
			Chargé de projet		Coût de l'étude
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Direction du transport terrestre des personnes Service des politiques et réglementations 700, boul. René-Lévesque Est, 24^e étage Québec (Québec) G1R 5H1			Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Ministère des Transports du Québec 700, boul. René-Lévesque Est Québec (Québec) G1R 5H1		
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires L'étude a pour but de resituer l'intervention du ministère des Transports du Québec dans le domaine du transport par autocar interurbain. Les objectifs sont de comprendre la situation du transport interurbain, d'en dégager les tendances et de suggérer des interventions.					
Résumé du rapport Les conditions du marché du transport par autocar ont changé radicalement durant les années 1980 : la population décroît dans les régions rurales, la catégorie des jeunes de 15 à 25 ans a beaucoup diminué, la partition du grand réseau de la compagnie «Voyageur» a réduit considérablement la cohésion des services. L'étude analyse l'offre de transport, identifie les facteurs de la réduction de la demande, expose les motifs de déplacement et le profil des voyageurs à partir d'une enquête et analyse la situation financière des entreprises. L'étude présente également une revue détaillée de l'organisation des transports interurbains et des politiques d'intervention chez nos voisins et dans certains pays d'Europe de l'Ouest. Elle propose des hypothèses d'intervention.					
Nbre de pages 245	Nbre de photos	Nbre de figures 17	Nbre de tableaux 29	Nbre de références bibliographiques	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais
Mots-clés Autocar; Itinéraires; Offre et demande; Réglementation; Transport collectif; Transport en zone rurale; Transport interurbain; Voyageurs				Autorisation de diffusion <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite	
				Signature du directeur général <i>Liguen Hure</i>	
				Date 8 mai 1996	

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	IX
LISTE DES FIGURES	XIII
INTRODUCTION	1
LA POPULATION ET LE TERRITOIRE	5
L'armature urbaine	5
Le territoire rural	8
En résumé	10
LES SERVICES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR	13
Un peu d'histoire	13
Le réseau de base et le réseau régional	15
Les corridors et leur région	15
L'itinéraire	19
Évolution de l'offre de transport	20
La longueur du réseau interurbain	21
Population et municipalités desservies	21
La fréquence hebdomadaire	24
L'«express» et le «local»	26
Diminution de l'offre réelle de transport	27
Les suppressions de services	29
Conclusion sur les services de transport par autocar	30
LA DEMANDE DE TRANSPORT	33
La part de l'autocar et les caractéristiques de la demande	33
La demande réelle	34
La réduction de la clientèle	34
Allongement des parcours	38
Baisse de rentabilité	39
Transport de colis et autres activités	39
L'élasticité-prix de la demande	40
L'évolution démographique et le vieillissement de la population	44
Le vieillissement de la population	44
L'évolution démographique des régions	48
Conclusion sur la demande de transport interurbain	50
LES VOYAGEURS	51
Caractéristiques des voyageurs	51
Le voyageur	51
Les motifs des déplacements	53
Le choix de l'autocar	55

Appréciation du service	57
Satisfaction des voyageurs	57
Les commodités	59
Suggestions des voyageurs sur le confort des autocars	60
Tarifs plus élevés pour plus de confort	62
Utilisation plus fréquente de l'autocar	64
Résumé sur les voyageurs	65
LES MODES DE TRANSPORT CONCURRENTS	67
L'automobile	67
Le train	71
La nouvelle situation de Via Rail	72
Conclusion sur le train	78
L'avion	79
Le covoiturage interurbain	82
Allô Stop, inc.	84
L'avenir du covoiturage	87
En conclusion	88
LES TRANSPORTEURS	89
La structure des entreprises	92
Modèle de coûts flexible	93
Relation entre la taille de l'entreprise et le coût du service	102
La situation financière présente	104
Analyse des résultats d'exploitation	105
L'analyse du bilan	109
Conclusion sur la situation financière	110
Les véhicules	117
La composition du parc d'autocars	117
Âge moyen du parc d'autocars	119
Tendances	122
Conclusion sur les transporteurs	123
LES POLITIQUES EN TRANSPORT	125
La politique canadienne	127
La politique du transport des voyageurs au Québec	130
L'encadrement législatif et réglementaire	130
Les effets de la réglementation	133
Les coûts de la politique de transport par autocar interurbain	136
L'Association des propriétaires d'autobus du Québec	137
Quelques expériences étrangères d'intervention de l'État	138
L' <i>Ontario Northland Transportation Commission</i> (ONTC) :	
une politique d'aménagement régionale	138
La <i>Saskatchewan Transportation Company</i> :	
le maintien des services en zone de dispersion extrême	142

L'aide américaine aux transports publics	143
Suède et Finlande : public et privé	154
Les politiques en résumé	158
Saskatchewan	158
Ontario	159
Québec	159
États-Unis	160
Scandinavie	160
RÉSUMÉ DE LA SITUATION ET CONCLUSION	163
L'évolution des conditions du marché	163
Le jeu des facteurs démographiques	164
L'évolution historique et les facteurs politiques	164
La réglementation et le jeu de l'interfinancement	165
Une politique de transport par autocar : orientations	167
La déréglementation de l'accès au marché	167
L'intervention financière	168
BIBLIOGRAPHIE	175
ANNEXE 1 Population urbaine (1981 - 1991)	179
ANNEXE 2 Liste des itinéraires	187
ANNEXE 3 Suppression de services	201
ANNEXE 4 Liste des transporteurs interurbains, permis et répartition de l'offre de transport par autocar	205
ANNEXE 5 Questionnaire sur les services interurbains d'autobus, MTQ, 1992	209
ANNEXE 6 Caractéristiques techniques et prix des autocars vendus au Canada	217
ANNEXE 7 Autocar, train, avion, automobile. Coûts comparés pour certains itinéraires	227
ANNEXE 8 Législations provinciales régissant le transport par autocar au Canada	235
ANNEXE 9 Index des transporteurs cités	241

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	Densités de population au Québec	6
TABLEAU 2	Population rurale et population urbaine au Québec (en milliers d'habitants)	8
TABLEAU 3	Les corridors et leur région	18
TABLEAU 4	Variation du nombre de municipalités desservies selon la taille (1981-1991)	22
TABLEAU 5	Variation de la population desservie selon la taille des municipalités (1981-1991)	23
TABLEAU 6	Rapports entre fréquences, itinéraires, départs et places-kilomètres (1995)	26
TABLEAU 7	Capacité des réseaux express et local (1994)	27
TABLEAU 8	Évolution de l'offre de transport intraprovincial selon certains indicateurs (1981-1994)	30
TABLEAU 9	Nombre de passagers interurbains	36
TABLEAU 10	Voyages interurbains au Canada selon différents modes de transport (1950-1990) (en milliards de voyageurs-kilomètres)	36
TABLEAU 11	Évolution de la demande de transport par autocar au Canada selon certains indicateurs (1970-1994)	40
TABLEAU 12	Variation de population au Québec selon les régions administratives (1981-2001)	47

TABLEAU 13	Structure d'âge des voyageurs et de la population	52
TABLEAU 14	Motifs des déplacements par autocar	53
TABLEAU 15	Le choix de l'autocar	56
TABLEAU 16	Les services à la gare	58
TABLEAU 17	L'autocar et son confort	59
TABLEAU 18	Importance accordée à sept commodités suggérées	59
TABLEAU 19	Commodités suggérées par les passagers pour améliorer le niveau de confort des autocars	61
TABLEAU 20	Utilisation plus fréquente de l'autocar	64
TABLEAU 21	Comparaison train-autocar sur la liaison Montréal-Québec en service express	74
TABLEAU 22	Quelques caractéristiques des itinéraires de Via Rail (1985-1990)	79
TABLEAU 23	Passagers aériens transportés sur certains itinéraires (1983 et 1993)	81
TABLEAU 24	Étude de coûts basée sur une période d'un an (1993) Type d'analyse : A (10 autocars au moins)	100
TABLEAU 25	Étude de coûts basée sur une période d'un an (1993) Type d'analyse : B	101
TABLEAU 26	Sommaire comparatif des revenus Portion du revenu total provenant de chaque source de revenu	112-113

TABLEAU 27	Sommaire comparatif des résultats	114-115
TABLEAU 28	Ratios économiques relatifs aux résultats et aux bilans des transporteurs	116
TABLEAU 29	Nombre de véhicules et âge moyen selon le type de véhicule	119

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	Carte du réseau d'autocar interurbain	16
FIGURE 2	Offre de transport interurbain par autocar selon les dessertes régionales en places-kilomètres par semaine	19
FIGURE 3	Fréquence hebdomadaire des départs	25
FIGURE 4	Évolution de l'offre réelle de transport par autocar au Québec (1981-1996)	28
FIGURE 5	Indices d'évolution des voyages interurbains au Canada (indice de 1960 = 100)	37
FIGURE 6	Voyages interurbains au Canada selon différents modes de transport (pourcentage de voyageurs-kilomètres pour chaque mode)	38
FIGURE 7	Variation du prix et de l'utilisation du transport par autocar (1988-1990)	43
FIGURE 8	Variation de population au Québec selon les régions administratives (1981-2001)	48
FIGURE 9	Profil des voyageurs Occupation	52
FIGURE 10	Profil des voyageurs par groupes d'âge	53
FIGURES 11 ET 12	Motifs des déplacements par autocar	54
FIGURE 13	Raisons du choix de l'autocar	56

FIGURE 14	Augmentation des tarifs pour plus de commodités	63
FIGURE 15	Voyageurs interurbains au Canada par modes de transport en 1990 (en millions de voyageurs-kilomètres)	69
FIGURE 16	Taux de motorisation au Québec (1951-1991)	70
FIGURE 17	Répartition de l'offre de transport entre les transporteurs (1994)	90

INTRODUCTION

Les services de transport par autocar interurbain diminuent depuis longtemps. C'est du moins l'impression de ceux qui utilisent ce moyen de transport et de ceux qui en vivent. Plusieurs abandons et réductions de service sont survenus ces dix dernières années, en particulier sur les parcours régionaux reliant les petites agglomérations aux principales villes. Bilans négatifs à l'appui, les transporteurs requièrent devant la Commission des transports des réductions et des suppressions de service sur les itinéraires déficitaires. On entre alors dans ce cercle vicieux où une baisse de fréquence entraîne une baisse de l'utilisation qui entraîne à son tour une nouvelle baisse de fréquence. Les transporteurs s'alarment de cette situation et réclament une politique d'aide au transport, sans quoi, affirment-ils, ils devront se tourner vers des services plus rentables, comme le transport nolisé, ou abandonner les affaires. La conséquence immédiate serait de laisser une partie de la population sans service adéquat de transport en commun.

La clientèle captive, celle qui ne dispose d'aucun autre moyen de transport, s'inquiète à son tour de la diminution des services et réclame par la voix de certains groupes d'intérêt et par celle des élus locaux une action de la part du gouvernement pour maintenir les services en région. Plutôt isolés et dispersés, les usagers des transports interurbains sont difficiles à mobiliser et peu enclins à se regrouper. Si on laisse aller les choses, peut-être sauront-ils se débrouiller pour assurer leurs déplacements, mais au prix de quels efforts? Nous n'avons guère de moyens de le savoir.

L'industrie du transport par autocar est une activité économique qui a toujours relevé du secteur privé. L'État n'intervient que pour régir la délivrance des permis de transport et définir certaines règles d'exploitation. Les exploitants doivent avoir des revenus suffisants pour amortir le matériel, payer leurs employés, renouveler l'équipement et rétribuer suffisamment leurs actionnaires. Ils fournissent un service de transport contre rémunération, et tant qu'ils font des profits, le service

peut se maintenir et l'entreprise prospérer. Dans le cas contraire, l'abandon survient, après une période plus ou moins brève de faible rentabilité durant laquelle le transporteur réduira ses services, finira d'user le matériel, le vendra ou l'affectera ailleurs parce que ses revenus ne lui permettent pas de le renouveler.

Concilier ces deux points de vue, celui de l'utilisateur qui réclame un service et celui du transporteur qui est confronté aux réalités comptables, c'est, jusqu'à un certain point, le rôle de l'État. Le transport en commun est une activité économique qui relève du secteur privé, certes, mais qui est aussi un service public. Si une partie de la population ne peut assurer ses déplacements à un coût raisonnable parce que les mécanismes du marché n'arrivent plus à maintenir une offre de service suffisante, l'intervention des pouvoirs publics peut être justifiée.

L'isolement d'une partie de la population est bien réel, puisque 60 % de ceux qui voyagent par autocar ne disposent pas d'une voiture. Ce n'est pas non plus une caractéristique de la population rurale, puisque au départ de Montréal, 68 % des voyageurs sont dans la même situation. Ajoutons qu'il ne s'agit pas majoritairement de jeunes et de vieux sans permis de conduire, puisque 58 % des passagers de l'interurbain sont âgés de 25 à 65 ans. C'est ce qu'a révélé le sondage effectué à la fin de l'été de 1992 par le Ministère sur 32 itinéraires répartis à travers la province.

Des changements majeurs sont survenus ces dix dernières années, qui ont pu modifier passablement la situation du transport interurbain : la partition de Voyageur, la désaffectation à l'égard des services ferroviaires, une nouvelle réglementation. Des tendances de fond se sont également affirmées : le vieillissement de la population, l'accroissement de la dispersion dans les zones rurales, l'augmentation du nombre de voitures particulières. Quelles sont les répercussions de tous ces changements sur le niveau de service?

La demande de transport par autocar et surtout les besoins de la population sont très difficiles à évaluer. Les services offerts sont-ils suffisants? Correspondent-ils à ce que souhaitent les clients? La demande à long terme est-elle prévisible? Les entreprises sont-elles efficaces? L'industrie a-t-elle un avenir?

La présente étude cherche à répondre à ces questions en décrivant la situation dans son ensemble, en mettant en lumière certaines tendances et en proposant des moyens pour maintenir un niveau de service adéquat partout au Québec.

LA POPULATION ET LE TERRITOIRE

Le Québec est vaste et peu peuplé, dit-on très souvent, en évoquant les grands espaces inhabités des régions nordiques. En réalité, le Québec compte près de sept millions d'habitants, très inégalement répartis sur une superficie d'un million et demi de kilomètres carrés^(note 1). La densité ainsi calculée atteint 4,5 habitants/km², mais ce chiffre ne reflète toutefois pas la réalité, car les deux tiers de ce territoire sont presque inhabités. Par contre, la partie municipalisée du Québec, celle qui est rattachée au réseau routier, a une densité de 13 habitants/km², ce qui correspond mieux à la réalité du paysage habité dans lequel nous vivons¹. Presque la moitié de cette population (45 %) habite la région métropolitaine de Montréal^(note 2), un autre tiers est réparti dans une trentaine d'autres agglomérations et un peu moins du quart vit dans les régions rurales et dans le grand Nord.

La population du Québec est donc, pour plus des trois quarts (78 %), une population urbaine assez fortement concentrée, qui dépend pour une grande partie de ses activités de la grande région métropolitaine de Montréal. Cette dépendance explique par ailleurs la forte concentration des réseaux de transport dans cette région.

L'armature urbaine

Dans la partie municipalisée du Québec, six régions métropolitaines forment la structure de base du réseau urbain : Hull-Ottawa, 920 000 habitants; Montréal, 3,1 millions; Trois-Rivières, 136 000; Québec, 645 000; Sherbrooke, 140 000 et Chicoutimi, 161 000 habitants.

¹ Densité comparable à celle des pays scandinaves.

TABLEAU 1

Densités de population au Québec

	Superficie km ²	Population 1991	%	Densité hab./km ²
Territoire du Québec	1 522 306	6 895 963	100,0 %	4,5
Territoire municipalisé	510 631	6 868 080	99,5 %	13,0
Territoire urbanisé*	24 605	5 327 475	77,3 %	216,5
RMR Montréal	3 509	3 127 242	45,0 %	891,2

Sources : Répertoire des municipalités, ministère des Affaires municipales, 1991.

Régions urbaines, Statistique Canada, catalogue 93-305.

Régions métropolitaines de recensement et agglomérations de recensement, Statistique Canada, catalogue 93-303.

* Superficie des régions métropolitaines de recensement et des agglomérations de recensement, soit toutes les agglomérations de 10 000 habitants et plus.

La région métropolitaine d'Ottawa-Hull atteint presque le million d'habitants et progresse à un rythme beaucoup plus rapide que les autres : 23,8 % entre 1981 et 1991. À la fonction administrative et politique traditionnelle de la capitale nationale, s'est ajoutée au cours des années 80 une importante activité de recherche et développement qui explique sans doute cette croissance accélérée.

À l'autre extrémité du corridor, la région métropolitaine de Québec sert de relais vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord et le Bas-Saint-Laurent. Bien que le poids démographique de Québec soit faible par rapport à Montréal, le lien de dépendance qui unit ces deux villes-centres et leur relative proximité (moins de trois heures par la route) fait du trajet qui les sépare le parcours le plus fréquenté au Québec et l'un des principaux segments du «grand corridor», avec ses 17 millions de déplacements par année².

² Gouvernement du Québec et gouvernement de l'Ontario, *Rapport du Groupe de travail sur un train rapide Québec-Ontario*, mai 1991, tableau 1,5.

Les agglomérations de Trois-Rivières, Sherbrooke et Chicoutimi occupent une place intermédiaire et sont reliées à Montréal et à Québec par des liaisons rapides et très fréquentées.

Vingt-huit autres agglomérations de taille moyenne complètent l'armature urbaine du Québec³. Chacune de ces villes est rattachée à l'axe Ottawa-Montréal-Québec par un service quotidien d'autocar, directement ou à partir d'une capitale régionale.

Au total, 34 agglomérations regroupent la plus grande partie de la population urbaine du Québec, soit 5,4 millions de personnes, ou 78 % de la population totale. Cette proportion des citadins par rapport aux ruraux a encore tendance à s'accroître ces dernières années, bien qu'à un rythme plus lent. De 1981 à 1991, la population des régions métropolitaines et des agglomérations de recensement s'est accrue de 9,2 %, contre 7,1 % pour l'ensemble de la population québécoise. C'est relativement peu, mais cette augmentation de la population urbaine s'est faite au profit des régions métropolitaines, qui toutes ont vu leur population augmenter, contrairement aux agglomérations moyennes (AR), dont la moitié a connu une baisse de population.

Le réseau routier québécois s'articule le long de l'axe Ottawa-Montréal-Québec, où sont concentrés les deux tiers de la population sur 450 kilomètres de distance. Cet axe est une sorte d'artère collectrice très fréquentée, un axe structurant qui draine toutes les liaisons régionales et dont Montréal est devenue le point central. La densité de la circulation qu'on y observe, en particulier à partir de la région montréalaise en font un des principaux axes de transport en Amérique du Nord.

³ La taille de ces 28 agglomérations de recensement (AR) s'étend de 10 000 à 60 000 habitants en 1991.

TABLEAU 2

**Population rurale et population urbaine au Québec
(en milliers d'habitants)**

Québec	1981	1986	1991	Variation 1981-1991
Population urbaine :				
Grandes agglomérations Plus de 100 000 habitants	4 041,4 63,0 %	4 142,1 63,3 %	4 448,0 64,5 %	10,1 %
Moyennes agglomérations 10 000 à 100 000 habitants	864,0 13,4 %	864,0 13,2 %	910,2 13,2 %	5,4 %
Population rurale :				
Petites agglomérations Moins de 10 000 habitants	429,4 6,7 %	426,2 6,5 %	425,8 6,2 %	- 0,8 %
Population dispersée	1 103,7 17,1 %	1 107,9 16,9 %	1 112,0 16,1 %	0,7 %
Population totale :	6 438,4	6 540,3	6 896,0	7,1 %

Source : Statistique Canada, catalogues 93-303 et 93-305.

Le territoire rural⁴

Le territoire rural commence au-delà des agglomérations de plus de 10 000 habitants, quel que soit le type d'activité des habitants. Ce chiffre peut paraître arbitraire, mais l'existence d'une rupture autour des 10 000 habitants dans la distribution géographique des agglomérations nous permet de tracer une frontière assez nette entre l'urbain et le rural. Le territoire rural a son importance, car il compte un grand nombre de localités qui ont toujours alimenté les services d'autocar en direction des centres régionaux et des régions métropolitaines. Ce rôle de «pourvoyeur» continue d'exister, mais il diminue en importance à

⁴ Dans cette étude, nous définissons le territoire rural québécois comme étant celui qui se trouve en dehors des agglomérations et des régions métropolitaines de recensement de Statistique Canada. Selon cette définition, la population rurale représente 22 % de la population totale.

mesure que vieillit et décroît la population rurale, en particulier celle des petites agglomérations.

Le territoire rural traditionnel se caractérise par la faible densité de la population et la prépondérance des activités agricoles. Depuis quelques décennies, cependant, la population rurale compte une majorité de personnes qui, ayant adopté un mode de vie urbain, habitent de petites agglomérations et tirent leurs revenus d'activités non liées à l'agriculture. La taille de ces «villes à la campagne» varie de la taille d'un village (1 000 personnes) à celle d'une petite ville (10 000 personnes), la moyenne se situant à 2 644 habitants, avec un écart moyen de 1 561 habitants, ce qui fait en général de ces petites agglomérations de gros villages plutôt que de petites villes.

Statistique Canada a recensé 161 de ces petites agglomérations, dont quinze seulement comptent plus de 5 000 habitants et une seule atteint les 9 000. Sur ce total, 132 présentent un solde migratoire négatif entre 1981 et 1991, et qui s'accélère dans la seconde moitié de la décennie. Ces agglomérations se dépeuplent lentement au profit des agglomérations plus importantes, où la population est supérieure à 40 000 habitants en général, et surtout au profit des régions métropolitaines et leurs villes satellites, dont certaines connaissent un accroissement démographique beaucoup plus rapide que la moyenne.

Les habitants de ces petites agglomérations⁵ utilisent plus souvent les transports en commun que les agriculteurs ou les habitants des localités éloignées, généralement mieux pourvus en moyens de transport privé. Les agriculteurs possèdent tous, en effet, un ou même plusieurs véhicules et les habitants des localités éloignées, comme la Gaspésie ou l'Abitibi, semblent considérer la voiture comme essentielle. Quant aux régions du Nord et de la Basse-Côte-Nord, elles sont essentiellement desservies par l'avion et le bateau.

⁵ Les 161 petites agglomérations de moins de 10 000 habitants recensées en 1991, qui totalisent 425 822 personnes, soit 6,2 % de la population totale.

Le poids démographique des petites agglomérations ne cesse de diminuer. Il a diminué de 0,8 % depuis 1981, et semble devoir connaître d'ici les vingt prochaines années une diminution du même ordre. Ces villes et villages ne pèsent pas lourd dans le bilan des transporteurs, mais leur population se compose d'une part importante de personnes à la retraite, dont les besoins en déplacements par transport collectif sont plus ou moins bien satisfaits.

En résumé

La population québécoise est au trois quarts urbaine et fortement concentrée. Outre la grande région de Montréal, il existe cinq autres régions métropolitaines, dont les flux de déplacements sont orientés vers le corridor Ottawa-Montréal-Québec. *La population des six grandes agglomérations est en croissance (10,1 % entre 1981 et 1991), ce qui devrait influencer sur la demande de transport, particulièrement pour les services express.*

La population des agglomérations qui comptent en moyenne 40 000 habitants augmente moins rapidement (5,4 % entre 1981 et 1991), tandis que celle des agglomérations de moins de 25 000 habitants diminue dans l'ensemble. Cette situation conduit naturellement à la concentration des services de transport dans les agglomérations les plus importantes.

Le territoire rural est partagé en deux. D'un côté, les ruraux, dont l'activité est liée à l'agriculture et à l'exploitation de la forêt et qui semblent pouvoir assurer leurs déplacements eux-mêmes; *de l'autre, les villageois et les habitants des petites villes, qui ont davantage besoin de transport collectif, parce que, en général, ils sont plus âgés, moins riches et, conséquemment, moins autonomes.*

On assiste à un mouvement continu de concentration dans la grande région montréalaise. La demande de transport collectif progresse fortement dans cette région, comme le montre la croissance de la clientèle dans les services municipaux de transport en commun qui desservent la lointaine banlieue.

LES SERVICES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

La demande de déplacements interurbains augmentant avec la population, les modes de transport collectif devraient en principe continuer de se développer. Le train étant peu présent en dehors de l'axe Ottawa-Montréal-Québec et l'avion peu adéquat ou trop cher pour la majorité des gens, c'est l'autocar qui est utilisé le plus.

Ce chapitre décrit l'organisation en réseau des services interurbains par autocar et mesure l'offre de transport, son évolution et ses tendances. L'industrie du transport par autocar interurbain régresse depuis peu, même si l'on a quelquefois l'impression contraire. Le déclin est apparu au début des années 80 et il touche principalement les liaisons régionales. Cette tendance doit être nuancée par une quantification plus exacte de l'évolution de l'offre et de ses conséquences sur le maintien d'un service adéquat de transport de personnes entre les localités.

Un peu d'histoire ⁶

L'industrie du transport par autocar au Québec naît durant les années 20, où elle apparaît d'abord comme un complément des services ferroviaires, jugés plus économiques et plus rapides pour les grandes liaisons interurbaines. La concurrence se fait donc dans une industrie en pleine croissance, sur des parcours re-

⁶ Les renseignements historiques sont tirés des trois ouvrages suivants :

- J.L. Labalette, 1984, *Analyse et impact de la réglementation sur le transport interurbain par autocar au Québec*, ministère des Transports du Québec, octobre 1983, 209 pages.
- *Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada*, Transports Canada, Ottawa, juin 1975, pages 1 à 3.
- *Étude de la concurrence et de la réglementation dans l'industrie des transports interurbains par autocar. Étude n°2. Définition et particularités des marchés de l'industrie canadienne du transport interurbain par autocar*, Transports Canada, Ottawa, mars 1981, pages 2 à 4.

tocar tentent ainsi de répondre à une demande qui croît fortement avec l'activité économique en plein essor et le développement rapide du réseau routier et des villes.

Dans les années 30, celles de la «crise» en particulier, la situation change radicalement. Une guerre des prix, dans un contexte de récession économique, accule plusieurs transporteurs à la faillite. Il s'ensuit une certaine désorganisation des services d'autocar. Le gouvernement tente alors d'éliminer la concurrence nuisible par des dispositions plus contraignantes en matière d'accès au marché, de tarifs et de sécurité. Ces dispositions nouvelles visent à interdire la concurrence sur un même itinéraire, d'où l'octroi d'un privilège d'exploitation, virtuellement monnayable. Cet épisode fait d'ailleurs ressortir une des caractéristiques de l'industrie du transport par autocar, que l'on observe encore aujourd'hui, la régionalisation des marchés.

La guerre fournit une occasion exceptionnelle pour le développement des services d'autocar. Les restrictions sur l'essence et l'affectation des ressources à la production d'armement retardent en effet la diffusion de l'automobile. La reprise de l'emploi et les mouvements de troupes font alors gonfler la demande de transport, que l'industrie de l'autocar partage avec le train. La nouvelle situation est cependant éphémère, et l'après-guerre ramène l'offre de transport à des proportions correspondant davantage au libre choix des voyageurs, dont une part grandissante commence au début des années 50 à délaisser l'autocar et le train pour l'automobile. Néanmoins, l'industrie de l'autocar continue de progresser jusqu'au début des années 80, avec l'accroissement de la population, même si sa part relative commence à diminuer face aux nouveaux concurrents que sont l'automobile et l'avion.

Le réseau de base et le réseau régional

L'ensemble des itinéraires de transport par autocar gravite le long de l'axe Ottawa-Montréal-Québec et se divise en deux types de réseaux : un réseau de «base», qui relie entre elles les principales agglomérations, et un réseau régional, qui s'étend à l'intérieur des régions et les relie au réseau de base (voir la figure 1).

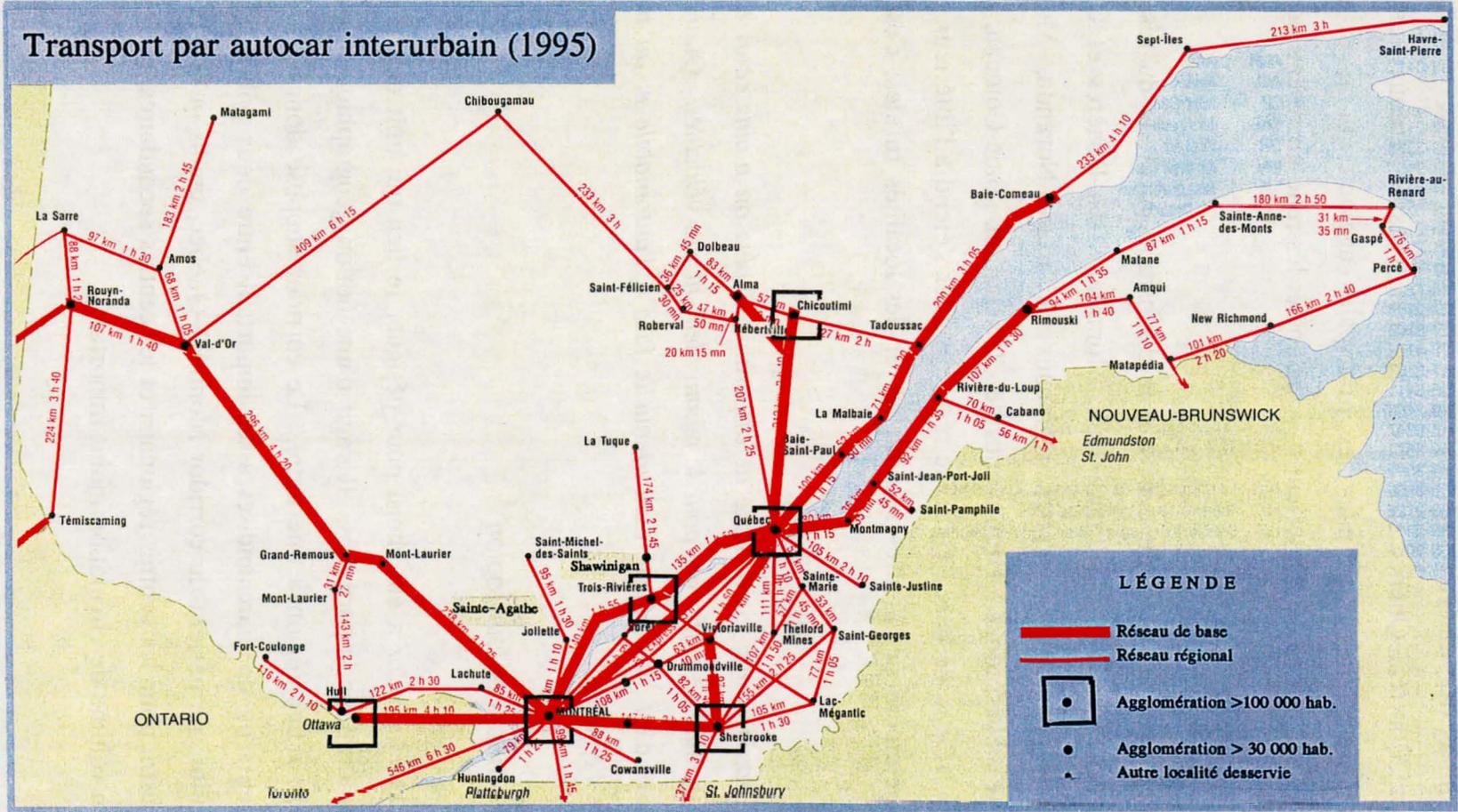
Sur une carte routière, on peut voir la disposition en étoile du réseau routier québécois. Partant de Ottawa-Hull, Montréal, Trois-Rivières et Québec, les routes rejoignent les centres régionaux de Rouyn-Noranda, Mont-Laurier, Joliette, Sherbrooke, Drummondville, Chicoutimi, Baie-Comeau, Rimouski; c'est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

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

Les corridors et leur région

Le terme *corridor* a été choisi pour désigner le lien qui unit deux ou plusieurs agglomérations importantes. Il s'agit d'une notion géographique : d'un lieu de passage d'une région à une autre. Le corridor suppose donc un transport de voyageurs ou de marchandises assez important entre deux points. Selon cette définition, on parlera du corridor Montréal-Québec, tandis qu'on parlera plutôt de liaison pour les centres régionaux et les centres secondaires, entre lesquels il y a un volume de circulation moins important.

Transport par autocar interurbain (1995)



Carte du réseau d'autocar interurbain

FIGURE 1

On a compté quatorze corridors, qui desservent autant de régions. Le corridor Montréal-Trois-Rivières-Québec est un cas particulier. Il sert essentiellement de lien entre ces trois agglomérations et ne dessert pas une région en particulier, mais plusieurs. C'est avant tout un segment du grand corridor Québec-Windsor. Le quinzième *corridor* se distingue des autres par le fait qu'il s'agit de parcours extraprovinciaux vers les États-Unis et l'Ontario ou de parcours qui complètent le réseau en dehors du Québec.

TABLEAU 3

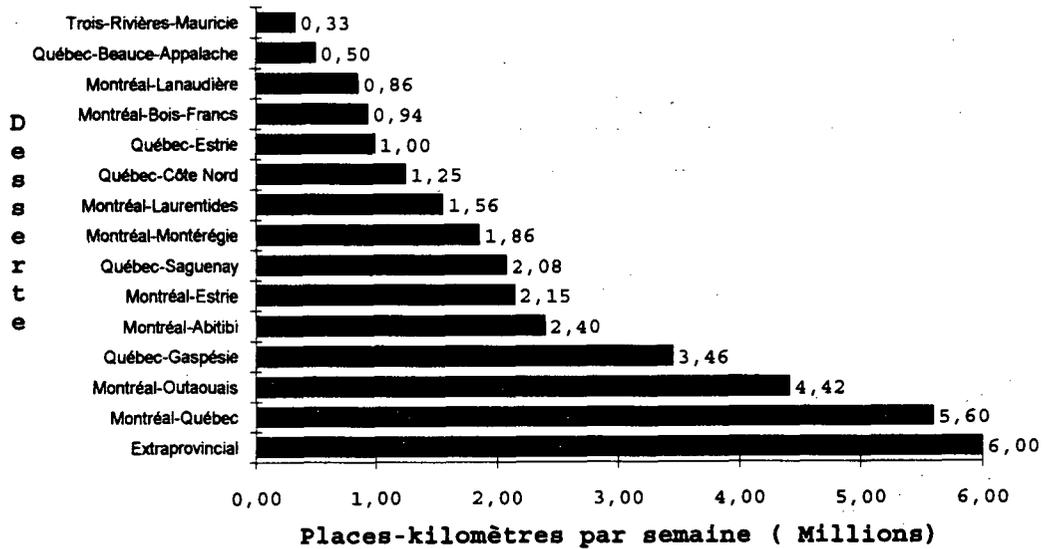
Les corridors et leur région

Corridor	Québec	Nb de places-km/semaine (en millions)
01 Montréal-Québec	→ La Vallée du Saint-Laurent	5,59
02 Montréal-Ottawa-Hull	→ L'Outaouais-Témiscamingue	4,42
03 Montréal-Rouyn-Noranda	→ L'Abitibi-Témiscamingue	2,40
04 Montréal-Drummondville	→ Les Bois-Francis	0,94
05 Trois-Rivières-Shawinigan	→ La Mauricie	0,33
06 Montréal-Mont-Laurier	→ Les Laurentides	1,56
07 Montréal-Sherbrooke	→ L'Estrie	2,15
08 Québec-Sherbrooke	→ L'Estrie et les Bois-Francis	1,00
09 Québec-Saint-Georges	→ Beauce-Appalaches	0,50
10 Québec-Chicoutimi	→ Saguenay-Lac-Saint-Jean	2,08
11 Québec-Rimouski	→ La Gaspésie-Les Maritimes	3,46
12 Québec-Baie-Comeau	→ La Côte-Nord	1,25
13 Montréal-Joliette	→ Lanaudière	0,86
14 Montréal-Saint-Hyacinthe	→ La Montérégie	1,86
Total Québec		28,40
Extraprovincial Québec-États-Unis-Toronto		6,00

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

FIGURE 2

**Offre de transport interurbain par autocar
selon les dessertes régionales en places-kilomètres par semaine**



L'itinéraire

Pour la description du système de transport par autocar et l'évaluation de l'offre de service, l'itinéraire sert de fondement. C'est à partir de cette notion que la longueur des réseaux, la fréquence des départs et le niveau de service ont été mesurés.

Les itinéraires ont été établis à partir des permis de transport de la catégorie «interurbain» détenus par chacun des transporteurs en mars 1995. Le permis ne correspond pas toujours à un itinéraire complet. Ainsi, en mars 1995, il existait 185 permis de transport interurbain, que nous avons regroupés en 132 itinéraires distincts, dont 124 au Québec^(note 3).

L'itinéraire est défini ici comme un segment de parcours ou de circuit conservant la même fréquence et la même capacité sur toute sa longueur. Lorsque dans le prolongement d'un itinéraire donné la fréquence change, il y a changement d'itinéraire, ceci afin de connaître l'exacte capacité de tous les itinéraires du réseau et de pouvoir les comparer sur la même base de calcul.

Par exemple, Trois-Rivières-Shawinigan est un itinéraire de 34 kilomètres comptant 30 arrivées et départs⁷ sur sept jours, pour une capacité totale de 1 410 places. Shawinigan-La Tuque, dans le prolongement du précédent itinéraire, compte la moitié moins de capacité, puisque seulement un autocar sur deux venant de Trois-Rivières va jusqu'à La Tuque. Il s'agit donc d'un itinéraire distinct du précédent. En regroupant les deux itinéraires, leur capacité s'additionne pour donner un total de 2 160 places d'autocar par semaine dans ce qu'il est maintenant convenu d'appeler le parcours Trois-Rivières-Shawinigan-La Tuque⁸.

Chacun des 132 itinéraires ainsi répertoriés présente donc un caractère homogène sur toute sa longueur, ce qui facilitera les calculs de l'offre et de la demande et leur suivi⁹.

Évolution de l'offre de transport

Pour juger de l'évolution de l'offre de transport, nous disposons de quelques indicateurs pour lesquels des données antérieures sont disponibles. Certains de ces indicateurs proviennent de l'étude de France Dompierre¹⁰, qui a le mérite

⁷ Le nombre d'arrivées et de départs à un point de l'itinéraire ou le nombre de mouvements effectués par l'autocar.

⁸ Le parcours correspond à la notion de route chez les transporteurs. L'itinéraire correspond à un parcours d'égale capacité sur toute sa longueur.

⁹ Voir les annexes 2 et 3 pour la liste des itinéraires et leur distribution par région.

¹⁰ Dompierre, France, *Évaluation de l'offre de service de transport interurbain par autocar au Québec entre 1980 et 1984*, ministère des Transports du Québec, octobre 1985, Québec.

ces indicateurs proviennent de l'étude de France Dompierre¹⁰, qui a le mérite de colliger le peu d'informations disponibles sur le transport par autocar entre 1980 et 1984. Sauf pour certaines données, la période couverte s'étend de 1981 à 1994, les données antérieures étant insuffisantes ou inexistantes.

La longueur du réseau interurbain

Le réseau actif de transport par autocar mesurait 15 701 kilomètres en 1995, contre 25 200 en 1981 : il s'agit d'une réduction du tiers en treize ans¹¹. Cette réduction est attribuable à l'exode rural et à la diminution de la population dans les petites agglomérations. En effet, 65 % des municipalités comptant un noyau urbain ont perdu une partie de leur population au profit des agglomérations et des régions métropolitaines de recensement durant cette période, ce qui touche en premier lieu le réseau régional.

Population et municipalités desservies

Le pourcentage de municipalités desservies a chuté de 9 %, passant de 55 % à 46 % durant la décennie 80, pendant que la part de la population desservie diminuait de 5 %. En valeur absolue cependant, les transporteurs continuent de desservir sensiblement le même nombre de personnes, soit environ 5,5 millions. On peut en déduire que le réseau s'est sensiblement concentré, puisque davantage de personnes bénéficient d'un service d'autocar interurbain dans un moins grand nombre de municipalités.

¹⁰ Dompierre, France, *Évaluation de l'offre de service de transport interurbain par autocar au Québec entre 1980 et 1984*, ministère des Transports du Québec, octobre 1985, Québec.

¹¹ Des 15 701 kilomètres du réseau actif, environ 4 000 sont exploités par des organismes municipaux de transport.

En regardant les tableaux 4 et 5 sous l'angle de la répartition par catégories de municipalités, on constatera le déplacement du réseau vers la catégorie de municipalités comptant plus de 5 000 habitants. La part de la population desservie a diminué au total de 15 % dans la catégorie de 5 000 habitants et moins. Elle n'a diminué que de 7 % dans la catégorie de 5 001 à 20 000, et est demeurée à 100 % dans les municipalités de 20 000 et plus. Diminuant dans les régions périphériques et dans les zones rurales, le réseau s'est ainsi concentré sur les liaisons entre les agglomérations les plus importantes.

TABLEAU 4

**Variation du nombre de municipalités desservies selon la taille
(1981-1991)**

Taille des municipalités en nombre d'habitants	Municipalité desservie/Total				Variation 1991-1981
	1981		1991		
Moins de 1 000	290/766	38 %	194/674	30 %	-8 %
1 001 à 2 000	245/364	67 %	174/345	50 %	-17 %
2 001 à 5 000	172/237	73 %	161/257	63 %	-10 %
5 001 à 20 000	82/115	71 %	86/136	63 %	-8 %
Plus de 20 000	49/49	100 %	56/56	100 %	0
Total	838/1 531	55 %	671/1 468	46 %	-9 %

Source : Répertoire des municipalités, ministère des Affaires municipales.

TABEAU 5

**Variation de la population desservie 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	3 590,6/3 590,6	100 %	3 875,3/3 875,3	100 %	0
Total	5 424,2/6 295,0	86 %	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.

Les villes moyennes au Québec (20 000 à 50 000 habitants) connaissent une forte hausse de population entre 1981 et 1991, alors que les petites villes (2 500 à 5 000 habitants), et en particulier les villes minières de Thetford-Mines, Sept-Îles et Chibougamau, connaissent une baisse parfois très marquée. Naturellement, les services de transport tendent à se concentrer dans les villes en expansion. En conséquence, les liaisons transrégionales se maintiennent, tandis que les liaisons intrarégionales de courte distance perdent de leur importance.

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

La fréquence hebdomadaire

L'évolution de la fréquence hebdomadaire depuis 1981 renforce l'hypothèse d'une tendance générale à la concentration vers les itinéraires reliant les principales agglomérations.

Un histogramme des fréquences hebdomadaires en 1981, 1991 et 1995 a été tracé à partir des itinéraires répertoriés. On voit à la figure 3 que la moitié des itinéraires étaient en service sept jours par semaine en 1981. En 1991, cette proportion augmente à 59 %, puis elle atteint 71 % en 1995.

La fréquence de cinq jours par semaine vient au second rang, avec 15 %. Elle correspond à la semaine de travail et concerne essentiellement des itinéraires régionaux dont la longueur moyenne est d'environ 45 kilomètres. L'itinéraire type de cette fréquence relie une petite agglomération à un centre régional (Rivière-Hévéa-Amos, East-Angus-Sherbrooke, Saint-Donat-Rimouski, Valcourt-Asbestos, Saint-Côme-Joliette, etc.) et dessert principalement des travailleurs qui se déplacent quotidiennement pour se rendre à leur lieu de travail et en revenir.

Une autre fréquence conserve une certaine importance, celle de deux jours/semaine, les samedi et dimanche. Les autres fréquences demeurent marginales.

FIGURE 3

Fréquence hebdomadaire des départs

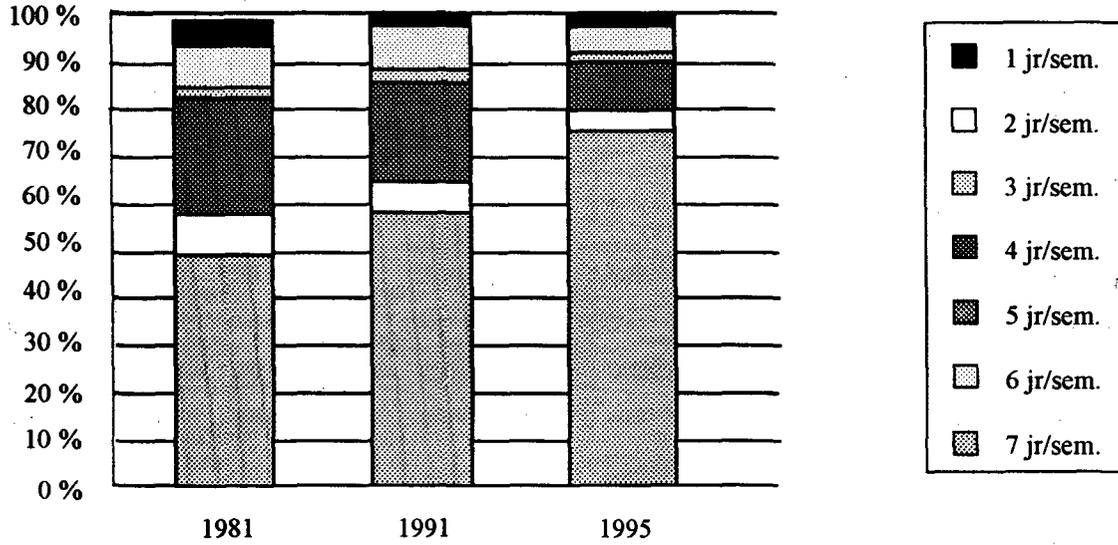


TABLEAU 6

**Rapports entre fréquences, itinéraires, départs et places-kilomètres
(1995)**

Fréquence en jours/semaine	Itinéraires	Départs	Places-kilomètres	Longueur moyenne
7 jours/semaine	70 %	80 %	92 %	150 km
6 jours/semaine	5 %	2,5 %	2 %	107 km
5 jours/semaine	15 %	16 %	5 %	45 km
4 jours/semaine	0	0	0	0
3 jours/semaine	2 %	0,5 %	0,3 %	20 km
2 jours/semaine	6 %	1 %	0,4 %	50 km
1 jour/semaine	2 %	0,1 %	0,2 %	200 km

Source : Ministère des Transports du Québec.

La fréquence de sept jours/semaine augmente beaucoup, mais il s'agit d'une augmentation relative, due à la diminution des autres fréquences. L'effet de concentration devient plus évident lorsque l'on met en rapport la fréquence hebdomadaire avec le nombre de départs et surtout avec le nombre de places-kilomètres. On peut constater, au tableau 6, la très forte prépondérance de la fréquence sept jours/semaine, qui regroupe 70 % des itinéraires, rassemble 80 % de tous les départs et totalise 92 % de la capacité du réseau en nombre de places-kilomètres.

L'«express» et le «local»

Sur les 124 itinéraires dénombrés en 1995, 24 sont des parcours express et 100 des dessertes locales. Bien que les parcours express soient en général plus utilisés, ils offrent moins de places que les «locaux» : 35 % des places, contre 65 %. Par contre, l'offre réelle de transport, exprimée en nombre de places-kilomètres, favorise l'express en raison de la distance, qui est plus longue en

moyenne (163 km) que celle des parcours locaux (118 km). Exprimé en places-kilomètres, le bilan donne ainsi un rapport égal à peu de chose près : 47 % pour le local, contre 53 % pour l'express.

TABLEAU 7

**Capacité des réseaux express et local
(1994)**

Type de service	Nombre de parcours	Longueur du réseau en km	Place/semaine	Places-km /semaine (en millions)
Local	100	11 792 (75 %)	137 978 (65 %)	15,1 (53 %)
Express	24	3 909 (25 %)	72 991 (35 %)	13,4 (47 %)
Total	124	15 701 (100 %)	210 969 (100 %)	28,5 (100 %)

Source : Ministère des Transports du Québec.

Les services express sont généralement plus rentables et moins coûteux en entretien que les services locaux. Néanmoins, le potentiel de développement est limité, car toutes les agglomérations urbaines sont déjà reliées à au moins une des six régions métropolitaines par un service express.

Le réseau express représente aujourd'hui la moitié des destinations quotidiennes. Cette proportion tend à augmenter étant donné la réduction des services locaux de courte distance, ce qui témoigne encore une fois de cette évolution vers la concentration et la spécialisation des services interurbains d'autocar.

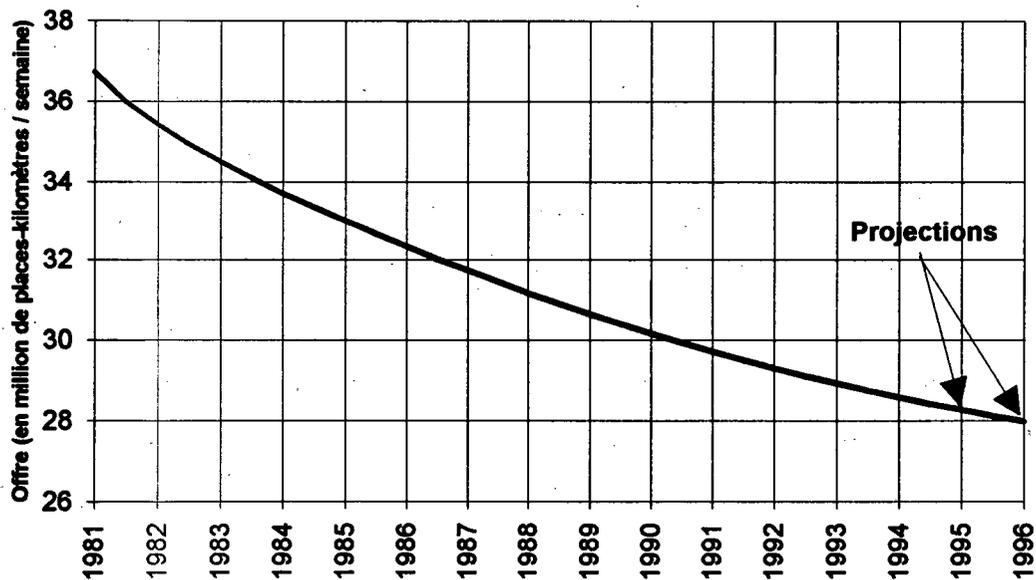
Diminution de l'offre réelle de transport

À la figure 4, on peut voir une diminution appréciable de l'offre en nombre de places-kilomètres depuis 1981. De 1981 à 1995, l'offre passe en effet de 37 millions de places-kilomètres/semaine à 28,5, soit une réduction de 23 %, pendant que la population totale augmente de 12 %. Cette inversion signifie en quelque

sorte qu'en dépit d'une hausse probable de la demande de transport interurbain, une certaine désaffection touche le transport par autocar. Il faudra donc chercher à voir au chapitre sur la demande, quels sont les facteurs déterminants de la demande de transport par autocar, autrement dit, quelles sont les causes de cette régression de l'offre dans une période de croissance démographique, qui aurait dû normalement se traduire par une augmentation des services.

FIGURE 4

Évolution de l'offre réelle de transport par autocar au Québec (1981-1996)



La réduction du nombre de places est plus remarquable. Comme elle dépasse très largement le nombre de places-kilomètres, il faut en déduire que les pertes touchent principalement les courtes distances, c'est-à-dire essentiellement les itinéraires du réseau régional.

Les suppressions de services

Depuis 1986, date de la révision des permis par la Commission des transports, 40 itinéraires ont été supprimés, ce qui représente 17 % des places existantes. C'est relativement peu, mais néanmoins ces suppressions ont très certainement entraîné des désagréments pour la clientèle, la contraignant à chercher un autre moyen de transport, généralement plus coûteux, ou à réduire considérablement ses déplacements.

D'autre part, certaines de ces suppressions privent totalement une partie des régions de lien par transport collectif avec un centre régional, là où sont les services de santé, les services commerciaux et professionnels et les emplois. C'est le cas notamment avec la suppression des liaisons Saint-Raymond-Québec dans Portneuf, Buckingham-Mont-Laurier dans l'Outaouais, Lac-Frontière-Montmagny-Québec dans Bellechasse et Sherbrooke-East-Angus dans l'Estrie¹².

Même si dans bien des cas il s'agit d'itinéraires de courte distance, 20 à 30 kilomètres et à faible fréquence, ce sont également des liaisons complémentaires sur des itinéraires plus importants. Leur suppression contribue en conséquence à réduire la clientèle des itinéraires du réseau de base.

¹² Voir l'annexe 3 pour les détails des itinéraires supprimés.

TABLEAU 8

**Évolution de l'offre de transport intraprovincial selon certains indicateurs
(1981-1994)**

Indicateurs	1981	1994	% variation 1981-1994
Transporteurs actifs	86	47 ¹³	- 45 %
Nombre d'itinéraires	222	124	- 44 %
Longueur du réseau	25 200	15 701	- 38 %
Parc de véhicules	300	± 210	- 30 %
Places/semaine	286 230	210 969	- 26 %
Départs/semaine	6 090	4 511	- 26 %
Places-kilomètres/semaine (en millions)	37,0	28,5	- 23 %
Kilométrage/semaine	786 538	611 858	- 22 %

Source : Ministère des Transports du Québec

Conclusion sur les services de transport par autocar

Le développement de l'industrie du transport par autocar au Québec est à ses débuts intimement lié à l'extension du réseau routier au-delà du réseau ferroviaire, qu'il complète. Par la suite, l'autocar entre en concurrence avec le train sur des itinéraires de longue distance, puis avec l'automobile et finalement l'avion. Dans l'histoire récente des moyens de transport, l'autocar occupe une place relativement constante mais difficile à maintenir, car si sa capacité s'accroît avec l'augmentation généralisée des déplacements interurbains, sa part de marché diminue inexorablement avec le développement de l'automobile et de l'avion.

¹³ Sur ce nombre, cinq transporteurs exécutent un contrat pour le compte d'un organisme public (corporation intermunicipale de transport dans la région de Montréal). Trois transporteurs extraprovinciaux ne sont pas comptés dans ce total : *Greyhound Lines*, *Greyhound Lines of Canada* et *Carlton Bus Lines*.

Dans les années 70, l'étendue du réseau atteint son plein développement et présente une double configuration : un réseau de base, constitué de grandes lignes transrégionales qui relient les principales agglomérations entre elles, et un réseau régional, constitué de petites lignes qui relient les localités du territoire rural aux centres régionaux et servent de pourvoyeur d'usagers pour le réseau de base.

La régression s'amorce vers le début des années 80. L'offre de services diminue faiblement, mais d'une façon constante sur tous les parcours. Les suppressions de services touchent évidemment le réseau régional, en particulier les parcours à faible capacité, et laissent ainsi une partie de la population sans autre moyen de transport collectif. En fait, l'écart se creuse entre petites et grandes agglomérations. Dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, 51 % de la population bénéficiait d'un service interurbain en 1991, contre 66 % en 1981. Dans les agglomérations plus importantes, la proportion atteint 91 %, et même 100 % au-delà des 20 000 habitants, comme on peut le voir aux tableaux 4 et 5.

LA DEMANDE DE TRANSPORT

De l'après-guerre jusqu'à nos jours, le volume de déplacements interurbains au Canada a quintuplé, passant de 33 milliards de voyageurs-kilomètres en 1950 à 165 milliards en 1990, alors que la population durant la même période ne faisait que doubler, passant de 14 à 28 millions d'habitants. Les Canadiens ont donc augmenté considérablement le nombre de leurs déplacements. Cette croissance, nous le verrons, est attribuable à l'automobile et à l'avion.

La demande de déplacements augmente avec la forte croissance économique des années 50-60 et les perspectives d'amélioration des conditions de vie qu'elle laisse entrevoir, notamment par la possibilité d'acheter une maison, une automobile et divers biens de consommation. Le développement du réseau routier, l'expansion des villes, les nouvelles techniques de production de masse, au sortir d'une crise économique et politique qui dure depuis vingt ans, entraînent un accroissement de la demande de transport et des échanges commerciaux à travers le pays. Mais avant tout, le *baby boom* de l'après-guerre prépare les fluctuations à venir sur l'ensemble des marchés. La période des années 70-80 est marquée à cet égard par une certaine stabilisation de la croissance des déplacements.

La part de l'autocar et les caractéristiques de la demande

Dans cet ensemble de moyens de transport en développement, la part de l'autocar diminue constamment, mais moins qu'on ne le croit généralement : elle passe en fait de 7,8 % en 1950 à 2,1 % en 1990. La réduction se produit surtout de 1950 à 1960, période durant laquelle la part de l'autocar diminue de moitié, alors que le volume des déplacements par autocar augmente et va même jusqu'à doubler durant les deux décennies suivantes. Ce glissement dans les parts du marché s'explique par la croissance phénoménale que connaît l'a-

vion au début de la période, ce moyen de transport, presque inexistant en 1950, prenant 8,4 % du marché dans les années 70.

La part de l'autocar peut sembler mince au premier abord, mais en fait elle n'a jamais été très importante dans le marché de l'interurbain. En 1930, cette part représentait 2,7 %, contre 2,1 % aujourd'hui. L'autocar a atteint un sommet durant la guerre et immédiatement après sous l'effet du rationnement, mais cette période fut brève et vers 1950, l'autocar reprend la place qu'il avait eue jusque-là.¹⁴

La demande réelle

En mesurant la demande, comme nous avons mesuré l'offre, en nombre de voyageurs-kilomètres, on constatera que *cette demande tend à progresser depuis les débuts de l'autocar. La rupture survient au tournant des années 80, quand la demande commence à diminuer en valeur absolue.* Depuis, elle a diminué du quart environ. Ce recul des dernières années inquiète particulièrement les transporteurs, les habitants des localités rurales et les pouvoirs publics locaux, car toute réduction de la demande entraînera à plus ou moins long terme une réduction de l'offre de service, ce qui risque de provoquer l'abandon des dessertes intra-régionales et de rendre moins attrayants les services interurbains d'autocar en général.

La réduction de la clientèle

Si le volume de passagers-kilomètres augmente depuis les débuts, le nombre de voyageurs qui prennent l'autocar lui, diminue depuis longtemps. Au tableau 10, on peut observer une diminution continue de la clientèle au Canada, qui baisse des trois quarts, passant de 46,6 millions de passagers en 1970 à 11,7 seulement

¹⁴ Les chiffres sont tirés du rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, 1993, volume 2, page 54.

en 1992. Durant toute cette période, et sans doute depuis les débuts, l'autocar allonge ses parcours, qui prennent ainsi graduellement un caractère de moins en moins local et de plus en plus interurbain. Cette transformation des services d'autocar se confirme par le kilométrage, qui diminue très peu, et par le volume de passagers-kilomètres, qui augmente.

La clientèle au Québec, ces dernières années, a diminué de façon assez importante, pour se situer à environ 3,5 millions de passagers. En 1990, 1991 et 1992 le nombre de passagers est passé successivement de 4,6 millions à 4,1, puis à 3,9 millions, une baisse de 15 % en trois ans. Les données de 1993 et 1994 sont beaucoup trop partielles pour pouvoir en tirer des conclusions, mais celles que nous avons indiquent une certaine remontée. Néanmoins, la baisse du début de la décennie touche pratiquement tous les itinéraires, autant ceux du réseau de base que ceux du réseau régional, sans égard à la taille de l'entreprise.

Ces quelque quatre millions de passagers sont bien loin des dix ou douze que transportaient les autocars interurbains au milieu des années 70, mais ils se comparent à la clientèle du début des années 80. Les prochains relevés statistiques seront essentiels pour établir la tendance des prochaines années, car une consolidation des services long-courrier entre les principales agglomérations est en train de s'opérer. D'importants changements structurels qui toucheront l'industrie du transport par autocar sont survenus dans la population, avec l'arrivée des *babyboomers* sur le marché du travail et la migration vers les villes-centres.

Une part de la diminution de la clientèle en 1991 est probablement due à l'application de la TPS et de la TVQ aux titres de transport à partir de janvier 1991. L'effet cumulé des deux taxes, fédérale et provinciale, représente alors d'un seul coup une augmentation de 15,6 % du prix du billet, ce qui est énorme.

TABLEAU 9

Nombre de passagers interurbains^(note 4)

Année	Passagers (1 000 000)	Variation annuelle moyenne de 1980 à 1992 -3,1 %
1980	5,7	
1981	4,3	
1990	4,6	
1991	4,1	
1992	3,9	

Source: Ministère des Transports du Québec, Rapports d'exploitation des transporteurs.

TABLEAU 10

**Voyages interurbains au Canada selon différents modes de transport
(1950-1990)
(en milliards de voyageurs-kilomètres)**

	1950	1960	1970	1980	1990
	en valeur absolue/en valeur relative				
Automobile	26,7 (79,0 %)	54,7 (86,7 %)	90,1 (85,3 %)	127,5 (82,0 %)	135,0 (81,9 %)
Avion	0,6 (1,8 %)	2,7 (4,3 %)	8,8 (8,4 %)	21,0 (13,5 %)	25,0 (15,2 %)
Autocar	2,6 (7,8 %)	2,6 (4,1 %)	3,6 (3,4 %)	4,4 (2,8 %)	3,4 (2,1 %)
Train	3,8 (11,4 %)	3,1 (4,9 %)	3,1 (2,9 %)	2,7 (1,7 %)	1,4 (0,8 %)
Total	33,8 (100 %)	63,0 (100 %)	105,7 (100 %)	155,5 (100 %)	164,8 (100 %)

Source : Rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, 1993, volume 2, pages 54-57.

FIGURE 5

Indices d'évolution des voyages interurbains au Canada
(indice de 1960 = 100)

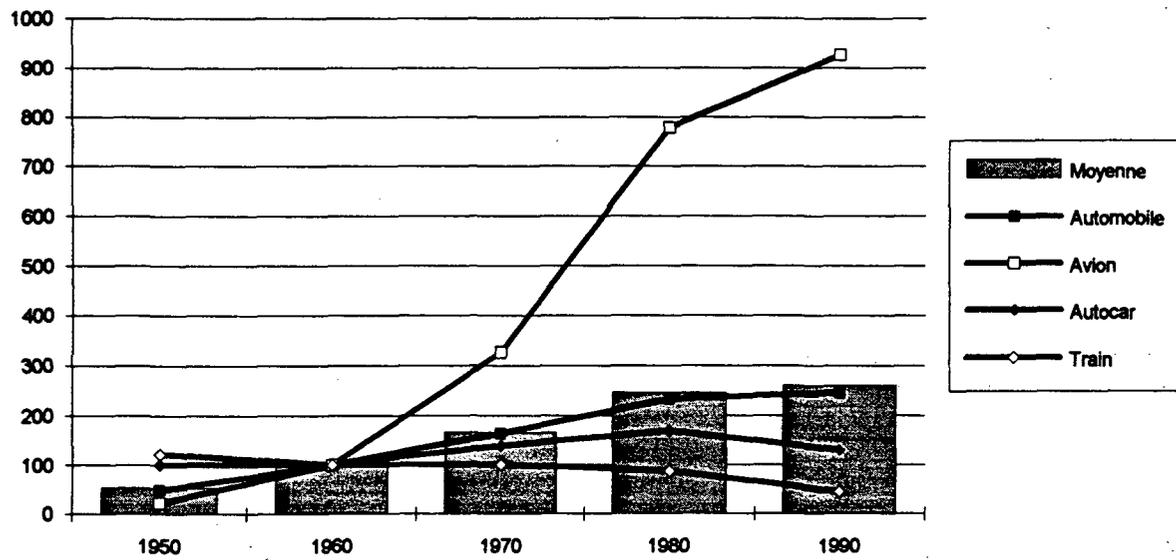
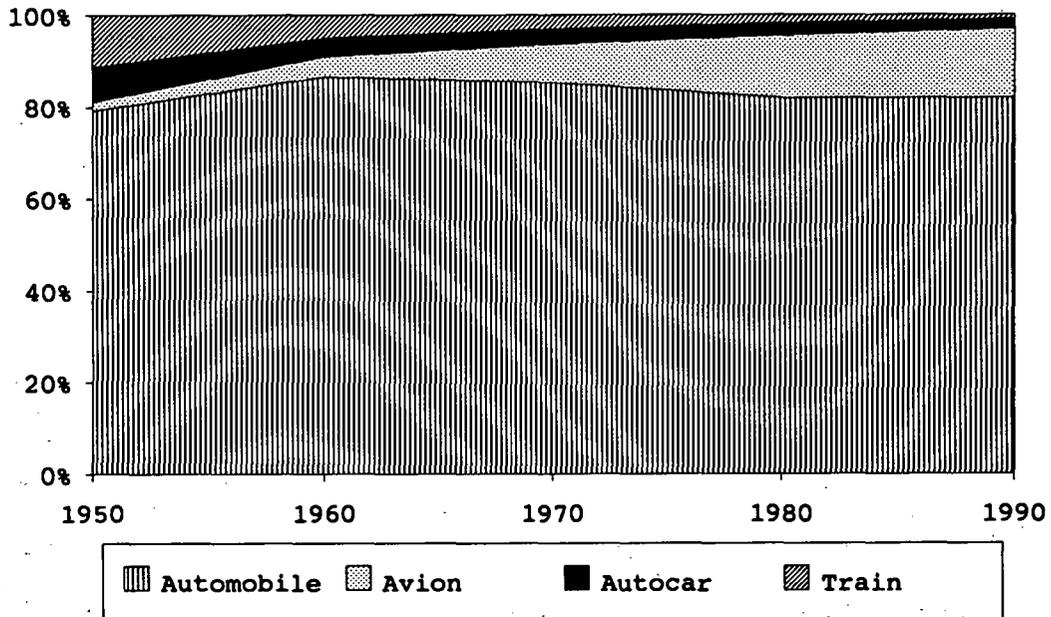


FIGURE 6

**Voyages interurbains au Canada selon différents modes de transport
(pourcentage de voyageurs-kilomètres pour chaque mode)**



Allongement des parcours

Il y a moins de passagers dans les autocars, mais ils vont plus loin. On peut résumer dans ces termes la transformation qu'a connue le transport interurbain par autocar ces vingt dernières années. Nombre d'entreprises ont réduit leurs services en région pour se concentrer sur les parcours express et transrégionaux, suivant en cela l'évolution de la demande.

Baisse de rentabilité

En établissant le rapport des dépenses sur les recettes, on observe, au tableau 11, une diminution constante de l'indice d'exploitation, qui passe de 0,88 à 0,95. En d'autres termes, les dépenses des entreprises de transport absorbent aujourd'hui 95 % des recettes, contre 88 % il y a vingt ans. Au Canada, les entreprises de transport par autocar escomptent moins de profit dans le secteur interurbain. Elles doivent en conséquence se rattraper ailleurs, notamment dans le transport nolisé et le transport de colis.

Transport de colis et autres activités

La part des recettes provenant directement des voyageurs a tendance à diminuer. Elle est passée de 73 % à 64 %. En compensation, la part provenant du transport des colis a doublé, fournissant aujourd'hui 22 % des revenus, et même jusqu'à 50 % sur certains parcours régionaux. La part des recettes représentée par diverses activités annexes, notamment le transport nolisé et la location de véhicules, a également augmenté.

TABLEAU 11

**Évolution de la demande de transport par autocar au Canada selon certains indicateurs
(1970-1994)**

	1970	1980	1990	1994	Variation annuelle moyenne
Voyageurs-kilomètres (millions)	3 600	4 400	3 400	n.d.	-0,29 %
Voyageurs (millions)	46,6	32,5	16,4	11,7	-5,6 %
Kilométrage (millions)	176,1	201,5	167,7	161,7	-0,35 %
Revenus interurbains (millions \$)	72,5	172,7	260,5	257,0	5,4 %
Revenus totaux (millions \$)	106,2	270,4	404,2	231,5	4,9 %
Dépenses totales (millions \$)	93,7	254,9	385,6	n.d.	7,3 %
Dépenses/revenus	0,88	0,94	0,95		
Revenus interurbains/totaux	0,68	0,64	0,64		

Source : Statistique Canada, catalogues 53 215 et 53 003.

L'élasticité-prix de la demande

Dans leurs ouvrages respectifs sur le transport par autocar¹⁵, G.B. Reschenthaler et M. Boucher citent des études américaines et anglaises sur le choix des modes de transport qui toutes font ressortir de forts coefficients d'élasticité de la demande par rapport au temps et au prix. Ces études^(note 5) montrent toutes sans exception que les voyageurs qui utilisent l'autocar réagissent fortement aux variations dans le prix et la durée des déplacements, ce qui conduit M. Boucher à conclure ce qui suit sur l'importance de la diminution de la clientèle :

¹⁵ Voir bibliographie.

«Cette décroissance du nombre de passagers ne permet d'arriver qu'à une seule conclusion, à savoir que l'élasticité-revenu est voisine de zéro, sinon négative. Ainsi, les consommateurs-utilisateurs, à tort ou à raison, semblent concevoir ce mode comme un bien inférieur, qui est remplacé par un autre mode de transport à mesure que le revenu s'élève.»

(M. Boucher, 1990, page 28.)

Ces études font également ressortir une étroite relation entre le revenu des particuliers et l'utilisation de l'autocar, à savoir que celle-ci diminue avec l'augmentation des revenus. L'élasticité-revenu serait donc aussi un aspect essentiel de la demande.

Reschenthaler, dans une étude semblable menée il y a douze ans, en arrive aux mêmes conclusions. Il n'y aurait donc pas eu de changement dans les comportements. Les voyageurs utilisent moins l'autocar parce que leurs revenus leur permettent aujourd'hui de prendre un moyen de transport plus rapide ou plus confortable, même s'il est plus cher.

«Diverses études révèlent qu'on n'utilise pas l'autobus principalement à cause du facteur temps. Toutefois, l'exiguïté, le manque d'air, le cahotement du véhicule et la présence possible de compagnons de voyage indésirables pendant de longues périodes de temps rendent les déplacements (...) sans attrait, sauf pour ceux qui sont très sensibles au prix.»

(Reschenthaler, 1981, page 12.)

Ces études ont toutefois été effectuées il y a 25 ans environ et dans d'autres régions du pays, aux États-Unis et en Angleterre. Nous avons voulu mesurer l'élasticité-prix de la demande au Québec ces dernières années. Pour ce faire, nous avons utilisé les données de dix-neuf entreprises de transport interurbain exploitant des parcours au Québec et partiellement en Ontario, données qui nous ont été fournies par Statistique Canada¹⁶.

¹⁶ Données extraites sur demande.

Une analyse effectuée en coupe sur des données couvrant la période de 1988 à 1990 nous permet de conclure à une étroite relation entre le prix et l'utilisation. Nos résultats corroborent ceux des études antérieures menées ailleurs en Amérique, à savoir que les voyageurs ont tendance à réduire la fréquence de l'utilisation devant une augmentation de tarif, ou encore à changer de moyen de transport.

En outre, l'analyse de corrélation nous révèle aussi que la moitié de la diminution de l'utilisation est attribuable à un ensemble de facteurs exogènes, sans rapport direct avec l'augmentation des tarifs.

Plusieurs facteurs externes viennent en effet modifier la demande de transport interurbain par autocar. Outre le prix du passage, des facteurs comme l'augmentation du parc automobile, l'exode rural, le vieillissement de la population et la décentralisation des services de santé et d'éducation ont pu influencer au fil des ans l'utilisation des différents services d'autocar.

Ces éléments sont difficilement quantifiables et n'ont pas les mêmes répercussions dans toutes les régions, mais leur effet, une fois exclu le prix, est évalué à (- 3 %) par année. Ceci indique que si l'on ne sait qu'indexer les prix au taux d'inflation, l'ensemble des autres facteurs ferait diminuer l'utilisation de 3 % par an.

Lorsque l'on s'attarde au prix du passage, on constate que le coefficient de l'élasticité-prix de la demande est d'environ (- 0,6) pour la période s'étendant de 1988 à 1990. Ainsi, une hausse de 1 % du prix du passage entraînerait, toutes choses étant égales par ailleurs, une baisse de 0,6 % du nombre de passagers.

Ce phénomène est illustré à la figure 6. Les points représentent les variations de tarif chez les dix-neuf transporteurs recensés. Pour une variation à peu près

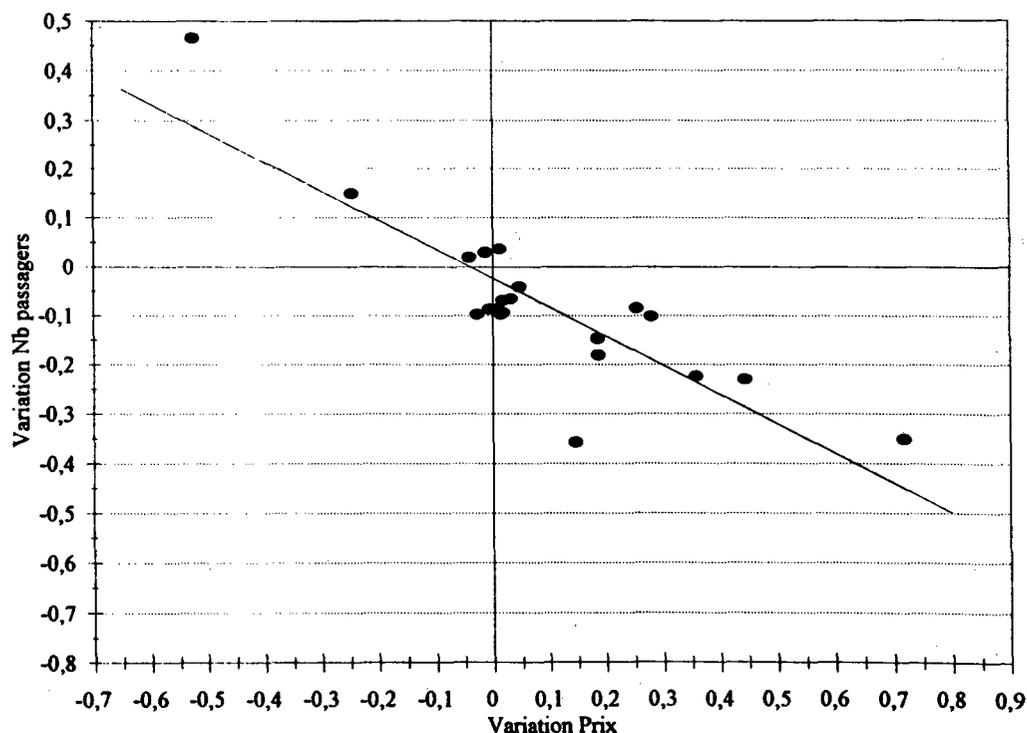
nulle du prix, un groupe de cinq transporteurs connaît une diminution de l'utilisation de 10 % environ, tandis qu'un autre groupe enregistre une légère hausse. L'analyse de régression établit la diminution moyenne à 6 % si les tarifs n'augmentent pas au-delà de l'inflation.

Une vue d'ensemble du secteur du transport interurbain par autocar nous permet donc de croire que, abstraction faite des variations de prix, le nombre de passagers décroît constamment.

Si les utilisateurs considèrent le transport par autocar comme un service moins efficace, qu'ils ont tendance à remplacer à mesure que s'élève leurs revenus et si, par ailleurs, l'utilisation diminue avec l'augmentation du prix du passage, cela signifie que la clientèle potentielle diminue.

FIGURE 7

Variation du prix et de l'utilisation du transport par autocar
(1988-1990)



L'évolution démographique et le vieillissement de la population

Bien que la demande globale de transport interurbain augmente, la part des déplacements qui revient à l'autocar diminue dans l'ensemble. Par contre, on observe une augmentation de l'utilisation sur les réseaux suburbains d'autobus en périphérie de Montréal ^(note 6).

Deux facteurs principaux se conjuguent pour expliquer cette tendance générale. En premier lieu, la population en province croît faiblement et même diminue dans certains cas, alors qu'elle croît fortement en périphérie de Montréal. En second lieu, cette variation démographique interrégionale s'accompagne d'une transformation radicale de la structure d'âge de la population québécoise. La cohorte des jeunes de moins de 24 ans diminue, tandis que celle des actifs de 25 à 64 ans augmente.

Le vieillissement de la population

La cohorte des jeunes adultes des années 70, largement composée d'étudiants, s'est évidemment déplacée vers le sommet de la pyramide des âges. Elle a vieilli de vingt ans. Aujourd'hui, elle est sur le marché du travail et se déplace probablement en voiture. Nés entre 1945 et 1965, les *baby-boomers*, sont plus nombreux que la génération qui les a suivis. Ils ont constitué une part importante de la clientèle des services d'autocar interurbain pendant une bonne décennie, à une époque où il fallait souvent voyager pour étudier. Aujourd'hui, ce segment de la population est moins important. De plus, les établissements d'enseignement se sont multipliés en région, réduisant ainsi les besoins de déplacement des jeunes. La génération présente est donc beaucoup moins nombreuse que la précédente et elle bénéficie d'un réseau scolaire mieux réparti dans les régions.

Selon un scénario de croissance moyenne élaboré par Statistique Canada pour le Québec, si le taux de fécondité se maintient¹⁷, la cohorte des jeunes aura diminué de 7,5 % entre 1991 et 2011, tandis que la cohorte des actifs aura augmenté de 16 %. La population âgée de 65 ans et plus aura augmenté quant à elle de 60 %¹⁸.

Cette variation de la structure d'âge signifie que la clientèle captive de l'autocar diminue considérablement chez les jeunes, et donc que cette clientèle traditionnelle ne suffit plus au maintien du niveau de service actuel.

Par contre, la cohorte des personnes actives pourrait fournir aux transporteurs de nouveaux clients à la condition toutefois de la convaincre d'utiliser l'autocar, ce qui n'est pas acquis, cette catégorie de personnes ayant de plus en plus le choix du mode de transport.

La cohorte des personnes âgées augmente beaucoup, mais comme celles-ci ont tendance à restreindre leurs déplacements avec l'âge et à utiliser leur voiture le plus longtemps possible, ce segment de la population influencera assez peu la demande de transport par autocar interurbain¹⁹. Par contre, il représente pour les 30 ou 40 prochaines années un très fort potentiel de demande pour le transport nolisé touristique.

Même si la cohorte des jeunes diminue, l'augmentation dans la catégorie des actifs (25 à 64 ans) est encore plus importante, et fera donc en principe augmenter la demande de déplacements interurbains. Une inconnue demeure ce-

¹⁷ Le taux de fécondité est de 1,67 naissance par femme depuis 1985.

¹⁸ Statistique Canada, *Projections démographiques pour le Canada*, les provinces et les territoires, 1989-2011, catalogue 91-520, hors-série.

¹⁹ Le nombre de personnes de 65 ans et plus ayant un permis de conduire augmente de 7 % par année environ depuis 1985; la progression est deux fois plus forte chez les femmes que chez les hommes.

pendant : quelle sera la réponse des personnes actives à l'offre de transport par autocar interurbain? Cette réponse dépend en grande partie de l'efficacité des services offerts. En effet, les actifs ont en général le choix du moyen de transport, contrairement à leurs cadets qui, eux, sont généralement captifs de l'autocar.

Il faudra donc que les transporteurs déploient des efforts particuliers pour attirer une clientèle plus exigeante.

TABEAU 12

**Variation de population au Québec selon les régions administratives
(1981-2001)**

Région administrative	Dénombrement corrigé			Projection*	
	1981	1991	% varia 1991/81	2001	% varia 2001/91
14 Lanaudière	260 067	343 697	32,2 %	425 083	23,7 %
15 Laurentides	313 526	391 680	24,9 %	497 368	27,0 %
13 Laval	273 433	322 885	18,1 %	367 935	14,0 %
07 Outaouais	247 470	291 767	17,9 %	343 551	17,7 %
16 Montérégie	1 079 322	1 230 287	14,0 %	1 427 655	16,0 %
03 Québec	587 708	632 471	7,6 %	657 839	4,0 %
12 Chaudière-Appalaches	356 065	377 615	6,1 %	391 153	3,6 %
05 Estrie	260 980	275 535	5,6 %	288 794	4,8 %
08 Abitibi-Témiscamingue	147 946	156 130	5,5 %	160 928	3,1 %
04 Mauricie-Bois-Francs	457 191	478 185	4,6 %	495 972	3,7 %
06 Montréal	1 793 564	1 824 645	1,7 %	1 884 261	3,3 %
02 Saguenay-Lac-Saint-Jean	291 102	293 727	0,9 %	283 746	-3,4 %
01 Bas-Saint-Laurent	215 866	210 261	-2,6 %	198 090	-5,8 %
10 Nord-du-Québec	38 692	37 376	-3,4 %	38 658	3,4 %
11 Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	117 217	108 694	-7,3 %	99 872	-8,1 %
09 Côte-Nord	120 580	106 153	-12,0 %	102 655	-3,3 %
Le Québec	6 560 729	7 081 108	7,9 %	7 663 560	8,2 %

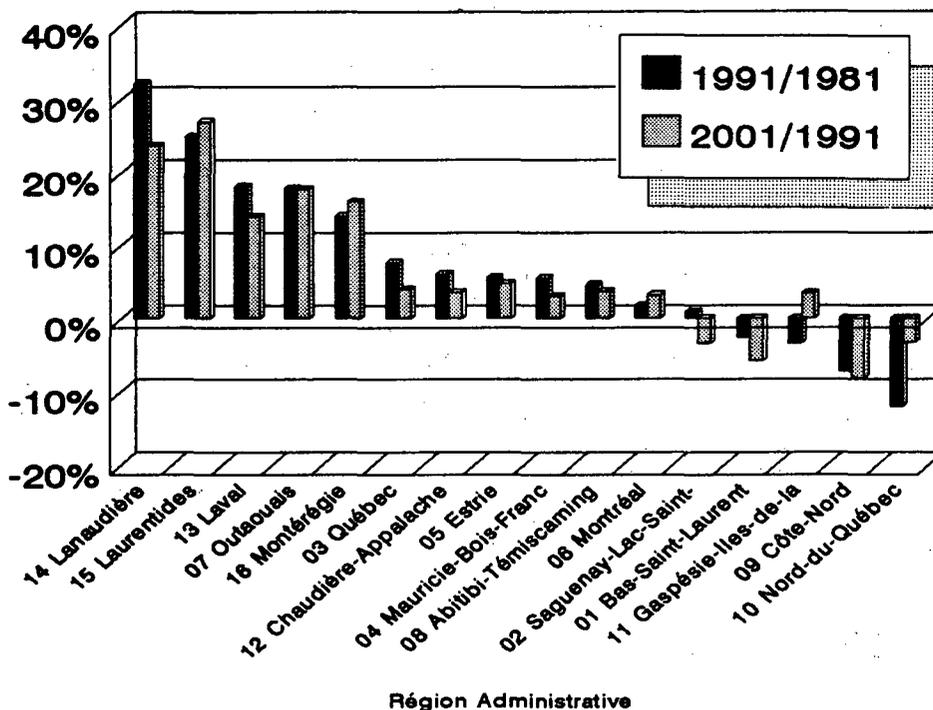
Sources : Statistique Canada, Recensement de 1991.

Bureau de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 1986-2046.

* Projection du Bureau de la statistique du Québec selon un scénario moyen d'accroissement démographique fondé sur le recensement de 1991, avec correction du sous-dénombrement.

FIGURE 8

Variation de population au Québec selon les régions administratives (1981-2001)



L'évolution démographique dans les régions

L'autre facteur important, sur lequel cette fois les transporteurs n'ont aucune influence, est l'évolution démographique dans les régions. Les vingt dernières années ont été marquées à ce chapitre par des déplacements de population. Il ne s'agit pas de migrations massives, mais d'un mouvement continu vers les centres urbains d'importance. Sur les 161 agglomérations du recensement, 132 présentent un solde migratoire négatif entre 1981 et 1991. Les 29 agglomérations restantes voient leur population augmenter assez fortement, en particulier les régions métropolitaines d'Ottawa-Hull, Québec et Montréal, dont le poids démographique est déjà énorme, avec leurs 4,8 millions de personnes.

La population québécoise continuera de croître au rythme d'environ 0,8 % par année d'ici à l'an 2001, mais cette croissance continuera de se faire au profit des villes-centres, au détriment des zones périphériques. L'accroissement de population ne fera qu'accentuer les déséquilibres régionaux, et de telle sorte que le potentiel de nouveaux déplacements interurbains s'en trouvera diminué²⁰. Des régions dont le poids démographique était déjà faible, comme l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie, connaissent depuis vingt ans un solde migratoire assez fortement négatif, que la natalité n'arrive plus à équilibrer.

À l'inverse des régions de l'Est, celles de l'Ouest connaissent un accroissement de la population relativement important. Certaines localités de la Montérégie, au sud de Montréal, des Laurentides et de Lanaudière, au nord-est, enregistrent même une croissance si forte qu'elles feront sans doute partie de la région métropolitaine de Montréal d'ici au recensement de 2001.

Les villes-centres de Rimouski, Rivière-du-Loup, Sept-Îles, Chicoutimi, Québec, Saint-Georges, Shawinigan, Trois-Rivières, Drummondville et Sherbrooke connaissent une certaine croissance démographique, mais la zone rurale qui les entoure perd une partie de sa population. Les villes situées à l'ouest de l'axe Shawinigan-Sherbrooke connaissent, avec les petites agglomérations qui les entourent, une forte expansion, en particulier vers Montréal et Ottawa-Hull.

La croissance démographique au Québec se fait donc principalement dans la zone suburbaine de Montréal, là justement où les besoins en fait de déplacements peuvent être satisfaits par un réseau urbain et régional de transport public de grande capacité. La faible croissance de la population dans les autres capitales régionales, combinée à la diminution de la cohorte des jeunes et au dépeuplement des zones rurales, limite considérablement le potentiel de croissance de l'industrie du

²⁰ Bureau de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 1986-2046*, Les publications du Québec, 1990, 397 pages.

transport par autocar interurbain. L'axe Ottawa-Montréal-Québec reste malgré tout un corridor à très fort potentiel de déplacements.

Conclusion sur la demande de transport interurbain

La demande réelle de transport par autocar interurbain au Canada, exprimée en nombre de voyageurs-kilomètres, a commencé de régresser au début des années 80, alors que l'utilisation du service diminuait déjà depuis les années 50. La demande globale de déplacements interurbains a considérablement augmenté durant cette période, mais cela à la faveur d'un développement urbain très étendu, qui favorise l'usage de l'automobile comme moyen de transport. Le développement du Nord et l'expansion de l'aviation civile sont à l'origine d'une croissance marquée dans le secteur aérien, le seul qui ait véritablement vu augmenter sa part du marché.

Malgré une très forte régression de l'utilisation (- 75 % de 1970 à 1992), le kilométrage parcouru par les autocars demeure relativement stable, ce qui témoigne de l'allongement des parcours, qui sont donc ainsi de plus en plus interurbains et de moins en moins locaux. En d'autres termes, le transport par autocar se concentre sur les grandes lignes.

Le rapport entre la variation de l'utilisation et la variation des prix de 1988 à 1990 indique que les usagers sont très sensibles à l'augmentation des tarifs. En outre, l'analyse de corrélation révèle une régression constante de l'utilisation de 3 % par année, attribuable à d'autres facteurs que le prix. Ainsi, l'automobile, l'urbanisation, la régionalisation des services, le vieillissement de la population et les déséquilibres démographiques régionaux réduisent les besoins de déplacements interurbains en même temps qu'ils concentrent la demande sur les itinéraires express du réseau de base reliant les capitales régionales à la grande région métropolitaine de Montréal.

LES VOYAGEURS

Dans la mesure où les transporteurs ne visent pas seulement à desservir une clientèle captive, mais cherchent aussi à répondre aux besoins d'autres clients, il est utile de savoir qui prend l'autocar et pourquoi. En août et septembre 1992, le ministère des Transports a mené une enquête «origine-destination»^(note 7) sur 32 itinéraires, dont 18 locaux et 14 express, dans toutes les régions du Québec. Nous résumons ici les caractéristiques des voyageurs, les motifs de leurs déplacements, les raisons du choix de l'autocar et leurs suggestions.

Caractéristiques des voyageurs

Le voyageur

- Le voyageur est une voyageuse dans presque 60 % des cas;
- la moitié des voyageurs sont des travailleurs ou des personnes au foyer;
- les élèves et étudiants forment le tiers de la clientèle de l'autocar (32 %) et les personnes retraitées, environ 15 %;
- le tiers des voyageurs a moins de 25 ans (31 %), la très grande majorité a entre 25 et 65 ans (58 %);
- les personnes âgées de plus de 65 ans sont peu nombreuses à voyager (10 % seulement);
- une assez forte proportion de la clientèle (38 %) est constituée de personnes seules.

Les voyageurs sans automobile forment la majorité de la clientèle de l'autocar. Beaucoup moins élevée sur les parcours express (53 %), la proportion de gens sans voiture atteint 80 % sur certains parcours locaux. Cette enquête révèle en outre des structures d'âge très semblables entre les voyageurs par autocar et la population dans son ensemble.

TABLEAU 13

Structure d'âge des voyageurs et de la population

Groupes d'âge	Voyageurs de l'enquête 1992	Population du Québec 1991
Moins de 25 ans	32,3 %	33,5 %
25 à 64 ans	57,4 %	55,3 %
65 ans et plus	10,3 %	11,2 %
Total	100,0 %	100,0 %

FIGURE 9

**Profil des voyageurs
Occupations**

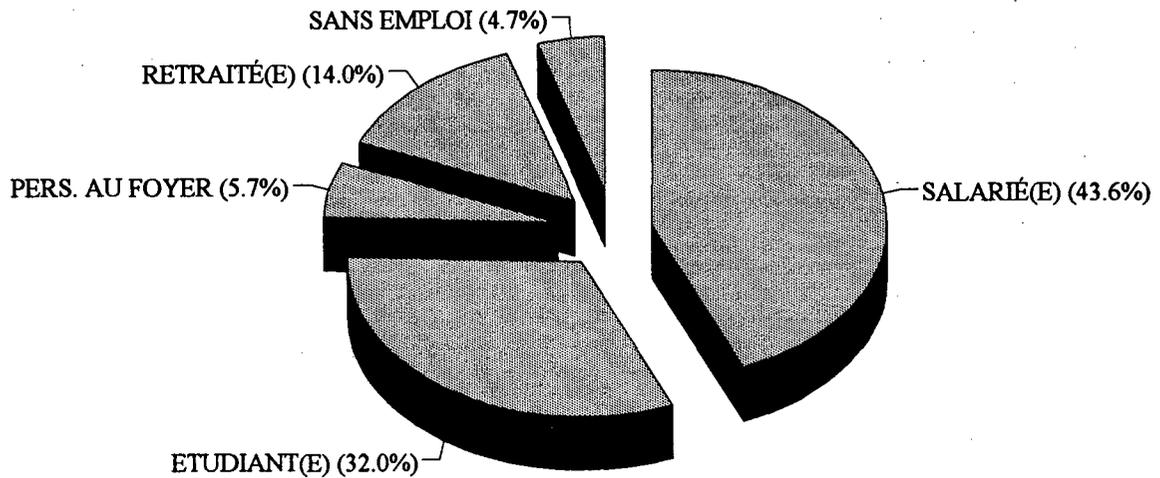
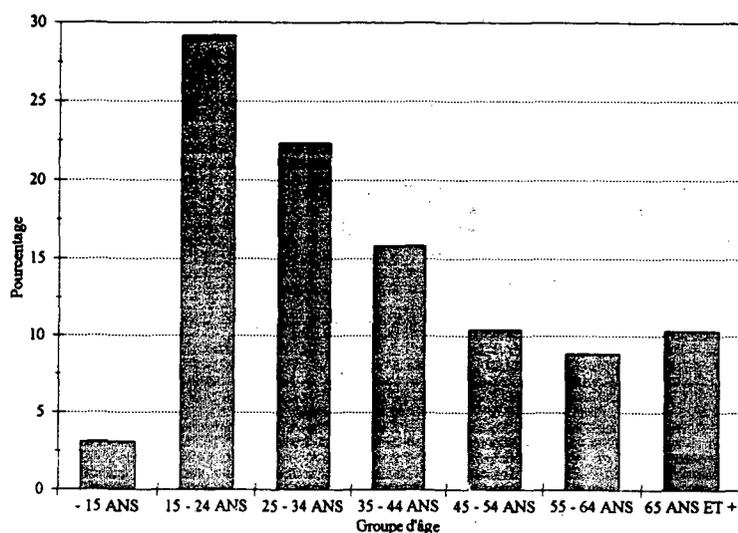


FIGURE 10

**Profil des voyageurs
Groupe d'âge**



Les motifs des déplacements

Ces voyageurs, pourquoi voyagent-ils ? Les réponses diffèrent selon les parcours express et les parcours locaux. Les répondants ne devaient donner qu'une seule réponse. Les réponses à la catégorie «autre, précisez» ont été incluses dans la catégorie «raisons personnelles».

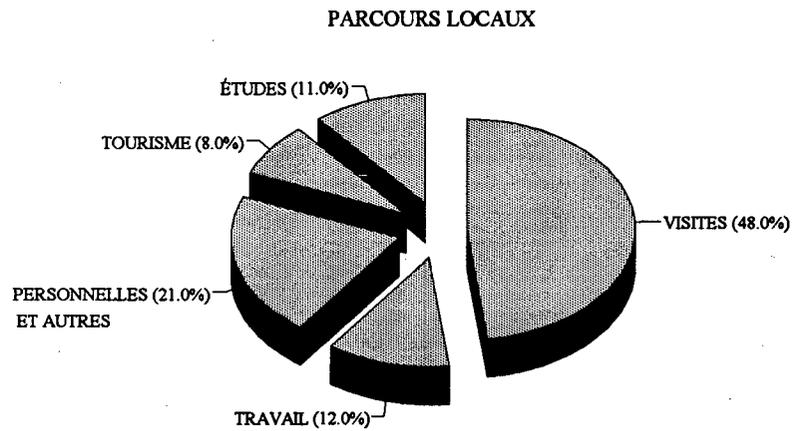
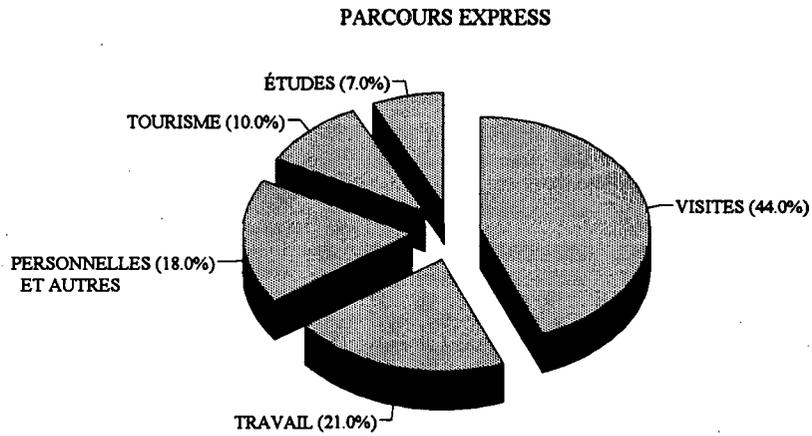
TABLEAU 14

Motifs des déplacements

Motifs	Parcours express	Parcours locaux
1. Visites	44 %	48 %
2. Travail	21 %	12 %
3. Raisons personnelles	18 %	21 %
4. Tourisme	10 %	8 %
5. Études	7 %	11 %

FIGURES 11 ET 12

Motifs de voyage par autocar



Les visites à des parents ou des amis représentent le premier motif de déplacement, qui surclasse tous les autres, avec une proportion allant de 44 % pour les parcours express à 48 % pour les parcours locaux.

Les parcours express et locaux se distinguent nettement quant au motif «travail». Cela s'explique par le fait que Québec, Montréal et Ottawa sont d'importants centres d'activité économique; le pourcentage de travailleurs sur les parcours express peut y atteindre 30 %. Les autres motifs de déplacement varient beaucoup moins d'un type de parcours à l'autre.

Le choix de l'autocar

On a demandé aux voyageurs pourquoi ils avaient choisi l'autocar pour leur déplacement. Le questionnaire contenait cinq choix de réponses, plus une possibilité d'indiquer d'autres raisons. Nous avons enregistré 1 914 réponses sur les 1 724 questionnaires retenus, les répondants étant libres d'indiquer plusieurs raisons, sans ordre d'importance. Toutes les raisons données ont été regroupées en cinq catégories. Les résultats sont donnés au tableau suivant.

La moitié des voyageurs interrogés (53 %) n'avait d'autre choix que l'autocar pour faire le voyage. L'autre moitié aurait probablement pu choisir le train ou l'automobile; 21 % des voyageurs ont choisi l'autocar pour des raisons économiques, tandis que 18 % l'ont choisi pour des raisons de sécurité et de confort.

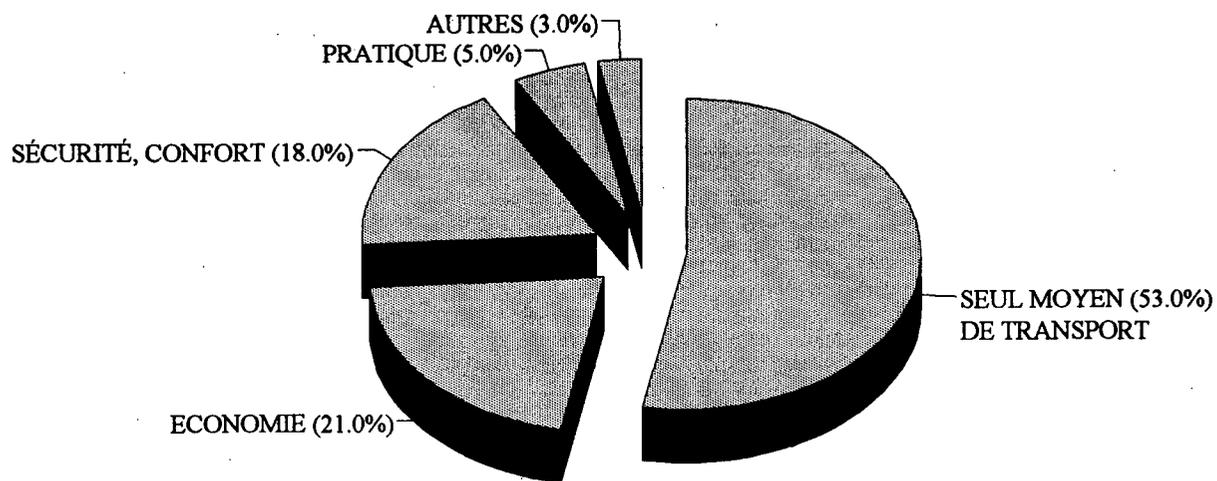
TABLEAU 15

Le choix de l'autocar

Raisons	% des voyageurs
1. Seul moyen de transport disponible	53 %
2. Plus économique que le train ou l'automobile	21 %
3. Sécurité et confort	18 %
4. Pratique et flexible	5 %
5. Autres raisons	3 %
Total	100 %

FIGURE 13

Raisons du choix de l'autocar



Appréciation du service

Le questionnaire comportait une section sur l'appréciation des services à la gare et dans l'autocar, de même qu'une section réservée aux suggestions.

Satisfaction des voyageurs

Les choix de réponses ont été simplifiés en les ramenant à deux groupes : les satisfaits et les insatisfaits; nous avons comptabilisé les abstentions.

Dans l'ensemble, les voyageurs sont satisfaits des services de transport par autocar. Les points les plus appréciés sont la compétence et la courtoisie du personnel ainsi que la sécurité des lieux. On a fait quelques critiques concernant les renseignements par téléphone, les tableaux des arrivées et départs et l'information en général. Les critiques se font plus sévères pour les horaires, la propreté des lieux et les possibilités de stationnement. Le questionnaire permet une appréciation à la fois très précise, avec des mentions comme «Plutôt satisfait» et «Très satisfait», et l'indication de l'itinéraire, de la gare et du transporteur. Nous ne retenons ici que les grandes lignes.

TABLEAU 16

Les services à la gare

Aspects du service	Satisfaits	Insatisfaits	Abstentions
1. Compétence et courtoisie du personnel	82 %	9 %	9 %
2. Sécurité des lieux	78 %	9 %	13 %
3. Propreté des lieux	65 %	24 %	12 %
4. Facilité de paiement	72 %	6 %	22 %
5. Transport des passagers	66 %	12 %	14 %
6. Stationnement long terme	54 %	18 %	28 %
7. Indications arrivées/départs	66 %	20 %	14 %
8. Renseignements par téléphone	71 %	13 %	16 %
9. Horaires	69 %	18 %	13 %
10. Procédure d'embarquement	74 %	13 %	13 %

La satisfaction est plus grande à l'égard de l'autocar que pour la gare et le service en général. On reproche cependant à l'autocar des toilettes peu adéquates, un niveau de bruit trop élevé et des fauteuils trop étroits ou trop rapprochés. Le niveau de satisfaction varie selon les transporteurs et selon la longueur des parcours, les critiques étant un peu plus sévères pour les très longs parcours et les dessertes locales où l'on utilise de vieux autocars.

TABLEAU 17

L'autocar et son confort

Aspects du service	Satisfaits	Insatisfaits	Abstentions
1. Espace de rangement	80 %	11 %	9 %
2. Fauteuils	74 %	16 %	10 %
3. Climatisation	76 %	14 %	10 %
4. Toilettes	63 %	22 %	15 %
5. Bruit à l'intérieur	69 %	19 %	12 %
6. Éclairage de nuit	68 %	13 %	19 %
7. Façon de conduire du chauffeur	85 %	6 %	9 %
8. Propreté à l'intérieur	82 %	8 %	10 %

Les commodités

Nous avons demandé aux voyageurs de classer par ordre d'importance sept commodités susceptibles d'améliorer leur confort durant le voyage. La compilation générale donne le classement-type suivant :

TABLEAU 18

Importance accordée à sept commodités suggérées

Classement par ordre décroissant d'importance	
Fauteuils plus espacés	1
Contrôle individuel de la climatisation	2
Boissons (eau, jus, café, etc.)	3
Tablettes	4
Aliments genre sandwich	5
Projection vidéo	6
Téléphone	7

L'espacement des fauteuils est jugé insuffisant. Il varie peu, la plupart des autocars présentant la même configuration : 47 sièges disposés en rangées de

quatre, sur 40 pieds de longueur, la place du 48^e étant occupée par les toilettes. Dans l'ensemble, les passagers estiment pourtant qu'il s'agit du premier aspect à considérer pour l'amélioration de leur confort. Le second facteur de confort, dont on souhaite vivement l'amélioration, c'est la climatisation. Être bien assis, disposer d'un espace suffisant pour allonger ses jambes, dans une atmosphère idéale, ni trop chaude, ni trop froide, ni trop sèche, ni trop humide serait donc considéré comme essentiel au confort, surtout si le voyage dure quelques heures. À cet égard, les autocars des services interurbains n'offrent pas le niveau de confort que souhaitent les usagers.

Les autres aspects relatifs au confort sont considérés comme secondaires et ne font en fait que rendre le voyage plus agréable. Dans le classement général, ils se démarquent peu les uns des autres, alors que les fauteuils et la climatisation dominent très nettement dans la liste des sept commodités suggérées.

Suggestions des voyageurs sur le confort des autocars

Les voyageurs étaient également invités à faire leurs propres suggestions pour l'amélioration du confort des autocars. Certaines suggestions ne touchent pas le confort de l'autocar, mais la qualité du service, notamment les points 6 «Plus de départs», 10 «Tarifs économiques» et 11 «Réservation de place». Ces aspects du service revenant très souvent, nous les avons tout de même inclus. Leur présence dans cette liste témoigne peut-être d'un besoin, à tout le moins d'une insatisfaction de la part des voyageurs.

TABLEAU 19

Commodités suggérées par les passagers pour améliorer le confort des autocars

	Nombre de fois en % au total	%
1.	Programme musical	22
2.	Fauteuils plus spacieux	17
3.	Section pour les fumeurs	9
4.	Revue et journaux	7
5.	Poubelle individuelle	5
6.	Plus de départs*	4
7.	Toilettes plus adéquates	4
8.	Meilleur éclairage	3
9.	Fenêtres fumées	3
10.	Tarifs économiques*	2
11.	Réservation de place*	2
12.	Autres commodités : aliments, ceinture de sécurité, téléphone, horloge, etc.	22
	Total	100 %

* Points touchant la qualité du service.

Certaines de ces suggestions surprennent par leur simplicité. Les passagers, par exemple, réclament des poubelles individuelles, comme celles que l'on trouve à bord des trains. Plus surprenant encore, le «programme musical», qui surclasse toutes les autres suggestions. La question des fauteuils et de leur espacement est à nouveau évoquée, bien qu'il fût demandé aux répondants de l'omettre, puisqu'elle faisait partie du classement des commodités suggérées dans le questionnaire. Nous l'avons malgré tout retenue, car cette insistance témoigne de l'importance qu'y accordent les usagers.

L'exiguïté des places, l'inconfort des fauteuils et la piètre limitation ressortent de cette enquête comme étant les points faibles de l'autocar.

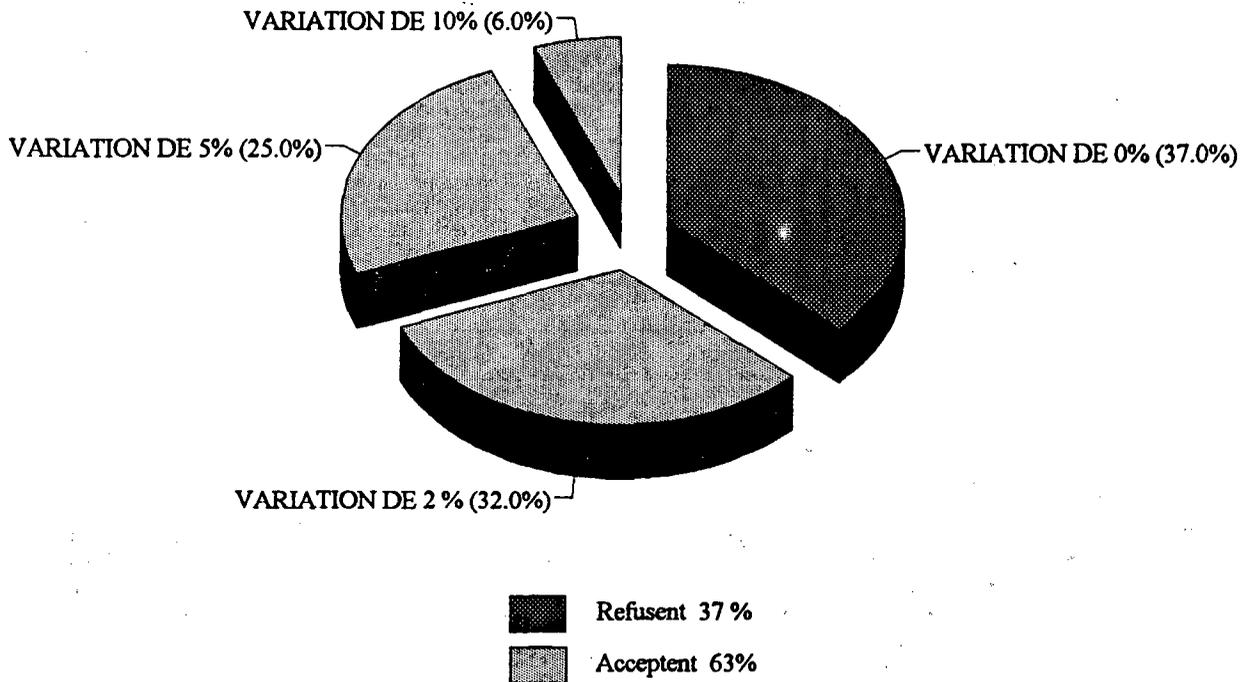
Par ailleurs, il s'agit là de caractéristiques inhérentes à ce mode de transport, qu'il est très difficile de corriger à la satisfaction des voyageurs. Il est également intéressant de constater que la liste des commodités suggérées par les voyageurs pour améliorer leur confort correspond en fait à ce qui caractérise déjà le train et l'avion, y compris les tarifs économiques et les réservations de place.

Tarifs plus élevés pour plus de confort

Afin de savoir jusqu'à quel point les répondants tenaient à l'amélioration du confort, il leur fut demandé s'ils accepteraient de payer plus cher leur place et de combien. Là encore les réponses surprennent, puisque 63 % des 1 490 répondants accepteraient une augmentation de tarif pour un peu plus de confort.

FIGURE 14

Augmentation des tarifs pour plus de commodités



Le pourcentage de voyageurs qui accepteraient une augmentation de tarif est très élevé (63 %), mais il décline très vite si la majoration est supérieure à 5 % du prix du passage. De 25 % pour une majoration de 5 %, la proportion passe à 6 % pour une majoration de 10 %. Néanmoins, ces résultats indiquent à l'évidence que la clientèle de l'autocar accepterait de payer plus cher pour un vo-

yage plus confortable. Les mesures sur l'élasticité-prix de la demande doivent toutefois nous inciter à accueillir cette information avec circonspection, car elles indiquent en effet qu'il faudrait baisser assez fortement les prix seulement pour maintenir le niveau actuel d'utilisation de l'autocar.

Utilisation plus fréquente de l'autocar

Les deux tiers des voyageurs accepteraient une légère augmentation de tarif pour plus de commodités. Par ailleurs, une proportion importante utiliserait plus souvent l'autocar si les tarifs étaient moins élevés. Afin de connaître l'effet que pourraient avoir certaines mesures sur la fréquence d'utilisation de l'autocar, il a été demandé aux voyageurs si oui ou non ils utiliseraient plus souvent l'autocar dans les conditions suivantes :

TABEAU 20

Utilisation plus fréquente de l'autocar

Mesures	Oui
1. Réservation de place	24 %
2. Plus de commodités	48 %
3. Service première classe (VIP)	27 %
4. Tarif famille	42 %
5. Tarif groupe	35 %
6. Tarif étudiant	58 %

La moitié des étudiants voyageraient plus souvent si les tarifs étaient réduits. Le prix est donc déterminant chez les étudiants. Le succès de l'entreprise Allô Stop²¹ en témoigne éloquemment. Le «tarif famille» aurait également un impact important, puisque 42 % des répondants disent qu'ils voyageraient plus souvent en autocar s'ils bénéficiaient d'un tarif réduit. Il suffit de se reporter

²¹ Voir le chapitre 5 sur les autres modes de transport.

au «profil des voyageurs», à la question 23 «Ménages», pour constater que 62 % des voyageurs font partie d'un ménage comptant plus de deux personnes et que 22 % font partie d'un ménage en comptant plus de quatre. Il y a là matière à réflexion sur une tarification différenciée selon le statut, l'âge et l'appartenance à une famille. À titre de suggestion, les seconds membres et suivants d'une même famille pourraient voyager à tarif réduit de 50 % lorsqu'ils voyagent ensemble. Ainsi, un couple paierait un passage plein tarif et un autre demi-tarif, ce qui revient à 75 % d'un tarif double.

Une autre classe de voyageurs accepterait de payer plus cher pour obtenir plus de confort et de commodités, soit celle qui voyage par affaires. Là aussi, il y a matière à réflexion quant à l'amélioration du confort de l'autocar en général. Une amélioration significative du confort aurait comme effet d'inciter plus de gens d'affaires à prendre l'autocar même, s'il fallait pour cela majorer les tarifs.

Résumé sur les voyageurs

L'enquête «origine-destination» effectuée en août-septembre 1992 sur les usagers de l'autocar révèle un pourcentage de dépendance atteignant 62 % en moyenne sur tous les itinéraires. Ceci signifie que 62 % des voyageurs ne disposent pas d'une automobile. Ce pourcentage atteint même 80 % sur certains itinéraires. Dans une grande mesure, la clientèle de l'autocar est une clientèle captive, qui voyage davantage pour des raisons personnelles ou pour visiter des parents et des amis (66 %) que par affaires ou à cause des études (52 %).

La satisfaction des voyageurs à l'égard des services interurbains d'autocar est en générale très élevée, mais les points les plus faibles sont le confort, la propreté et la fréquence du service, toutes caractéristiques auxquelles les gens d'affaires, et plus encore ceux qui voyagent par agrément, sont particulièrement sensibles.

Toutefois, l'augmentation de la qualité générale du service, si elle peut influencer sur la classe d'affaires pour les parcours express, ne produira pas le même effet sur les parcours locaux ni, à plus forte raison, sur le service rural. Dans le premier cas, une amélioration de la qualité fera augmenter l'utilisation, même si pour cela les tarifs doivent augmenter. Dans le cas des parcours locaux et ruraux surtout, une augmentation des tarifs s'accompagnera inévitablement d'une baisse d'utilisation.

À long terme, l'amélioration de la situation financière des individus enlève des clients à l'autocar, c'est un fait certain. Mais le fait que les deux tiers des usagers de l'autocar soient captifs empêche sans doute les transporteurs de considérer les aspects liés au «temps» et aux «coûts» comme des facteurs déterminants dans le choix de ce mode de transport. Or, nous l'avons constaté dans cette enquête, la flexibilité des parcours, la rapidité, la fréquence des départs et les prix sont les points forts de l'autocar. Ces qualités sont celles que les voyageurs exigent d'un mode de transport en général, que ces voyageurs appartiennent à la clientèle captive ou qu'ils aient le choix du mode de transport. Les transporteurs ont quelquefois tendance à sous-estimer les atouts du transport par autocar. Ils pourraient tenter d'en tirer un meilleur parti s'ils procédaient à certains aménagements, à la condition toutefois de bien savoir ce que souhaitent les voyageurs.

LES MODES DE TRANSPORT CONCURRENTS

La concurrence entre les services d'autocar interurbain n'existe pas. C'est une situation voulue, qui découle du *Règlement sur le transport par autobus* et qui se justifie par l'interfinancement des itinéraires rentables et des itinéraires déficitaires. Il s'agit clairement d'une politique destinée à maintenir partout au Québec un service de transport collectif stable et accessible au plus grand nombre.

Néanmoins, l'autocar a des concurrents, à commencer par l'automobile qui l'emporte très largement sur les modes de transport collectifs dans les déplacements interurbains. Le covoiturage et surtout la location de voitures peuvent aussi être considérés comme des concurrents de l'autocar. Le train et l'avion beaucoup moins, en raison des prix. Mais, s'agit-il de véritables concurrents? En fait, l'autocar fait partie de ce type de services que ses utilisateurs tendent à remplacer, sitôt qu'ils en ont les moyens, par un service plus efficace, plus confortable ou plus souple.

L'automobile

L'automobile occupe la première place dans le transport de voyageurs depuis très longtemps. La nette prépondérance de ce mode de transport privé se voit à la figure 15. Très tôt, au début des années 50, les déplacements en automobile représentaient déjà 80 % de tous les déplacements interurbains, et ce pourcentage se maintient depuis, car la plupart des ménages qui disposent d'une voiture l'utilisent sur de longues distances. Il est en effet très avantageux de se servir de sa voiture pour voyager, surtout pour des déplacements à plusieurs sur des parcours inférieurs à 500 kilomètres par jour. La liberté, l'intimité et le confort confèrent déjà à l'automobile un avantage sur le train ou l'autocar. L'économie qu'elle permet, lorsqu'on voyage à plusieurs, devient un argument décisif. L'automobile a conquis les familles depuis les années 20, quand

Henry Ford conçut la chaîne de montage pour la produire en série, à un prix abordable. En outre, la possibilité aujourd'hui de louer une voiture, à un prix inférieur à celui d'une place d'autocar ou de train, accroît encore les avantages de ce mode de transport²².

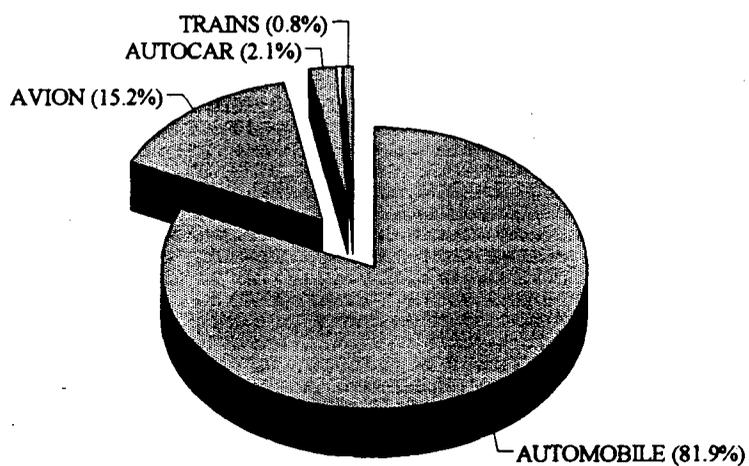
Qu'en est-il de l'automobile privée au Québec? Il en circulait trois millions en 1991, soit une pour 2,3 personnes ou une par ménage environ.²³ En 1971, il en circulait 1,7 million, soit une automobile pour 3,5 personnes ou, là encore, une par ménage. La progression du taux de motorisation est énorme par rapport à la croissance de la population. À la fin de 1991, on comptait 431 voitures particulières par 1 000 personnes, alors qu'il y en avait seulement 280 vingt ans plus tôt. En fait, le nombre de voitures augmentait de 75 %, pendant que la population augmentait de 15 %.

²² Voir à cet égard l'annexe 7, sur les coûts comparés pour l'utilisation du train, de l'avion, de l'automobile et de l'autocar sur certains itinéraires.

²³ Automobile, camionnette et fourgonnette immatriculées pour un usage privé non commercial ou institutionnel : 2 970 232 unités en 1991; 3 062 086 en 1993, SAAQ, 1993, page 22.

FIGURE 15

**Voyageurs interurbains au Canada par modes de transport en 1990
(en millions de voyageurs-kilomètres)**

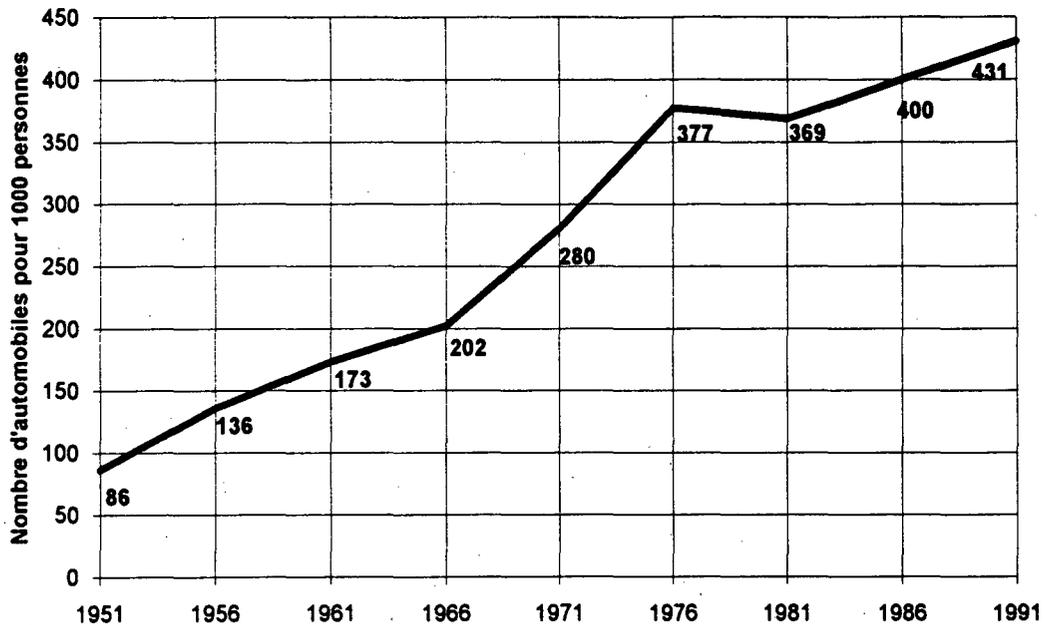


(en milliards de voyageurs-kilomètres)

AUTOMOBILE	135.0 MILLIARDS
AVION	25.0 MILLIARDS
AUTOCAR	3.4 MILLIARDS
TRAINS	1.4 MILLIARDS

FIGURE 16

Taux de motorisation au Québec



Durant les 25 prochaines années, le taux de motorisation devrait augmenter très modestement, si l'on en croit les prévisions de l'Office national de l'énergie²⁴, à peine plus que le taux de croissance démographique.

Les Québécois roulent-ils plus qu'avant? En fait, chaque voiture au Québec parcourt environ 16 000 kilomètres par année en moyenne depuis plus de vingt ans, mais le taux de motorisation ayant augmenté, l'automobile a sans aucun doute contribué à la diminution de la clientèle des transports en commun, s'ajoutant ainsi aux facteurs démographiques, plus déterminants encore, qui conditionnent l'évolution de la demande de transport interurbain, comme le vieillissement de la population et l'urbanisation.

²⁴ *L'énergie au Canada*, O.N.E., 1991, page 58.

Le train

Les services ferroviaires pour voyageurs au Québec sont essentiellement assurés par Via Rail Canada, société de la Couronne issue en 1977 de la fusion des anciens services pour voyageurs du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP). Le train ne rivalise avec l'autocar que dans le corridor Québec-Windsor, et encore l'offre n'atteint guère que les gens d'affaires qui voyagent généralement en première classe et qui, à défaut de ce service, préféreraient sans doute l'avion ou même l'automobile. Ces dernières années, cependant, le service pour voyageurs a beaucoup amélioré ses performances dans le corridor : vitesse, fiabilité, prix et luxe sont redevenus ses armes privilégiées pour la reconquête du marché interurbain de grande ligne. Mais, ailleurs au Québec, les dessertes de Via Rail se marginalisent toujours un peu plus, même si leur existence continue d'être considérée comme essentielle par les usagers et les élites des régions où les services ferroviaires sont périodiquement remis en question par le gouvernement fédéral.

Le train est le seul mode de transport dont la clientèle soit en diminution constante au Canada, passant de quatre milliards de voyageurs-kilomètres dans les années 50 à 1,4 milliard en 1990. Le déclin des trains pour voyageurs n'est ni récent ni géographiquement limité. C'est un phénomène qu'on observe partout en Amérique du Nord depuis les années 30, si l'on excepte la période de la Seconde Guerre mondiale. Le développement du réseau routier et de l'aviation civile depuis la fin de la guerre et jusque dans les années 70, au Canada en particulier, a soutiré énormément de clientèle au train et conduit de fait les services ferroviaires pour voyageurs vers des déficits chroniques.

À partir de 1967, le gouvernement fédéral absorbe 80 % du déficit d'exploitation des services pour voyageurs et, en 1977, il crée la société Via Rail Canada, exclusivement chargée de l'exploitation des services pour voyageurs regroupés du CN et du CP. Malgré quelques redressements, la tendance à la baisse de-

meure et Via Rail continue d'enregistrer des déficits. De 1985 à 1991, le taux d'autofinancement des frais variables seulement se maintient à 50 %, mais ces trois dernières années il s'est mis à progresser, pour atteindre 65 % en 1994.

Ces performances, toutefois, varient beaucoup selon les itinéraires. Les services vers les régions éloignées au Québec affichent un taux d'autofinancement d'à peine 20 %. Par contre, elles se sont nettement améliorées dans la liaison Montréal-Québec, avec un taux qui atteignait en 1994 près de 60 %. Néanmoins, les déficits d'exploitation continuent de s'accumuler et, pour réduire ses pertes, le gouvernement fédéral impose à via Rail des compressions budgétaires draconiennes.

La nouvelle situation de Via Rail

Le gouvernement fédéral réduit ses subventions d'équilibre budgétaire, qui seront ainsi passées de 514 millions de dollars, en 1989, à 330 millions de dollars, en 1994. Cette nouvelle situation contraint Via Rail à revoir son rôle comme transporteur national. La société de la Couronne décide en conséquence d'une stratégie à deux volets :

- la suppression des services les plus déficitaires, soit essentiellement des services régionaux;
- l'augmentation de l'autofinancement dans l'exploitation des autres liaisons, notamment celles du «corridor».

La mise en oeuvre de cette stratégie découlant de la nouvelle situation financière de Via Rail aura deux effets particuliers : une concurrence accrue avec l'autocar dans le «corridor» et la suppression de services en régions éloignées.

La concurrence avec l'autocar dans le «corridor»

L'obligation pour Via Rail d'augmenter sa part du financement l'amène à réaménager ses tarifs de manière à maximiser ses revenus, notamment en offrant des rabais de 40 %²⁵. Ces rabais ne plaisent pas aux compagnies d'autocar qui exploitent des services interurbains réguliers dans le «corridor». Appuyée par Orléans Express, la compagnie Voyageur Colonial dépose une plainte à l'Office National des Transports du Canada en novembre 1992 (ONT). Les plaignants invoquent la concurrence déloyale que Via Rail leur fait subir avec des fonds publics et l'effet préjudiciable de cette concurrence sur les services d'autocar en régions éloignées, qu'ils doivent financer avec les profits réalisés sur les liaisons rentables du «corridor»²⁶.

Les services ferroviaires et les services d'autocars se concurrencent indéniablement dans le «corridor». Les données du tableau 21 montrent bien à notre avis cette concurrence. Le train offre moins de départs entre Montréal et Québec que l'autocar, mais ils ont lieu à des heures stratégiques. Il offre également plus de confort que l'autocar pour le même prix et peut même permettre des économies de temps en offrant le repas pendant le trajet. Les deux services visent en particulier la clientèle d'affaires. Sur ce marché, la lutte risque d'être décevante pour les autocaristes, tant le service offert par le train peut être attrayant pour les voyageurs de la classe d'affaires, surtout si leurs déplacements sont payés.

²⁵ L'Office national des transports limite le nombre de places offertes à rabais et impose l'achat cinq jours à l'avance; le rabais est applicable en période hors-pointe seulement, c'est-à-dire du lundi au jeudi, sauf jours fériés.

²⁶ Plainte déposée en vertu de l'article 31 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

TABLEAU 21

Comparaison train-autocar sur la liaison Montréal-Québec en service express

	Train Via Rail	Autocar Orléans Express
Nombre de places/semaine	7 056	15 839
Nombre de départs/jour*	4	18
Durée du trajet	2 h 50	3 h 05
Tarif régulier	41 \$	31 \$
Tarif réduit**	25 \$	-----
Tarif 1 ^{re} classe	69 \$	-----

Sources : Via Rail et Orléans Express, 1^{er} avril 1994.

* Départ de Montréal

** Réduction de 40 %, sauf fin de semaine pour un achat effectué cinq jours à l'avance.

Avec la moitié du nombre de places offertes par autocar entre les villes de Montréal et de Québec, Via Rail montre bien qu'elle concentre ses efforts là où elle a le plus de chance de regagner la faveur du public et ainsi d'augmenter son taux d'autofinancement. Néanmoins, le train accusait une perte de clientèle de 22 % sur cette liaison entre 1985 et 1994²⁷, après une chute extrême de 45 % en 1990. Il paraît improbable que ce service puisse s'autofinancer sans une augmentation de tarif appréciable. Or, le gouvernement impose à Via Rail une nouvelle compression de 100 millions de dollars d'ici à 1997, ce qui conduit la compagnie tout droit vers de nouvelles augmentations des tarifs à court terme. En conséquence, les avantages du train sur l'autocar s'amenuiseront pour le public en général, mais ils continueront d'attirer la clientèle d'affaires, du moins celle qui est la plus fortunée ou dont les déplacements sont remboursés.

L'autocar a perdu près du tiers de sa clientèle sur cette liaison durant la même période, dont une partie très certainement s'est tournée vers le train. La concurrence du train n'est cependant pas seule en cause. Le contexte d'une réces-

²⁷ Voir le tableau 22.

sion économique prolongée, le vieillissement de la population, sa concentration dans les régions métropolitaines et les augmentations de tarif ont eu pour effet de restreindre le nombre de déplacements. À ces facteurs limitatifs s'ajoutent la progression de l'automobile et la décentralisation des services de santé et d'éducation.

Suppression de services en régions éloignées

L'obligation faite à Via Rail de réduire son déficit a eu comme premier effet d'augmenter la concurrence avec l'autocar sur les liaisons du corridor Québec-Windsor. L'objectif de Via Rail était d'augmenter son autofinancement sur des liaisons potentiellement rentables. Les compressions annoncées de quelque 100 millions de dollars d'ici à 1997 forcent maintenant Via Rail à reconsidérer l'existence de certains services en régions éloignées²⁸. Les dessertes suivantes sont visées :

- réduction du service Montréal-Senneterre;
- suppression de la liaison Senneterre-Cochrane;
- suppression de la liaison Montréal-Jonquière.

Le problème des dessertes en régions éloignées ne tient pas vraiment aux distances, mais à l'isolement de certaines localités situées le long des trajets. Une soixantaine de localités isolées ou reliées par un chemin forestier impraticable l'hiver jalonnent en effet les trajets Montréal-Senneterre-Cochrane et Montréal-Jonquière. Dans la plupart des cas, la population n'atteint pas la cin-

²⁸ Les coupures successives de 1986 à 1990 ont eu les effets suivants :

- suppression des liaisons Montréal-Sherbrooke, Montréal-Mont-Joli, Montréal-Trois-Rivières-Québec;
- réduction de six à trois départs par semaine entre Montréal-Senneterre, Montréal-Jonquière, Montréal-Gaspé.

quantaine de personnes²⁹, dont plusieurs sont des habitants saisonniers qui pratiquent le trappage et la chasse.

Le taux d'autofinancement des frais d'exploitation sur ces liaisons n'atteint pas 10 % et tend même à diminuer avec le nombre de voyageurs. La subvention par voyageur atteignait 261 \$ pour Montréal-Senneterre, 1 482 \$ pour Senneterre-Cochrane et 265 \$ pour Montréal-Jonquière en 1991³⁰. Le nombre de voyageurs diminue constamment, de sorte qu'aucune perspective de redressement n'est envisageable. Les palliatifs à cette situation sont prohibitifs, la solution la moins chère à long terme étant d'installer la population ailleurs et d'indemniser les saisonniers. Sur une bonne partie de ces trajets, toutefois, des services d'autocar existent ou ont déjà existé, qui pourraient éventuellement être restaurés.

Montréal-Gaspé

La liaison Montréal-Gaspé présente un autre genre de problème. Il s'agit en fait d'un service transcontinental vers les Maritimes, avec un embranchement depuis Matapédia vers Gaspé le long de la Baie-des-Chaleurs. En cas de disparition du «Chaleur», qui relie Montréal et Gaspé, l'embranchement pourrait se faire par le train «Océan» depuis Matapédia, le service vers Halifax étant maintenu.

L'utilisation du train dans cette partie de la Gaspésie est pourtant chose fréquente. Avec ses 40 000 passagers pour une population de 80 000 habitants entre Matapédia et Gaspé, la région peut prétendre à une certaine utilité du train. Il ne faut toutefois pas oublier que cinq ans plus tôt, on ne dépassait pas

²⁹ Statistique Canada fusionne les établissements inférieurs à 50 personnes avec des unités de recensement plus importantes.

³⁰ Information obtenue auprès de Via Rail en septembre 1992 et février 1995, documents inédits.

les 96 000 passagers, ce qui témoigne d'une utilité toute relative. Par ailleurs, l'offre a considérablement diminué durant cette période, passant d'un service quotidien à trois services par semaine depuis 1990.

Les voyageurs qui utilisent ce train sont relativement âgés et le prennent principalement parce que son prix est raisonnable (228 \$ pour un lit)³¹, qu'il permet d'y dormir confortablement et d'y prendre des repas complets. Cela est d'autant plus apprécié par une clientèle âgée que le trajet jusqu'à Montréal dure seize heures. Les principaux motifs de voyage sont les visites de famille et les traitements médicaux dans les hôpitaux de Québec et de Montréal. De plus, un grand nombre de Gaspésiens s'étant installés à Montréal dans les années 60, les occasions de visite entre les membres dispersés d'une même famille sont plus nombreuses.

L'intention déjà annoncée par Via Rail de supprimer le «Chaleur» entre Montréal et Gaspé a fait l'objet de plusieurs hypothèses de remplacement :

L'autocar

Les voyageurs pourraient terminer le trajet en autocar à partir de Matapédia ou Campbellton. Le principal obstacle à cette solution sera sans aucun doute l'inconfort et la contrainte de devoir changer de mode de transport après une dizaine d'heures de train. N'oublions pas que la clientèle type de ce train est relativement âgée et qu'il y a sur les rivages de la Baie-des-Chaleurs une tradition du train à laquelle on ne renoncera probablement pas; on renoncera plutôt à voyager.

³¹ L'achat doit être réalisé sept jours avant; le prix en voiture *coach* (sans lit) est de 132 \$ contre 121 \$ pour l'autocar.

L'avion

L'avion est cher, mais pas beaucoup plus que le train-lit, si l'on tient compte des économies de temps et de frais de séjour³² qu'il permet de réaliser. Les vols actuels partent de Gaspé et Bonaventure, ce qui ne saurait satisfaire les voyageurs vivant à Chandler ou Grande-Rivière, ni ceux qui utilisent le service *coach* de Via, beaucoup moins cher. L'annonce de la privatisation des aéroports par Transport Canada rend cette hypothèse pour l'instant aléatoire.

Conclusion sur le train

On peut dire, en définitive, que le train concurrence l'autocar dans le corridor Québec-Montréal-Ottawa. Toutefois, la clientèle du train qui voyage en première classe et qui représente une bonne partie des utilisateurs prendrait plutôt l'automobile ou l'avion à défaut de train, ce qui réduit effectivement l'importance de cette concurrence. D'autre part, la nécessité pour Via Rail d'augmenter son autofinancement l'obligera vraisemblablement à augmenter la moyenne de ses tarifs.

Quant aux services en régions éloignées, on ne peut sérieusement soutenir qu'ils concurrencent l'autocar. Soit il n'y a pas d'autocar dans ces régions parce que la clientèle est insuffisante ou les routes inexistantes, soit, dans le cas de la Gaspésie, l'habitude du train et l'âge élevé de la population, alliés à la longueur du voyage, font qu'une bonne part de la clientèle renoncerait à voyager si elle devait renoncer au train.

Les déficits d'exploitation de Via au Québec (frais variables seulement) continuent d'être élevés, en dépit d'une légère progression ces dernières années de la part d'autofinancement. Même à 65 % d'autofinancement, les cinq services

³² Le tarif avion, 646 \$, est réduit à 355 \$ (45 %) pour une réservation faite quatorze jours avant.

en exploitation au Québec présentaient en 1994 un déficit de 22,7 millions de dollars, soit 37 \$ par passager.

TABLEAU 22

**Quelques caractéristiques des itinéraires de Via Rail
(1985-1990)**

Itinéraire	1985	1990	1994
1. Montréal-Québec			
Nombre de passagers (000)	339	187	264
Revenus par passager	21 \$	28 \$	35 \$
Coûts par passager	48 \$	66 \$	61 \$
Autofinancement (R/C)	43 %	42 %	57 %
2. Montréal-Gaspé (via Matapédia)			
Nombre de passagers (000)	96	43	39
Revenus par passager	32 \$	61 \$	68 \$
Coûts par passager	97 \$	193 \$	163 \$
Autofinancement (R/C)	33 %	32 %	42 %
3. Montréal-Ottawa			
Nombre de passagers (000)	367	233	248
Revenus par passager	15 \$	23 \$	28 \$
Coûts par passager	33 \$	43 \$	49 \$
Autofinancement (R/C)	45 %	53 %	57 %
4. Montréal-Senneterre-Cochrane/trois fois par semaine			
Nombre de passagers (000)	80	21	28
Revenus par passager	15 \$	30 \$	26 \$
Coûts par passager	59 \$	315 \$	186 \$
Autofinancement (R/C)	26 %	42 %	14 %
5. Montréal-Jonquière (via La Tuque)			
Nombre de passagers (000)	36	11	22
Revenus par passager	36 \$	27 \$	23 \$
Coûts par passager	67 \$	288 \$	119 \$
Autofinancement (R/C)	26 %	9 %	19 %

Source : Via Rail Canada, document inédit, septembre 1992 et avril 1995.

L'avion

L'avion connaît une progression fulgurante pour les vols intérieurs à partir de la fin des années 60. Aujourd'hui, ce nouveau mode de transport occupe la secon-

de place derrière l'automobile, avec 15 % des déplacements. Seul mode de transport dont la part du marché s'accroît de façon constante depuis le début des années 50, l'avion doit sa popularité au temps qu'il permet d'économiser sur les trajets de longue distance. Pour des parcours compris entre 800 et 3 200 kilomètres, on l'utilise dans 40 % des cas. Au-delà, il monopolise 80 % des voyages. Les voyages en avion au Québec ont pris leur essor avec le développement du Nord, la construction des barrages hydro-électriques, l'exploitation des mines et des forêts, avec également les nouvelles compétences provinciales à l'égard des peuples autochtones et la subvention des liaisons entre Sept-Îles et Blanc-Sablon sur la Basse-Côte-Nord.

Victime cependant d'une série d'événements récents qui transforment son environnement économique, l'industrie du transport aérien piétine et même régresse. La récession économique de 1981 à 1983, la déréglementation du transport aérien qui survient en 1988, la seconde récession, de 1990 à 1992, la réduction des dépenses gouvernementales ainsi que des hausses substantielles des taxes et du prix des carburants qui ont un effet direct sur les tarifs³³ provoquent, par un effet d'accumulation, un ralentissement du trafic intérieur (en nombre de voyageurs-kilomètres) et même une diminution nette du nombre de passagers durant cette période. La tendance à la régression est encore plus marquée dans les petits aéroports et pour les courts courriers.

³³ Les tarifs auraient augmenté de 50 % entre 1988 et 1991.

TABEAU 23

**Passagers aériens transportés sur certains itinéraires
(1983 et 1993)**

Itinéraire	1983	1993	1993/1983
Montréal			
• Chibougamau	3 670	270	- 92 %
• La Grande	10 270	15 650	52 %
• Ottawa	28 480	16 070	- 44 %
• Rouyn-Noranda	40 530	40 500	0 %
• Saguenay (Bagotville)	57 600	42 630	- 26 %
• Sept-Îles	32 770	23 470	- 28 %
• Val d'Or	45 010	32 760	- 27 %
• Toronto	971 780	1 079 410	11 %
Québec			
• Baie-Comeau	13 360	10 860	- 19 %
• Gaspé	2 720	5 590	105 %
• Mont-Joli	5 960	5 210	- 13 %
• Montréal	79 860	47 210	- 41 %
• Ottawa	29 540	30 750	- 4 %
• Rouyn-Noranda	17 850	13 650	-23 %
• Sept-Îles	26 440	23 320	- 12 %
• Toronto	81 990	76 110	- 7 %

Source : Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, catalogue 51-204.

Le Québec compte 50 localités aéroportuaires recevant des vols réguliers de lignes intérieures, dont dix-huit sont reliées au réseau routier. Les 32 autres localités sont situées dans la région Nord-du-Québec et le long de la Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent, sans autre liaison ou reliées par bateau.

Le trafic entre les localités situées au Sud et reliées au réseau routier a considérablement régressé dans l'ensemble. On observera au tableau 23, par exemple, des variations extrêmes pour les vols à destination des capitales régionales et des baisses substantielles dans le corridor Ottawa-Montréal-Québec.

Malgré cette forte tendance à la baisse pour les vols intérieurs au Québec, les aéroports de Montréal, Québec, Ottawa, Rouyn enregistrent des augmentations

du trafic en provenance des localités nordiques et surtout des grandes villes canadiennes. Tout se passe en quelque sorte comme si les villes moyennes du Québec cessaient d'alimenter les lignes intérieures, pendant que les grandes villes du Canada intensifiaient leurs échanges. En d'autres termes, *les services se concentrent sur les itinéraires les plus longs et les plus fréquentés tandis que les petits itinéraires sont délaissés*. Cette situation rappelle celle de l'autocar interurbain, avec son réseau de base qui se maintient et son réseau régional qui régresse.

Le covoiturage interurbain³⁴

Avec l'expansion des banlieues de faible densité, se développe le covoiturage, qui apparaît rapidement comme un moyen pratique et bon marché de se rendre au travail. Les banlieues n'étant pas conçues pour le transport par autobus, mais pour l'automobile, le covoiturage répond très bien à la demande d'une population dispersée dont les besoins de déplacements augmentent avec la dispersion des lieux de travail et la précarité des emplois.

L'ampleur du covoiturage a fait craindre un instant aux transporteurs privés et aux compagnies de taxis pour la survie de leur entreprise. Certains individus auraient pu en effet tenter de tirer un revenu de cette activité sans y être dûment autorisés, et ainsi faire une concurrence déloyale aux transports publics et à l'industrie du taxi, ce que n'ont pas manqué de faire valoir les organismes intéressés, en proposant de limiter cette pratique. Mais, si le covoiturage est utile pour certains banlieusards, il l'est également pour le public en général, car en utilisant la capacité de transport disponible, il tend à optimiser l'utilisation du réseau routier et donc à repousser le point de saturation des équipements et les besoins supplémentaires en investissements publics. Certains pays l'encoura-

³⁴ **Covoiturage** : «transport par voiture particulière de plusieurs personnes qui partagent les frais d'utilisation du véhicule». D'après la définition du *Multi dictionnaire des difficultés de la langue française*, Éditions Québec/Amérique, 1988.

gent, en autorisant les automobilistes qui transportent plus d'un passager à circuler dans des voies réservées ou à stationner au centre-ville à tarif réduit. Sur le plan de la protection de l'environnement, le covoiturage maximise le rendement énergétique d'une voiture et sur le plan de la sécurité, il minimise les risques d'accident ou d'agression, autant pour le passager que pour l'automobiliste.

On reconnaît donc que le covoiturage est utile, pratique, et sans doute aussi nécessaire en l'absence de moyens de transport collectifs plus efficaces. Pour éviter qu'il ne devienne en soi une industrie, le législateur l'encadre juridiquement, en restreignant sa pratique aux déplacements nécessaires pour le travail ou les études.

La *Loi sur les transports*³⁵ et la *Loi sur le transport par taxi*³⁶ traitent de la question du covoiturage contre rémunération de la façon suivante :

- (a) La *Loi sur les transports* stipule que nul ne peut offrir un transport contre rémunération à moins de détenir un permis à cet effet. La Loi fait exception cependant à :

«... une personne qui, lorsqu'elle se rend à son lieu de travail ou d'études ou en revient, transporte d'autres personnes pour leur permettre de se rendre à leur lieu de travail ou d'études ou en revenir, à la condition que la rémunération requise de celle-ci ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation du véhicule.»

- (b) La *Loi sur le transport par taxi* oblige à détenir un permis de taxi pour : *«...offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide*

³⁵ *Loi sur les transports*, LRQ, chapitre T-12, article 36.

³⁶ *Loi sur le transport par taxi*, LRQ, chapitre T-11, articles 2 et 3.

d'une automobile...», sauf pour les personnes se rendant à leur lieu de travail ou d'études.

Le covoiturage fait donc l'objet d'une exception par rapport à la règle générale, ce qui témoigne de son utilité pour le public et consacre sans doute aussi son existence comme allant de soi, c'est-à-dire comme un mode de transport indispensable dans notre société. Le législateur n'a pas voulu encadrer davantage le covoiturage, mais il lui a fixé des limites, de sorte qu'on ne puisse le confondre avec une pratique commerciale destinée à procurer un revenu.

Allô Stop, inc.

Le covoiturage ne concerne pas seulement les allers-retours de la maison au travail ou à l'école. Il concerne également les déplacements interurbains. Tous les étudiants connaissent bien cette pratique qui consiste à afficher au babillard une demande ou une offre de transport pour la fin de semaine ou les longs congés. Il y a quelques années, quelqu'un a eu l'idée de structurer ce marché pour mettre en rapport de façon plus efficace les «demandeurs» et les «offreurs» de transport, élargissant du même coup l'éventail des destinations possibles et multipliant les occasions de voyage.

La société de covoiturage Allô Stop, inc. est un organisme privé à but lucratif, incorporé au Canada en vertu des lois fédérales. Elle possède des bureaux dans une douzaine de ville au Québec et fait même de la publicité à l'étranger, où elle courtise une clientèle de jeunes désireux de voyager à peu de frais dans le style «routard». Ses activités consistent à mettre en rapport un automobiliste disposant de places dans sa voiture et des personnes qui désirent se déplacer. Allô Stop n'agit donc pas comme transporteur, mais plutôt comme courtier dans un type de transport particulier, ce qui en fait une sorte d'agence de voyage spécialisée.

Les caractéristiques du service Allô Stop

L'adhésion et les conditions

Le passager comme l'automobiliste doit remplir certaines conditions pour utiliser les services de la société. On doit être membre et, à ce titre, payer une cotisation annuelle de six dollars, à la suite de quoi :

- l'automobiliste doit offrir au moins deux places à bord de sa voiture, deux à trois jours à l'avance, pour une destination qu'il détermine;
- le passager paie une somme à l'automobiliste pour les frais d'utilisation de la voiture et une redevance à la société Allô Stop pour ses services d'agence. Par exemple, Québec-Montréal : 9 \$ au chauffeur, 6 \$ à Allô Stop, pour un total de 15 \$ pour un aller simple.

Les tarifs

Les tarifs sont établis par destinations courantes, par exemple :

- Québec-Montréal (265 km) 15 \$;
- Québec-Ottawa (460 km) 25 \$;
- Québec-Gaspé (700 km) 35 \$;
- Montréal-Toronto (546 km) 41 \$.

Les tarifs indiqués représentent un prix moyen au kilomètre d'environ 0,05 \$. L'automobiliste reçoit environ 60 % de ce prix, autant de fois que de passagers transportés. Par rapport aux frais d'utilisation d'une voiture tels que les évaluait le Club Automobile, soit 0,0124 \$/km pour une voiture de la catégorie

compacte comparable à la Chevrolet Corsica de 1993³⁷, voici ce que l'on obtient :

- un passager : 9 \$/265 km = 0,034 \$/km;
- deux passagers : 18 \$/265 km = 0,068 \$/km;
- trois passagers : 27 \$/265 km = 0,10 \$/km;
- quatre passagers : 36 \$/265 km = 0,13 \$/km.

Établis de cette façon, les frais d'utilisation d'une voiture de modèle courant ne sont entièrement couverts qu'à partir du quatrième passager. Dans ces conditions, il est pratiquement impossible pour un automobiliste utilisant une voiture ordinaire de tirer un revenu d'appoint de ce type d'activité.

Statistiques sur les déplacements

À partir des quelques données statistiques que nous avons pu obtenir³⁸, nous avons tenté d'évaluer le nombre de personnes transportées par l'intermédiaire d'Allô Stop entre Québec et Montréal et de le comparer à celui de la compagnie Autocars Orléans Express.

Allô Stop compterait 65 000 membres, dont le tiers (22 750 membres) effectuent en moyenne un voyage par période de trois semaines. Par ailleurs, 85 % des déplacements se feraient entre Québec et Montréal. Pour une année, on obtient le nombre de déplacements suivant :

$$22\,750 \cdot (52 / 3) \cdot 85 \% = 335\,183 \text{ déplacements/an.}$$

³⁷ Voir annexe 7 sur les coûts d'utilisation d'une automobile.

³⁸ Jacques Dallaire, *Le Soleil*, Québec, 7 janvier 1993.

Orléans Express transporte de 600 000 à 700 000 personnes par année en service express entre Québec et Montréal. Si les données sont exactes, Allô Stop transporterait sur ce parcours près de la moitié des voyageurs que transporte Orléans. Ce chiffre nous paraît énorme, car il suppose le départ à chaque jour de 450 personnes, autant de Québec que de Montréal, et d'au moins 150 véhicules.

Quoi qu'il en soit, la formule est très populaire et la clientèle d'Allô Stop s'accroît. De toute évidence, ce moyen de transport concurrence l'autocar tout autant que le train, mais on ne peut pas affirmer qu'en son absence, tous ces déplacements se feraient en autocar ou en train. Les habitués d'Allô Stop réduiraient sans doute le nombre de leurs déplacements ou s'organiseraient autrement.

L'avenir du covoiturage

Le covoiturage existe et continuera d'exister. On ne pourrait empêcher complètement cette pratique qu'en faisant appel à la délation. Ce mode de transport répond à un besoin du public, celui de se déplacer, et il répond à une offre très largement insatisfaite de places dans les voitures privées. D'autre part, l'encadrement qu'apporte Allô Stop dans cette activité rend l'entreprise plus utile socialement et sur le plan de la sécurité des personnes qu'elle n'est nuisible à l'industrie du transport en général, d'autant plus que le covoiturage a certainement pour effet de stimuler la demande de déplacements interurbains en général.

Toutefois, les organismes comme Allô Stop ont une activité économique indéniable. Des salaires sont payés au personnel, des profits sont réinvestis dans une entreprise qui a toutes les apparences d'une agence de courtage en transport. En conséquence, les transactions entre les usagers et l'entreprise devraient être taxables, comme le sont celles des autres courtiers en transport.

En conclusion

L'automobile semble avoir atteint un point de saturation, avec près d'une voiture privée pour deux personnes. Ce nombre ne devrait pas augmenter plus rapidement que la population des prochaines décennies, en raison de la modification de la structure d'âge de la société québécoise. Son usage, par contre, pourrait encore augmenter étant donné la dégradation des services de train et d'autocar en région. Le covoiturage interurbain se stabilisera, puis régressera avec la diminution du nombre de jeunes. La location à court terme de voitures privées a toutes les chances d'augmenter si les tarifs se maintiennent.

Les autres modes de transport collectif ne livrent pas de véritable concurrence à l'autocar. L'avion est cher, et même s'il permet des économies de temps et de frais de séjour, les tarifs restent dissuasifs pour des distances inférieures à 500 kilomètres. Quant au train, Via Rail a déjà annoncé l'abandon des services régionaux, mais le corridor Ottawa-Montréal-Québec ravit toutefois à l'autocar une partie de sa clientèle.

LES TRANSPORTEURS

Le nombre de transporteurs par autocar interurbain a beaucoup diminué depuis une douzaine d'années au Québec. En 1982 ils étaient 75, en 1994 ils sont 50³⁹. La diminution est notable, mais ce qui a surtout changé, c'est la distribution des parcours. À cette époque, la compagnie Voyageur sillonnait toutes les régions et détenait à elle seule les trois quarts du volume de l'offre. Après sa partition en 1989 et sa dissolution par la suite, la redistribution des parcours s'est équilibrée en faveur de quelques transporteurs régionaux d'importance. Aujourd'hui, deux transporteurs se partagent près de la moitié du marché et trois autres s'en attribuent le quart⁴⁰. Au total, cinq entreprises de transport détiennent les trois quarts du marché de l'interurbain, le reste étant desservi par une quarantaine de transporteurs, dont la part ne représente individuellement qu'une fraction infime de l'offre totale.

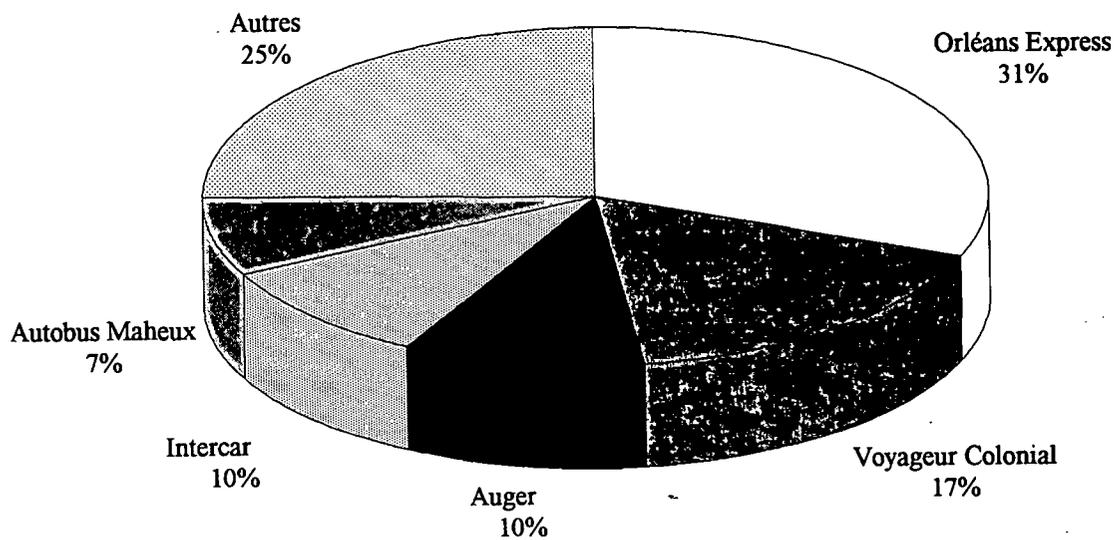
Avant 1989, le transport par autocar est largement dominé par la compagnie Voyageur, dont l'étendard vert et bleu pouvait être vu sur presque toutes les routes du Québec. Les autres transporteurs ne font du service interurbain qu'en complémentarité avec le transport nolisé et surtout le transport scolaire, principalement en zone rurale et sur des parcours intrarégionaux.

³⁹ Sur ce nombre, quatre transporteurs exploitent, pour le compte d'un organisme municipal de transport en commun, un parcours interurbain.

⁴⁰ Le groupe Intercar compte six transporteurs affiliés; voir la liste des transporteurs à l'annexe 4.

FIGURE 17

Répartition de l'offre de transport entre les transporteurs
(1994)⁴¹



La partition de Voyageur favorise quelques transporteurs régionaux, qui rachètent de l'entreprise ses parcours les plus rentables : Autocars Orléans Express naît de cette partition, avec le rachat des permis du corridor Montréal-Québec-Rimouski; le groupe Auger consolide ses activités avec la ligne Montréal-Rouyn⁴², le groupe Intercar avec les parcours vers Chicoutimi et

⁴¹ Voir annexe 4 pour la liste complète, avec la répartition de l'offre.

⁴² Exploitée par les Autobus Maheux ltée depuis avril 1994.

Baie-Comeau et le groupe Limocar avec les dessertes du Nord de Montréal jusqu'à Mont-Laurier. Voyageur conserve les dessertes de Montréal-Ottawa et de Montréal-Toronto, exploitées par sa filiale ontarienne Voyageur Colonial.

Cet éclatement défavorise cependant les petites entreprises qui ont acquis les parcours déficitaires de Voyageur. Croyant pouvoir les exploiter avec profit en raison de charges administratives moins élevées et surtout de conventions de travail moins contraignantes, elles doivent en réalité faire face à une demande qui régresse déjà depuis quelques années. En effet, de 1980 à 1984, Voyageur enregistre une baisse de 20 % de sa clientèle, suivie d'une autre baisse de 40 % entre 1984 et 1989. Durant cette période, Voyageur se départit d'un certain nombre d'itinéraires déficitaires, qu'elle cède à des transporteurs régionaux. Cette opération fait partie de la stratégie de la compagnie pour maintenir sa rentabilité, tout en préparant son retrait du transport interurbain. Les itinéraires les plus rentables, débarrassés en quelque sorte de leur «boulet», seront vendus plus tard. Cette stratégie de retrait graduel est déjà perceptible dans un document que remet l'entreprise au ministre des Transports au début de 1986⁴³.

Conséquemment, l'opération de transfert graduel des parcours de Voyageur aux transporteurs régionaux n'est pas à l'avantage de la clientèle, qui voit le niveau de service diminuer encore plus rapidement sur les dessertes locales et les parcours en zone rurale.

Craignant le mouvement amorcé aux États-Unis cinq ans plutôt, en 1975, qui devait entraîner une diminution considérable de la clientèle, en particulier pour les courtes distances, Voyageur se retire en 1989 du transport par autocar. Malheureusement, là où l'entreprise avait réussi à maintenir pendant des décen-

⁴³ Document remis par Voyageur au ministre des Transports le 27 février 1986, faisant état des tendances nord-américaines du transport interurbain par autocar et de la restructuration au Québec.

nies un réseau efficace de transport en commun à travers tout le Québec⁴⁴, grâce à un régime très étendu d'interfinancement, d'autres entreprises de dimension régionale éprouvent de la difficulté à maintenir la même cohésion. La faute n'est pas imputable aux transporteurs, mais à un marché qui se rétrécit en raison du vieillissement de la population et de son déplacement vers les zones urbaines. Les transporteurs, cherchant à maximiser leurs profits, s'ajustent à la demande. De grandes entreprises comme Voyageur, qui occupe la troisième place en Amérique du Nord, peuvent prévoir à long terme et orienter l'avoir de leurs actionnaires vers des secteurs plus prometteurs. Aux États-Unis, les deux plus grands transporteurs, *Greyhound Lines Ltd.* et *Continental Trailways*, ont choisi quant à eux de consolider leur position en s'arrachant les meilleurs itinéraires, dans un contexte de déréglementation très différent du nôtre. Trailways n'a pas résisté et fut absorbé par Greyhound⁴⁵. Greyhound aujourd'hui est en difficulté financière, dans un marché qui se rétrécit.

La structure des entreprises

Nous connaissons mal la situation financière des entreprises de transport par autocar au Québec, faute de données suffisantes sur les années passées. Nous ne connaissons pas davantage l'évolution de l'utilisation sur les différents parcours. Néanmoins, nous présumons que les propriétaires d'autocars sont de bons gestionnaires et qu'ils font évoluer leur entreprise en fonction de la rentabilité potentielle des marchés. L'ensemble de leurs décisions conduit à des choix rationnels dictés par la recherche d'un rendement suffisant et la protection du capital engagé. Pour les petites entreprises de type artisanal exploitant moins de quatre autocars par exemple, l'objectif sera avant tout d'assurer un

⁴⁴ Seul véritable réseau panquébécois, puisque neuf municipalités sur dix n'ont que l'autocar comme moyen de transport collectif, le réseau ferroviaire étant très peu développé.

⁴⁵ *National Bus Trader*, «Can Craig Lentzsch Save Greyhound?» par Larry Plachno, décembre 1994, pages 16 à 25.

emploi aux actionnaires, généralement des membres de la famille. Les propriétaires restent malgré tout contraints de trouver un équilibre entre les différentes catégories de transport, pour maximiser l'usage de leurs véhicules.

Tous les transporteurs s'adonnent à différentes activités de transport. Presque tous combinent des services interurbains et des services nolisés, et au moins la moitié d'entre eux s'adonnent à plus de deux activités à la fois, la combinaison la plus courante étant celle de l'interurbain, du nolisé, du scolaire et des messageries. Quelques-uns effectuent également du transport urbain ou péri-urbain à contrat avec un organisme municipal de transport en commun.

Modèle de coûts flexible

Pour pallier le manque de données sur la situation financière des entreprises, nous avons mis au point un modèle flexible de coûts d'exploitation pour deux types d'entreprises de transport par autocar. Il s'agit d'un modèle de simulation qui prend en compte les prix en vigueur en 1993 (le prix des pneus, de l'essence, le coût du financement, etc.) et qui a été soumis à quelques transporteurs^(note8). Cette étape franchie, le modèle peut fournir des mesures réalistes sur les coûts de fonctionnement d'un service de transport par autocar pour le service régulier.

Le tableau d'analyse se divise en cinq grandes parties :

- les frais liés aux véhicules;
- les frais de main-d'oeuvre;
- les autres frais;
- les indicateurs statistiques;
- les données du modèle.

Les différentes données des quatre premières sections varient selon les formules décrites dans le présent document et sont directement liées aux données du modèle.

Les frais d'exploitation et la méthode de gestion des petites compagnies de transport étant très différents des plus grandes, deux types d'analyses distincts ont été élaborés afin de donner une certaine souplesse aux résultats. Ces deux types d'analyses sont désignés par la lettre A, pour les entreprises de dix autocars et moins, et par la lettre B, pour les entreprises de plus de dix autocars. Les deux modèles (A) et (B) ont été transcrits sur les logiciels Quattro Pro 1.0 pour *Windows* et *Lotus 1-2-3* avec support *Allways*. Il suffit de modifier les valeurs des données pour ajuster en conséquence les coûts au kilomètre et par passager. Une modification au départ, *input*, entraîne une série d'ajustements des valeurs par la suite, *output*.

Frais liés aux véhicules

a) Frais variables

Essence

Le prix de l'essence diesel pour 1993 a été estimé à partir du prix en vigueur en janvier de cette année.

$\frac{\text{km annuel}}{100 \text{ km}} \times \text{consommation au 100 km} \times \text{prix du litre d'essence}$

Entretien

Type A : 8 cents par km;

Type B : 15 cents par km.

Pneus

1275 R 22.5	Prix	Kilométrage	Utilisation
Neuf	340 \$	200 000	1 fois
Ressemelé	115 \$ à 120 \$	130 000	4 fois
Vie utile	920 \$	720 000	5 fois

Source : *Goodyear*, Pneus camions poids moyens commerciaux (683-2521)

Formule de calcul

$\frac{\text{Km annuel} \times 920 \$ \times 10 \text{ pneus} \times \text{taxes}}{\text{Km vie utile}}$

De plus, 270 \$ sont ajoutés pour l'année à titre de frais de réparation liés directement aux pneus.

(b) Frais fixes

Assurances

Type A : 3 500 \$ par véhicule;
Type B : 2 000 \$ par véhicule;
+ 5 000 \$ de couverture de l'entreprise.

Immatriculation

Les tarifs d'immatriculation se détaillent comme suit :

Poids	Montant*
1 à 3 000 kg	269 \$
3 000 à 8 000 kg	462 \$
8 000 à 10 000 kg	594 \$
10 000 kg et plus	738 \$

Source : Bureau des renseignements, Société de l'assurance automobile du Québec.

* À ces coûts s'ajoutent 4 \$ de frais de traitement.

Permis

Les frais d'acquisition d'un permis comprennent le coût du permis et les frais des démarches légales nécessaires pour l'obtenir.

Financement

Le financement du véhicule suppose un mode de paiement avec amortissement complet sur une base de dix ans. On suppose un paiement mensuel en fin de mois.

L'entreprise de type B obtient un taux préférentiel estimé à 95 % du taux affiché. De plus, une marge de crédit lui est attribuée afin d'augmenter la flexibilité de la transaction.

L'entreprise de type A utilise son véhicule sur une période de 15 ans. Ses paiements sont donc redistribués sur cette période.

Frais de main-d'oeuvre

Après une analyse de différentes conventions collectives, prenant en considération le salaire de base, le temps supplémentaire, les différentes primes et le coût des mesures visant les conditions de travail, il est estimé que, selon le type de tâche, chaque employé coûte le montant suivant à l'entreprise :

Occupation	Nb d'employés Nb de véhicules Type A	Coût an/employé Type A	Nb d'employés Nb de véhicules Type B	Coût an/employé Type B
Chauffeur	9/10	28 350 \$	2/1	42 500 \$
Mécanicien	1/5	33 000 \$	1/5	43 700 \$
Adm./cadre	2/5	30 000 \$	1/8	54 500 \$
Autres	-----	-----	2/5	37 000 \$

Autres frais

(a) Entrepôt et garage

Type A : 3 000 \$ x nombre d'autobus;

Type B : 3 000 \$ + (4 000 \$ x nombre d'autobus).

(b) Locaux administratifs

Type A : 350 \$ x nombre d'autobus;

Type B : 5 000 \$ + (950 \$ x nombre d'autobus).

(c) Terminus et commissions sur ventes

Type A : 20 % coût total;

Type B : 25 % coût total.

Indicateurs statistiques

(a) Coût par kilomètre

Le coût au kilomètre est calculé en divisant le total des dépenses par le kilométrage effectué par l'ensemble des véhicules.

(b) Coût par passager

Le transport des passagers n'est pas le seul générateur de revenus. Il faut aussi tenir compte du transport de colis, qui de façon générale représente 15 % des recettes totales. En prenant ce facteur en compte, le coût par passager est calculé en divisant 85 % des dépenses totales par le nombre total de passagers transportés.

Les données

Afin de simplifier l'utilisation du modèle, seules les données permettant une bonne approximation de la moyenne des données cumulées chez les transporteurs interurbains ont été retenues :

(a) Données fixes

47 litres de consommation aux 100 kilomètres;
0,46 \$ le litre de carburant diesel;
9,5 % d'intérêt annuel sur l'emprunt;
12 500 kg de masse nette du véhicule.

(b) Données variables

Nombre de véhicules;

nombre de passagers par année;

nombre de kilomètres parcourus par véhicule par année;

prix du véhicule neuf.

TABEAU 24

**Étude de coûts fondée sur une période d'un an (1993)
Type d'analyse : A (10 autocars ou moins)**

	Montant	Part du coût total
FRAIS LIÉS AUX VÉHICULES (par véhicule)		
(a) Frais variables		
Essence	19 458,00 \$	14,63 %
Entretien	7 200 \$	5,41 %
Pneus	1 598,94 \$	1,20 %
Total	28 256,94 \$	21,25 %
(b) Frais fixes		
Assurances	3 000,00 \$	2,26 %
Immatriculation	742,00 \$	0,56 %
Permis	1 000,00 \$	0,75 %
Financement	34 160,96 \$	25,69 %
Total	38 902,96 \$	29,26 %
FRAIS DE MAIN-D'OEUVRE		
Salaires :		
Chauffeur	102 060,00 \$	19,19 %
Mécanicien	26 400,00 \$	4,96 %
Administrateur/cadre	15 000,00 \$	2,82 %
Total	143 460,00 \$	29,97 %
AUTRES FRAIS		
Garage	12 000,00 \$	2,26 %
Locaux administratifs	1 400,00 \$	0,26 %
Terminus et commissions sur ventes	106 374,90 \$	20,0 %
Total	119 774,90 \$	22,62 %
INDICATEURS STATISTIQUES (COÛT MOYEN)		
Coût au kilomètre	1,48 \$	
Coût par passager	14,13 \$	
Grand total	531 874,48 \$	100 %
DONNÉES		
a) Données fixes	b) Données variables	(suggestions)
47 litres/100 kilomètres	4 : nombre de véhicules	
0,46 \$/litre diesel	8 000 : nombre de passagers/an/véh.	(8 000)
9,5 % : taux d'intérêt	90 000 : kilomètres/an/véh.	(90 000)
12 500 kg : poids du véhicule	330 000 \$: prix du véhicule	

TABEAU 25

**Étude de coûts fondée sur une période d'un an (1993)
Type d'analyse : B (plus de 10 autocars)**

	Montant	Part du coût total
FRAIS LIÉS AUX VÉHICULES (par véhicule)		
(a) Frais variables		
Essence	43 240,00 \$	12,93 %
Entretien	30 000 \$	8,97 %
Pneus	3 223,20 \$	0,96 %
Total	76 463,20 \$	22,86 %
(b) Frais fixes		
Assurances	2 062,50 \$	0,62 %
Immatriculation	742,00 \$	0,22 %
Permis	1 000,00 \$	0,30 %
Financement	50 217,20 \$	15,01 %
Total	54 021,70 \$	16,15 %
FRAIS DE MAIN-D'OEUVRE		
Salaires :		
Chauffeur	6 800 000,00 \$	25,41 %
Mécanicien	699 200,00 \$	2,61 %
Administrateur/cadre	545 000,00 \$	2,04 %
Autres	1 184 000,00 \$	4,42 %
Total	9 228 200,00 \$	34,48 %
AUTRES FRAIS		
Garage	323 000,00 \$	1,21 %
Locaux administratifs	81 000,00 \$	0,30 %
Terminus et commissions sur ventes	6 690 330,68 \$	25,0 %
Total	7 094 330,68 \$	26,51 %
INDICATEURS STATISTIQUES (COÛT MOYEN)		
Coût au kilomètre	1,67 \$	
Coût par passager	17,77 \$	
Grand total	26 761 322,72 \$	100 %
DONNÉES		
(a) Données fixes	(b) Données variables	(suggestions)
47 litres / 100 kilomètres	80 : nombre de véhicules	
0,46 \$ / litre diesel	16 000 : nombre de passagers /an	(8 000)
9,5 % : taux d'intérêt	200 000 : kilomètres /an	(90 000)
12 500 kg : poids du véhicule	330 000 \$: prix du véhicule	

Relation entre la taille de l'entreprise et le coût du service

Ce modèle de coûts flexible révèle le peu d'influence qu'a la taille de l'entreprise sur le coût de revient du service. Les immobilisations, constituées essentiellement du matériel roulant, n'entraînent qu'un déboursé totalisant 15 à 25 % des coûts, selon qu'il s'agit du type d'entreprise A ou B, tandis que tous les autres frais d'exploitation totalisent de 75 à 85 % des coûts du service.

Les frais du service étant principalement liés à l'utilisation du véhicule, ils varient avec la distance, ou le temps d'utilisation, et s'additionnent avec le nombre d'autocars en service. Cela signifie par conséquent qu'on ne peut espérer diminuer les coûts en augmentant le service au-delà d'une capacité minimale.

Le coût du service ne diminuant pas avec l'augmentation de la taille de l'entreprise, on peut conclure que dans le transport par autocar, il n'y a pas d'économies d'échelle. Il peut même y avoir accroissement parallèle des coûts, puisque dans l'entreprise de type B, plus grande que l'entreprise de type A, le coût de revient au kilomètre est plus élevé de 0,19 \$, soit 1,67 \$/km contre 1,48 \$/km.

Ces résultats corroborent ceux d'une étude sur le prix du transport au Québec réalisée en 1978, où les auteurs, Migué, Bélanger et Boucher, affirment ce qui suit :

«... le transport par autobus se caractérise par des coûts constants ou l'absence d'économies d'échelle marquées, c'est-à-dire qu'au-delà d'une taille minimale le coût par passager soit insensible à la grosseur de l'entreprise.»

(Migué, 1978, page 225)

Dans le transport par autocar, les coûts sont constants, car ils sont limités essentiellement aux coûts d'utilisation des véhicules, aux salaires des chauffeurs et aux commissions sur la vente des billets. À eux seuls, ces trois postes de dé-

pense représentent de 75 à 85 % des frais. Les autocars ayant un nombre limité de places, chaque autocar supplémentaire entraîne un coût supplémentaire, sans possibilité d'économie. En conséquence, le prix d'une place ne varie pas en fonction de l'importance de l'entreprise, mais du nombre de kilomètres parcourus.

La capitalisation

Contrairement au transport ferroviaire ou aérien, et jusqu'à un certain point aux différents services d'utilité publique, comme la distribution de l'eau, du gaz et de l'électricité, le transport par autocar fait appel à des capitaux modestes; les coûts d'infrastructure, par exemple les routes, étant partagés et non pas exclusifs, le transporteur peut investir une somme minimale, directement dans son moyen de production, sans autre souci que de couvrir ses coûts d'exploitation.

Le capital relativement modeste qui caractérise l'entreprise de transport par autocar présente aussi l'avantage de pouvoir être déplacé aisément, puisqu'il se compose principalement de véhicules routiers. Advenant une diminution de la rentabilité, l'entreprise peut vendre des autocars, les déplacer vers un secteur géographique plus rentable ou les affecter à un autre service.

La réglementation et la taille des entreprises

Dans le transport interurbain, on rencontre tout de même de grandes entreprises nationales, comme *Greyhound Lines* aux États-Unis et *Greyhound Canada*. Plus près de nous, Voyageur Colonial et Orléans Express exploitent les deux corridors les plus importants. D'autres, comme Limocar, Auger et Intercar, ont réussi des regroupements de transporteurs sur une base régionale.

S'il n'y a pas suffisamment d'économies d'échelle pour justifier la concentration des entreprises de transport par autocar, d'autres facteurs peuvent influencer leur taille, dont la réglementation. Le contrôle réglementaire par exemple permet à la Commission des transports de limiter ou même d'éliminer la concurrence intramodale, en attribuant à chaque transporteur un privilège exclusif d'exploitation. La seule façon alors pour une entreprise d'agrandir son marché ou de consolider ses itinéraires est d'acheter le privilège d'un autre transporteur. Comme les services ne peuvent être réduits sans que l'on soumette une justification à l'appréciation des commissaires, le transporteur doit ajuster la taille de son entreprise à l'étendue de son nouveau marché.

La situation financière présente

Sur les cinquante détenteurs de permis interurbains sollicités, vingt-trois ont rempli le rapport d'exploitation demandé et dix-sept ont été retenus pour l'analyse. Ces dix-sept transporteurs représentaient, en 1993, 60 % de l'offre de transport par autocar interurbain, exprimée en nombre de places-kilomètres.

Les rapports rejetés comportaient des lacunes importantes ou ne faisaient état d'aucun revenu de transport interurbain. Les renseignements qui ont été donnés n'ont pas été vérifiés systématiquement auprès des transporteurs, car nous supposons que le guide explicatif du formulaire était suffisamment explicite. Une vérification devrait cependant être faite ultérieurement en vue d'une analyse plus approfondie.

Les résultats portant sur un seul exercice financier, on ne peut évidemment établir de tendance sous aucun aspect. Cependant, à la lumière d'études plus générales sur la performance financière et la productivité des entreprises de transport par autocar au Canada, il est permis de penser que la marge bénéficiaire de cette industrie s'amenuise graduellement. Selon une étude sur la

productivité des entreprises de transport par autocar, cette marge serait passée de 7,7 % en 1988 à 3,8 % en 1992⁴⁶.

Analyse des résultats d'exploitation

La composition des revenus

Des dix-sept entreprises retenues, douze font de l'interurbain leur activité principale, c'est-à-dire qu'elles en tirent au moins la moitié de leurs revenus, les cinq autres s'adonnent principalement au transport nolisé, au scolaire et au transport de colis combinés.

En extrapolant les résultats, on peut estimer le chiffre d'affaires global à quelque 92,7 millions de dollars en 1993, dont les deux tiers, 61,2 millions de dollars proviennent du transport interurbain. Les plus grandes entreprises tirent 75 % de leurs revenus de l'interurbain, les autres ayant une composition des revenus plus diversifiée, où le transport nolisé occupe en général une place relativement importante, avec 25 % des revenus. Le transport des colis est surtout l'affaire des plus grandes entreprises, où il peut représenter de 15 à 25 % des revenus. Cependant, il n'y a pas véritablement de corrélation, certains petits transporteurs ne tirant aucun revenu des colis, tandis que d'autres en tirent plus du quart.

Il semble bien que les plus grandes entreprises se spécialisent et que si elles font de l'interurbain leur principale activité, elles ne peuvent avantageusement se consacrer à autre chose. L'utilisation des autocars pour le transport interurbain à un certain niveau d'intensité ne serait donc pas compatible avec le transport nolisé.

⁴⁶ Roy, Jean-Pierre, *Performance of Intercity Bus Operators in Canada*, Economic Research, Transports Canada, March 23, 1995 (inédit).

La répartition des revenus d'exploitation

La marge bénéficiaire ou les profits

La marge bénéficiaire est un bon indice de la rentabilité générale. En moyenne cette marge est faible, 1,5 %, alors qu'elle se tenait autour de 5 à 7 au Canada durant les années 80.

Dans les circonstances, cette moyenne est très peu significative. Les marges bénéficiaires oscillent entre 15 % et - 25 %. Sur les dix-sept rapports, neuf enregistrent un profit, et huit un déficit. Les plus grandes entreprises déclarent cependant toutes un profit, qui se situe autour de 3,25 %, si l'on ne tient pas compte des extrêmes. Les plus petites enregistrent pour la plupart des pertes, qui se situent autour de - 3,5 %.

Deux entreprises, une grande (A) et une petite (B), ayant produit des rapports sur plusieurs années présentent des variations assez importantes de leur marge de profit :

	1990	1991	1992	1993	1994
Entreprise A	-----	4,3 %	1,2 %	2,8 %	-----
Entreprise B	- 14,6 %	- 6,1 %	12 %	- 8,3 %	4,4 %

Il y a bien des chances pour que les autres entreprises présentent elles aussi des écarts pouvant varier, en dents de scie, du déficit au profit.

Dans les présents rapports financiers, il existe une certaine tendance qui associe les pertes aux petites entreprises et les profits aux grandes. Il est évident qu'une entreprise ne peut pas fonctionner à perte bien longtemps, surtout dans le transport par autocar, où les frais variables comptent pour 75 % des coûts du service. Les entreprises en question sont petites parce qu'elles exploitent de

petits itinéraires et doivent donc chercher un équilibre dans la diversification des revenus pour se maintenir sur le marché. Ces itinéraires appartiennent généralement au réseau régional, dont l'existence même se trouve menacée par une baisse graduelle de la demande.

Salaires

Les salaires des chauffeurs, 25 %, et des autres employés, 9 %, prennent 34 % des revenus en moyenne. C'est moins que dans le transport scolaire, avec 37,6 %⁴⁷, et beaucoup moins que dans l'ensemble canadien, où ce pourcentage est de 45 %⁴⁸.

La proportion du revenu affectée aux salaires varie grandement, passant de 16 % à plus de 50 %. Dans les grandes entreprises, cette proportion est très constante et se situe à 35 % environ du revenu.

Autres dépenses d'exploitation

Le deuxième poste de dépense en importance comporte l'entretien, les assurances, l'immatriculation et les permis regroupés, qui prennent 25 % du revenu en moyenne. Bien qu'on observe des extrêmes, peut-être explicables par des problèmes mécaniques exceptionnels, la part du revenu consacrée à ce poste demeure constante. Il n'y a pas véritablement de frais compressibles dans cette catégorie de dépenses.

⁴⁷ Ministère des Transports du Québec, *Analyse de la situation financière de l'industrie du transport scolaire au Québec*, Choquette, Corriveau, Grenier, Québec, 1991.

⁴⁸ Roy, Jean-Pierre, *op.cit.*, page 13.

Frais de vente

Les frais de vente (commission sur les ventes, publicité et frais de terminus) surprennent à la fois par leur importance et leurs variations extrêmes. Certains transporteurs n'en ont aucun, d'autres y consacrent de 15 à 20 % de leurs revenus. Cela s'explique en partie par les commissions versées aux vendeurs aux points de service, ainsi sans doute qu'à la location des terminus. Les points de service peuvent être très nombreux pour les transporteurs qui exploitent des parcours locaux, ce qui leur occasionne une dépense plus grande qu'aux transporteurs long-courrier. Les tarifs de certains terminus importants peuvent également être très élevés. La forte proportion des revenus consacrée aux frais de vente est déjà considérée comme très élevée au Canada, avec une moyenne de 10,8 % en 1992⁴⁹. Au Québec, cette moyenne est de 17 % du revenu.

Carburant

La dépense en carburant représente de 8 à 16 % du revenu en moyenne et semble être inversement proportionnelle à la taille de l'entreprise. La consommation de carburant est sans doute extrême l'hiver sur des parcours locaux comportant un très grand nombre d'arrêts. Il n'y a pas de différence significative de consommation entre les marques d'autocar de type *coach*. Le coût de la dépense en carburant est donc difficilement compressible. En conséquence, le remboursement de la taxe de vente québécoise, prévu pour le mois de juillet 1995⁵⁰, aura un effet relativement important pour les petites et moyennes entreprises de transport par autocar. Cette taxe était de 0,014 \$ par litre en moyenne en 1995.

⁴⁹ Roy, Jean-Pierre, *op. cit.*, tableau A-2.

⁵⁰ Ministère des Finances du Québec, *Discours sur le budget et renseignements supplémentaires*, mai 1995, pages 14, 15 et 19.

L'analyse du bilan

Une première mesure de la rentabilité générale nous est fournie par la marge bénéficiaire. Nous avons déjà vu que cette marge variait entre des extrêmes allant de - 25 % à 15 % et que cette moyenne, par conséquent, ne pouvait témoigner de la situation générale. D'autre part, nous avons constaté que cette marge pouvait varier assez fortement pour une même entreprise sur plusieurs années. La seule relation constante que nous avons pu établir associe les grandes entreprises aux itinéraires les plus fréquentés et les petites aux itinéraires qui le sont le moins. Les coûts du service étant très semblables, comme le montre le «modèle de coûts flexible», la rentabilité dépend donc très étroitement de l'utilisation du service, lequel est plus important et plus constant sur les grands itinéraires et les services express.

Néanmoins, nous avons utilisé d'autres indices, à partir du bilan de treize entreprises, pour évaluer la santé financière de l'industrie. Il faut cependant insister encore une fois sur le caractère approximatif d'une telle analyse.

Le rendement des fonds investis

En établissant le rapport du profit d'exploitation et de l'avoir des actionnaires, on obtient une mesure du rendement des fonds investis. En moyenne, l'avoir a rapporté 13 % en 1993. Le rendement peut atteindre 20 % dans le groupe des entreprises qui ont un profit d'exploitation.

La liquidité générale

Le rapport de l'actif à court terme et du passif à court terme détermine l'indice de liquidité générale. On constate qu'en moyenne les dettes à court terme sont couvertes à 73% par des éléments d'actif à court terme. Cette proportion est beaucoup plus faible chez les petits transporteurs.

Le rendement des capitaux

Le rapport du profit d'exploitation et de l'actif total permet de mesurer le rendement de la totalité des capitaux. Le rendement moyen est de 2 %. Cependant, il fluctue lui aussi selon la taille des entreprises puisque, dans cet éventail, les plus grandes enregistrent des profits et les plus petites des pertes.

L'état du parc d'autocar

Le rapport de la valeur dépréciée sur le coût du parc permet de mesurer le coût non amorti des véhicules, et donc de juger du vieillissement du parc. L'indice général est relativement élevé (0,68), ce qui confirme que le parc est en bon état.

Conclusion sur la situation financière

Pour bien apprécier la valeur des indices, il faudrait les mesurer sur plusieurs années, et ensuite les comparer à ceux d'autres entreprises canadiennes de même type. Nous aurions ainsi, sur une plus longue période, une mesure du comportement de la marge bénéficiaire, et du rendement financier en particulier, qui pourrait alors révéler une tendance.

Les résultats d'exploitation confirment en fait la diversification des entreprises de transport par autocar. Les permis étant virtuellement gelés, les possibilités d'expansion à peu près nulles et les plus gros marchés déjà occupés, il reste aux autres transporteurs à tenter de diversifier leurs activités afin de maximiser l'utilisation de leurs véhicules.

La structure des coûts ne varie pas beaucoup entre les transporteurs de même catégorie, ce que nous montre d'une façon encore plus précise le modèle de coûts flexible; en d'autres termes, les coûts par unité de production étant sensiblement les mêmes, la rentabilité sera déterminée par le nombre de passagers-kilomètres à un prix donné. Il n'y a donc pas, en principe, d'entreprises mal gérées ou dont la structure financière est malsaine, mais il y a des marchés en régression, qui conduisent vers un abandon du service ou une décapitalisation de l'entreprise.

SOMMAIRE COMPARATIF DES REVENUS

Portion du revenu total provenant de chaque source de revenu

	Transporteurs triés selon le revenu total													
	G		N		I		M		B		K		H	
	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)
Revenu:														
1. Transport interurbain		82,4%	4 580,24	83,8%	1 537,66	29,2%	1 031,61	31,4%	1 944,77	67,9%	787,57	37,0%	1 207,61	64,7%
2. Transport de colis		15,3%	593,00	10,9%	18,15	0,3%	368,99	11,2%	756,30	26,42%	306,28	14,4%	469,62	25,2%
3. Transport nolisé		2,3%	289,85	5,3%	2 369,80	44,9%	916,91	27,9%	161,39	5,64%	666,27	31,3%	188,59	10,1%
4. Transport scolaire		0,0%	0,00	0,0%	74,34	1,4%	0,00	0,0%	0,00	0,00%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
5. Autres services de transport		0,0%	0,00	0,0%	357,37	6,8%	923,79	28,1%	0,00	0,00%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
Total des services de transports		100,0%	5 463,08	100,0%	4 945,84	93,8%	3 241,30	98,5%	2 862,46	100,00%	1 760,11	82,8%	1 865,82	100,0%
Autres revenus nets		0,0%	0,00	0,0%	326,58	6,2%	47,84	1,5%	0,00	0,00%	366,05	17,2%	0,00	0,0%
Total des revenus		100,0%	5 463,08	100,0%	5 272,42	100,0%	3 289,14	100,0%	2 862,46	100,00%	2 126,16	100,0%	1 865,82	100,0%

Les parties ombragées ont été soustraites de façon à assurer la confidentialité des entreprises

Transporteurs triés selon le revenu total (suite)

O		L		J		E		F		C		A		P		D		Q	
(1000\$)	(% revenu)																		
210,08	12,3%	477,62	42,7%	87,84	8,0%		29,1%	413,15	73,3%	99,27	18,9%	156,65	88,7%	82,95	50,9%	40,13	60,2%	18,28	80,2%
115,54	6,7%	61,92	5,5%	0,00	0,0%		3,9%	150,44	26,7%	20,06	3,8%	0,00	0,00%	0,00	0,0%	13,02	19,5%	4,50	19,8%
887,46	51,8%	180,44	16,1%	259,86	23,6%		56,7%	0,00	0,0%	82,48	15,7%	18,00	10,19%	80,05	49,1%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
0,00	0,0%	394,39	35,3%	754,20	68,4%		10,3%	0,00	0,0%	317,14	60,3%	0,00	0,00%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
6,00	0,3%	0,00	0,0%	0,81	0,1%		0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	2,00	1,13%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
1 219,08	71,1%	1 114,37	99,6%	1 102,70	100,0%		100,0%	563,59	100,0%	518,95	98,7%	176,65	100,00%	163,00	100,0%	53,16	79,7%	22,79	100,0%
495,23	28,9%	4,27	0,4%	0,00	0,0%		0,0%	0,00	0,0%	6,78	1,3%	0,00	0,00%	0,00	0,0%	13,56	20,3%	0,00	0,0%
1 714,31	100,0%	1 118,64	100,0%	1 102,70	100,0%		100,0%	563,59	100,0%	525,73	100,0%	176,65	100,00%	163,00	100,0%	66,72	100,0%	22,79	100,0%

SOMMAIRE COMPARATIF DES RÉSULTATS

114

	Transporteurs triés selon le profit d'exploitation (en %)													
	A		B		C		D		E		F		G	
	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)	(1000\$)	(% revenu)
Dépenses:														
1. Salaires:														
a) Chauffeurs	49,22	27,9%	466,86	16,3%	197,67	37,6%	18,02	27,0%		22,5%	71,95	12,8%		24,6%
b) Autres employés	0,00	0,0%	70,15	2,5%	0,00	0,0%	0,00	0,0%		5,3%	78,77	14,0%		8,1%
2. Carburant	63,77	36,1%	312,37	10,9%	86,23	16,4%	11,36	17,0%		13,3%	83,34	14,8%		7,8%
3. Autres (exploitation) (*)	23,55	13,3%	917,27	32,0%	132,37	25,2%	15,41	23,1%		21,4%	64,16	11,4%		19,5%
4. Frais de vente (**)	0,00	0,0%	552,07	19,3%	8,92	1,7%	11,32	17,0%		0,0%	125,25	22,2%		23,2%
5. Administration courante	14,91	8,4%	265,06	9,3%	9,48	1,8%	4,86	7,3%		33,3%	77,87	13,8%		3,4%
6. Autres dépenses (***)	0,00	0,0%	134,62	4,7%	66,23	12,6%	2,78	4,2%		0,0%	44,45	7,9%		10,8%
Total des dépenses	151,45	85,7%	2 718,39	95,0%	500,91	95,3%	63,76	95,6%		95,8%	545,78	96,8%		97,2%
Profits d'exploitation	25,20	14,3%	144,06	5,0%	24,82	4,7%	2,96	4,4%		4,2%	17,81	3,2%		2,8%
Total des revenus	176,65	100,0%	2 862,46	100,0%	525,73	100,0%	66,72	100,0%		100,0%	563,59	100,0%		100,0%

Sommaire comparatif des résultats

Tableau 27

* (entretien, assurances, immatriculations, permis)

** (commissions sur ventes, publicité, frais de terminus)

*** (frais de financement, d'achats ou de location de véhicules ou d'immeubles, amortissements)

Les parties ombragées ont été soustraites de façon à assurer la confidentialité des entreprises

Transporteurs triés selon le profit d'exploitation (en %) (suite)

H		I		J		K		L		M		N		O		P		Q	
(1000\$)	(% revenu)																		
469,92	25,2%	1 603,96	30,4%	409,93	37,2%	459,39	21,6%	316,28	28,3%	770,95	23,4%	1 659,61	30,4%	273,74	16,0%	26,38	16,2%	4,38	19,2%
34,37	1,8%	367,31	7,0%	128,74	11,7%	349,12	16,4%	284,77	25,5%	724,59	22,0%	290,19	5,3%	275,34	16,1%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
216,19	11,6%	602,12	11,4%	118,70	10,8%	134,84	6,3%	164,17	14,7%	463,34	14,1%	481,23	8,8%	110,00	6,4%	33,02	20,3%	7,01	30,8%
615,28	33,0%	1 736,00	32,9%	136,87	12,4%	631,90	29,7%	206,46	18,5%	943,56	28,7%	1 629,00	29,8%	731,71	42,7%	47,91	29,4%	5,57	24,4%
288,59	15,5%	0,00	0,0%	10,88	1,0%	229,87	10,8%	79,77	7,1%	386,07	11,7%	1 106,23	20,2%	63,09	3,7%	28,52	17,5%	5,05	22,2%
87,48	4,7%	452,87	8,6%	35,36	3,2%	235,11	11,1%	23,41	2,1%	94,82	2,9%	420,31	7,7%	281,89	16,4%	34,30	21,0%	6,52	28,6%
105,95	5,7%	397,16	7,5%	247,62	22,5%	87,69	4,1%	48,69	4,4%	0,00	0,0%	44,69	0,8%	83,54	4,9%	19,86	12,2%	0,00	0,0%
1 817,77	97,4%	5 159,43	97,9%	1 088,12	98,7%	2 127,92	100,1%	1 123,56	100,4%	3 383,32	102,9%	5 631,25	103,1%	1 819,31	106,1%	189,99	116,6%	28,54	125,2%
48,05	2,6%	112,99	2,1%	14,59	1,3%	-1,75	-0,1%	-4,92	-0,4%	-94,18	-2,9%	-168,17	-3,1%	-105,00	-6,1%	-26,99	-16,6%	-5,75	-25,2%
1 865,82	100,0%	5 272,42	100,0%	1 102,70	100,0%	2 126,16	100,0%	1 118,64	100,0%	3 289,14	100,0%	5 463,08	100,0%	1 714,31	100,0%	163,00	100,0%	22,79	100,0%

RATIOS ÉCONOMIQUES RELATIFS AUX RÉSULTATS ET AUX BILANS DES TRANSPORTEURS

		Transporteurs												
		A	C	D	E	F	G	I	J	L	M	N	P	Q
Bénéfice	(1000\$)	25,20	24,82	2,96		17,81		112,99	14,59	-4,92	-94,18	-168,17	-26,99	-5,75
Revenu	(1000\$)	176,65	525,73	66,72		563,59		5 272,42	1 102,70	1 118,64	3 289,14	5 463,08	163,00	22,79
Bénéfice / Revenu		0,14	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	0,02	0,01	0,00	-0,03	-0,03	-0,17	-0,25
Bénéfice	(1000\$)	25,20	24,82	2,96		17,81		112,99	14,59	-4,92	-94,18	-168,17	-26,99	-5,75
Avoir	(1000\$)	1,21	107,21	-40,73		151,68		1 782,58	382,71	323,79	509,61	-43,61	21,08	-18,19
Bénéfice / Avoir		20,77	0,23	-0,07	0,27	0,12	0,39	0,06	0,04	-0,02	-0,18	3,86	-1,28	0,32
Actif à court terme	(1000\$)	30,38	93,95	5,69		203,68		900,24	92,81	257,28	633,86	513,77	14,35	2,64
Passif à court terme	(1000\$)	37,30	136,28	32,02		164,21		1 536,55	158,14	323,02	760,78	1 123,59	77,01	18,56
Actif à c. terme / Passif à c. terme		0,81	0,69	0,18	0,75	1,24	0,80	0,59	0,59	0,80	0,83	0,46	0,19	0,14
Bénéfice	(1000\$)	25,20	24,82	2,96		17,81		112,99	14,59	-4,92	-94,18	-168,17	-26,99	-5,75
Actif	(1000\$)	40,63	358,54	22,50		665,65		6 719,89	1 377,40	1 041,56	1 487,68	1 312,16	294,03	44,16
Bénéfice / Actif		0,62	0,07	0,13	0,03	0,03	0,05	0,02	0,01	0,00	-0,06	-0,13	-0,09	-0,13
Valeur dépréciée	(1000\$)	0,00	121,51	15,42		270,03		3 749,85	1 102,48	698,71	509,05	39,65	174,44	38,76
Coût du parc	(1000\$)	90,19	424,36	22,56		295,35		4 812,97	1 884,99	1 351,47	2 091,22	53,29	182,15	43,07
Valeur dépréciée / Coût du parc		0,00	0,29	0,68	0,88	0,91	0,69	0,78	0,58	0,52	0,24	0,74	0,96	0,90
Immobilisations	(1000\$)	105,39	492,91	22,56		499,46		5 603,12	1 899,23	1 452,49	2 270,47	972,65	182,43	46,14
Dettes à long terme	(1000\$)	2,11	109,52	31,21		349,76		3 037,09	774,90	357,56	115,07	224,98	195,95	43,79
Immobil. / Dettes à long terme		49,95	4,50	0,72	0,89	1,43	2,41	1,84	2,45	4,06	19,73	4,32	0,93	1,05

Les parties ombragées ont été soustraites de façon à assurer la confidentialité des entreprises

Les véhicules

Les véhicules constituent l'essentiel des immobilisations du transporteur, son principal capital physique, avec lequel il doit travailler, qu'il doit entretenir et dont il doit assurer le remplacement. Les véhicules sont également l'élément-clé du service. Les passagers d'un voyage de quelques heures retiendront surtout du service l'impression qu'ils ont eue à bord de l'autocar. Était-ce confortable, propre, silencieux, bien climatisé ou, au contraire, l'état de l'autocar a-t-il fait du voyage une expérience éprouvante? Le sondage que nous avons effectué, à l'été de 1992, révèle un assez bon degré de satisfaction quant aux autocars⁵¹. Les principaux reproches, toutefois, concernent le bruit et le manque d'espace entre les fauteuils. On peut dire, d'une façon générale, que le parc des véhicules est actuellement adéquat, bien qu'il tende à vieillir, faute de perspective d'accroissement du marché.

La composition du parc d'autocars

Nous avons inventorié le parc de véhicules⁵² de 46 transporteurs privés qui possédaient un ou plusieurs permis de transport interurbain de la Commission des transports du Québec et qui les exploitaient au 31 mai 1994.

Ce parc de 506 véhicules est tiré du fichier des immatriculations de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour ce type de transporteurs. Il n'inclut pas les véhicules des quatre transporteurs transfrontaliers, puisque la SAAQ ne dispose pas de données à cet égard. Il s'agit des transporteurs suivants :

- *Carlton Bus Lines (Antrim) Ltd.;*

⁵¹ Pour une analyse plus complète, voir la section sur les autocars au chapitre 4.

⁵² Parc d'autobus des transporteurs interurbains, Direction du transport terrestre des personnes, mai 1994, document inédit.

- *Greyhound Lines inc.*;
- *S.M.T. (Eastern) Ltd.*;
- *Voyageur Colonial ltée.*

Le parc est ventilé selon quatre catégories :

Coach : Autocar monocoque, correspondant aux catégories No 1 et No 2 du règlement⁵³; type d'autocar utilisé dans le transport touristique et le transport interurbain de grandes lignes.

Scolaire : Autocar bâti sur un châssis de camion, correspondant aux catégories No 4 et No 5 du règlement; type d'autocar utilisé pour le transport des écoliers le plus souvent, mais qui existe aussi en version aménagée spécialement pour le transport interurbain.

Van : Minibus, catégorie No 6 du règlement; le plus souvent utilisé pour le transport des écoliers.

Urbain : Autobus de ville, correspondant à la catégorie No 3 du règlement; type d'autobus utilisé pour les circuits urbains mais qui sert également aux promenades touristiques et au transport en zone suburbaine.

Dans le transport interurbain, on trouve principalement des autocars du type *coach*, qui servent occasionnellement au transport nolisé. Depuis la récession de 1991-1992, toutefois, on voit de plus en plus de véhicules du type «scolaire» bâtis sur châssis de camion, au nez plat, et qui sont principalement destinés aux transports interurbain et nolisé. Enfin, les minibus *van* et les autobus urbains servent très peu au transport interurbain.

⁵³ *Règlement sur le transport par autobus*, LRQ, chapitre T-12, article 2.

TABLEAU 29

Nombre de véhicules et âge moyen selon le type de véhicule

Type	Parc complet		Parc interurbain*	
	Nombre	Âge moyen	Nombre	Âge moyen
<i>Coach</i> No 1	295	10,5 ans	200	8,8 ans
Scolaire No 4 et No 5	87	4,3 ans	2	13,0 ans
Urbain No 3	59	9 ans	0	0
<i>Van</i> No 6	65	6,3 ans	10	3,9 ans
Total	506	8,7 ans	212	8,6 ans

Source : Ministère des Transports du Québec et Société de l'assurance automobile du Québec.

* Résultats extrapolés des données provenant des rapports d'exploitation.

La composition de ce parc reflète la diversité des activités des transporteurs. Néanmoins, l'essentiel du transport interurbain s'effectue par *coach*, et même si ces autocars servent quelquefois au transport nolisé, on peut considérer d'une manière globale qu'il s'agit du parc interurbain dans son ensemble. Les transporteurs ont indiqué le nombre, la catégorie et l'âge des autobus qu'ils affectent au transport interurbain. C'est par extrapolation des résultats obtenus que les moyennes ont été établies.

Âge moyen du parc d'autocars

Les quelque 200 *coach* affectés au transport interurbain régulier ont aujourd'hui 8,8 ans d'âge en moyenne. En 1983, dix ans auparavant, l'âge moyen des véhicules était de 7,2 ans et, avant 1980, il n'était que de 6,2 ans. On constate donc que le parc vieillit. Très peu de véhicules neufs ont été acquis ces dernières années⁵⁴, et des entreprises qui avaient coutume de renouveler au moins 10 % de leur flotte annuellement, ont différé leurs commandes. Le vieillissement constant indique qu'une décapitalisation générale touche le secteur du transport

⁵⁴ Entre 1990 et 1994, 50 autocars de la catégorie No 1 ont été achetés.

interurbain par autocar. En d'autres termes, cela veut dire que certaines entreprises entament leur capital, parce que leurs profits sont insuffisants pour renouveler l'équipement et que les perspectives de croissance sont nulles, voire même négatives.

Plusieurs facteurs d'ordre économique et technique, ou même certaines exigences du marché, viennent toutefois nuancer ce premier constat général de vieillissement du parc d'autocars. Enfin, certaines tendances se dessinent depuis quelques années en matière d'autocar, qui modifieront la composition du parc dans les années futures.

Le nolisé versus l'interurbain

Plusieurs transporteurs de petite taille utilisent des véhicules plus vieux, acquis sur le marché d'occasion. Le service dispensé avec un autocar d'occasion est pour eux la solution la plus économique et la mieux adaptée à leur situation. Ces transporteurs sont particulièrement nombreux depuis que des modifications, apportées au règlement en 1986, ont séparé les permis de transport nolisé et de transport interurbain. Par ailleurs, certains voyageurs réclament des véhicules récents pour pouvoir convaincre leurs clients, et en font même un critère de sélection auprès des transporteurs. Les véhicules affectés principalement au transport interurbain seront donc un peu plus vieux que ceux qui sont réservés au transport nolisé et touristique.

La vie utile des autocars

Certains transporteurs ont adopté une norme qui limite à dix ans la vie d'un autocar. Cette norme est cependant arbitraire, puisque la durée de vie utile d'un autocar varie selon les conditions d'utilisation et la qualité de la construc-

tion. *NBT*⁵⁵ établit l'âge moyen à 7,2 années pour l'Amérique du Nord, et la durée de vie utile à 14,4 ans. Cette moyenne est fondée sur la totalité des parcs de véhicules, incluant celui de Greyhound. L'entretien préventif contribue aussi à augmenter la vie utile d'un autocar. Certains modèles bien construits et bien entretenus fournissent encore un excellent rendement après douze ans de service.

De nombreux transporteurs ont modifié leur plan d'acquisition en louant les véhicules plutôt qu'en les achetant, ce qui a rajeuni leur parc dans certains cas. Le marché de la location concurrence sérieusement le marché de l'autocar neuf.

Les constructeurs

Le marché canadien est dominé par les constructeurs Prévost et MCI⁵⁶, dont la qualité de construction incite plusieurs transporteurs à conserver leurs véhicules le plus longtemps possible. Ce n'est donc pas nécessairement le manque de revenus qui fait qu'on garde les autocars plus longtemps, mais leur excellent fonctionnement. *Van Hool*⁵⁷, le dernier venu sur le marché, est arrivé trop récemment au Québec pour qu'on puisse évaluer son impact sur le marché secondaire. Toutefois, l'expérience américaine tend à démontrer que la fiabilité de ces autocars belges est comparable à celle des autocars nord-américains.

Moteur en saillie versus «nez plat»

La popularité des véhicules à nez plat nuit au marché de l'autocar avec moteur en saillie. Si la moyenne d'âge n'est que de 4,3 ans, leur nombre a diminué, de sorte que celle-ci est plus ou moins significative. Les véhicules à nez plat, dont

⁵⁵ *National Bus Trader.*

⁵⁶ *Motor Coach Industries.*

⁵⁷ Construits en Belgique, ces autocars sont motorisés aux États-Unis.

le moteur est placé à l'avant, semble devenir une alternative au véhicule ayant un moteur en saillie. Ces derniers demeurent populaires auprès des transporteurs scolaires en raison de leur prix, mais leur utilisation pour le service interurbain fait maintenant partie de l'histoire.

Depuis la récession de 1991-1992, le courant visant à rationaliser la politique d'achat de véhicules s'est considérablement développé. Des transporteurs dont l'activité principale est le transport scolaire ont choisi d'exploiter un parcours régulier à l'aide de véhicules à nez plat bâtis sur un châssis de camion. Souvent, ces véhicules sont plus compatibles avec leur parc qu'un autocar du type monocoque, beaucoup plus cher.

En raison du plafonnement de la demande dans le transport scolaire, les constructeurs cherchent de nouveaux marchés. Cette situation les force à offrir des véhicules d'une apparence plus soignée, plus confortables, plus performants sur le plan technique et plus durables. Certains de ces véhicules ont les mêmes équipements que les autocars monocoques. Cet ensemble de facteurs a entraîné une forte demande pour ces nouveaux autocars.

Tendances

La tendance au vieillissement est peut-être moins dramatique qu'on pourrait le croire. L'apparition des structures d'acier inoxydable, des carrosseries en matériaux composites, qui résistent à la rouille, et l'amélioration du rendement énergétique des moteurs dont sont dotées les nouvelles générations d'autocars ont contribué à modifier les politiques d'achat des transporteurs, qui établissent maintenant la vie utile d'un autocar à une période de vingt ans plutôt que de quatorze ans. Le nombre de véhicules achetés annuellement s'en trouve en conséquence réduit.

Toutefois, même si dans l'avenir les autocars dureront plus longtemps, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui l'état du parc, dont l'âge a doublé en quinze ans, ne peut être considéré comme un signe de prospérité. Des nuances sont apportées pour pondérer ce constat de vieillissement, mais l'état du parc d'autocars nous indique qu'une décapitalisation est en cours.

Conclusion sur les transporteurs

Les entreprises de transport sont relativement nombreuses dans les services interurbains au Québec, surtout si l'on compare à l'Ontario et plus encore aux autres provinces canadiennes. Toutefois, deux transporteurs se partagent près de la moitié du marché, essentiellement dans le corridor Québec-Montréal-Ottawa : Voyageur Colonial et Orléans Express. Trois autres, Auger, Maheux et Intercar, desservent les régions de l'Estrie, de l'Abitibi et du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Une quarantaine d'autres transporteurs fournissent des services intrarégionaux.

La situation financière à long terme de ces entreprises nous est inconnue, de même que la fréquentation de leurs itinéraires. Néanmoins, l'état général du parc, dont l'âge moyen est passé de 6,2 à 8,8 ans ces quinze dernières années indique à l'évidence un problème. Même s'il faut nuancer les données sur le vieillissement du parc d'autocars par l'accroissement de la longévité moyenne des véhicules, une aussi forte augmentation témoigne d'une certaine «décapitalisation» des entreprises.

Les ressources financières de ces entreprises, toutefois, ne proviennent habituellement pas d'une seule activité, mais de plusieurs. La pluralité des services est une caractéristique des entreprises de transport par autocar au Québec. Leurs propriétaires recherchent l'équilibre financier en exploitant aussi bien des services interurbains, nolisés, scolaires ou urbains. Il est impossible dans ces conditions de juger de leur situation financière à partir de l'exploitation du seul service interurbain. Cela n'est d'ailleurs pas essentiel pour juger de l'état du transport par autocar interurbain. C'est la rentabilité potentielle des itinéraires qui est essentielle, et c'est elle qu'il faut pouvoir mesurer pour juger de la possibilité de maintenir un service d'autocar sur un itinéraire donné.

LES POLITIQUES EN TRANSPORT

La situation du transport par autocar dans les provinces canadiennes, aux États-Unis et en Europe de l'Ouest ne dépend pas uniquement de facteurs socio-économiques soumis au libre jeu de l'offre et de la demande, mais aussi de l'intervention des pouvoirs publics. L'État intervient généralement pour compenser les désavantages causés aux transporteurs par la dispersion de la population, les trop grandes distances ou les coûts prohibitifs de certains équipements. Son but est alors de conserver des services interurbains pour le plus grand nombre possible d'individus et de collectivités lorsque les mécanismes du marché n'arrivent plus à maintenir une offre suffisante, ou au contraire lorsqu'une trop forte concurrence risque de nuire à la stabilité du service. L'État intervient le plus souvent par voie de réglementation, en contrôlant les hausses de tarif et l'accès des transporteurs au marché. Il peut aussi intervenir plus directement, en prenant en charge l'organisation des services ou encore en déléguant cette fonction à des administrations publiques subsidiaires.

Si l'intervention de l'État peut se justifier par la nécessité de maintenir un service public, cette intervention peut aussi entraver le développement du service et sa capacité de répondre adéquatement à la demande à un coût minimum. La déréglementation des transports ces dix dernières années, en particulier aux États-Unis et en Grande-Bretagne, avait justement pour but de redonner libre cours aux forces du marché, qu'une réglementation trop restrictive semblait avoir atrophiées, et de permettre aux services potentiellement rentables de se développer sans entrave. En effet, les services étaient jugés trop peu flexibles et trop chers, résultat d'une situation de quasi-monopole créée par l'État lui-même.

On justifie souvent le contrôle des entrées sur le marché par la crainte de voir s'instaurer une concurrence néfaste, qui aurait comme conséquence d'affecter la stabilité des services interurbains. De tels risques sont pourtant minimes, car l'industrie du transport par autocar n'est pas, contrairement à l'industrie ferro-

viaire ou aérienne, une industrie de forte capitalisation. Les modèles d'entreprise⁵⁸ développés ici montrent que les frais variables et les coûts relatifs à la main-d'oeuvre en particulier dépassent grandement les frais d'immobilisation. De plus, le matériel roulant, principale part du capital, constitue par nature un actif facile à déplacer et à revendre, ce qui limite grandement les pertes financières en cas de faillite ou d'arrêt du service. D'autre part, la concurrence serait à l'avantage des usagers, en leur donnant accès à un service le plus complet possible et à moindre coût.

L'argument de la concurrence néfaste, ou même destructrice, pour justifier le contrôle de l'accès au marché du transport par autocar ne serait donc pas valable en situation potentiellement rentable, puisque la concurrence qui profiterait à l'utilisateur par une baisse des tarifs amènerait plus de clients à l'entreprise. Par contre, elle pourrait se justifier dans le cas de services normalement déficitaires et que l'État désire maintenir pour diverses raisons. G.B. Reschenthaler décrit très clairement la seule situation qui peut selon lui justifier l'intervention de l'État pour protéger le marché :

«Les seuls arguments en faveur d'une réglementation économique de l'industrie qui peuvent être valables sont la nécessité d'assurer la disponibilité et la continuité du service aux petites collectivités ainsi que l'utilisation efficace du parc d'autobus⁵⁹.»

«La position monopolistique des réseaux de transport par autobus réglementée est jugée nécessaire, en partie pour garantir que soient desservies les petites localités qui, autrement, ne le seraient pas. La prestation de services à des prix inférieurs aux coûts réels est justifiée par des raisons sociales et politiques⁶⁰.»

⁵⁸ Voir les modèles d'entreprise au chapitre 6.

⁵⁹ G.B. Reschenthaler, *op. cit.*, pages 16 et 107.

⁶⁰ *Op. cit.*, page 107.

La technique alors utilisée pour maintenir un service interurbain stable, économique et fiable est celle dite de l'interfinancement, par laquelle on finance les parcours déficitaires par les parcours rentables. En d'autres termes, il s'agit de concevoir un ensemble de parcours comme constituant un réseau dont la rentabilité moyenne permettra de maintenir les services partout, y compris sur les parcours déficitaires. Pour ce faire, un organisme de contrôle doit obligatoirement définir ces réseaux, ou ensembles équilibrés de parcours rentables et déficitaires, accorder des permis d'exploitation, contrôler les tarifs et les modifications d'horaire et de service.

La plupart des provinces canadiennes pratiquent à des degrés divers cette technique, qui est loin cependant de faire l'objet d'une application rigoureuse et intégrale.

La politique canadienne

La compétence en matière de réglementation des transports est définie, en 1867, dans l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*⁶¹. À cette époque, et jusqu'en 1954, le gouvernement fédéral assume la responsabilité des services maritimes, des chemins de fer extraprovinciaux, de l'aviation civile et, plus généralement, des liaisons extraprovinciales, les provinces conservant la responsabilité des liaisons intraprovinciales. En 1954, la *Loi sur les transports par véhicule à moteur*⁶² accorde aux gouvernements des provinces le droit de réglementer le transport extraprovincial par autocar et, en 1987, une modification à la *Loi sur les transports nationaux*⁶³ exige que :

⁶¹ *Acte de l'Amérique du Nord britannique*, 1867, alinéa 92 (10) a.

⁶² *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, 2-3 Élisabeth II, chapitre 59, 1954, article 3, remplacée par la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, chapitre 39, article 3.

⁶³ *Lois de 1987 sur les transports nationaux*, article 3, paragraphe 3(1).

«La réglementation économique des transports (...) se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs ou modes de transport».

Cette déclaration de politique économique, par laquelle le gouvernement fédéral exprime sa préférence pour un marché libre, n'est suivie d'aucune contrainte légale pour orienter les politiques des provinces dans cette voie. Mais, dans le cadre de l'*Accord sur le commerce intérieur* du 18 juillet 1994, le gouvernement réaffirme son option et obtient l'engagement des parties qu'elles s'efforceront de négocier la libéralisation ou l'élimination de certaines mesures, dont en particulier celle de l'accès des transporteurs au marché. Le gouvernement étant partie à l'entente, il a déjà formé un groupe de travail pour trouver le moyen de déréglementer ce secteur⁶⁴. Il va sans dire qu'une déréglementation économique complète mettrait fin, dans une bonne partie du pays au régime de l'interfinancement.

La responsabilité de régir les marchés revient malgré cela aux provinces par délégation du pouvoir du gouvernement fédéral. Ainsi, toutes les provinces canadiennes réglementent le transport par autocar, qu'il s'agisse des services réguliers ou des services nolisés. Tous les régimes provinciaux se ressemblent, et tous les services extraprovinciaux sont donc réglementés comme s'il s'agissait de services intraprovinciaux. À la lecture des lois et règlements des dix provinces canadiennes, et des divers documents sur la question, nous avons pu établir quelques distinctions entre les régimes, bien que dans l'ensemble on puisse dire qu'ils présentent de très grandes similitudes⁶⁵.

De façon générale, les régimes provinciaux de réglementation du transport par autocar présentent le schéma suivant :

- une loi de portée générale sur le transport de voyageurs;

⁶⁴ *Accord sur le commerce intérieur*, 18 juillet 1994, article 1410.1.

⁶⁵ Voir, à cet égard, l'annexe sur les lois provinciales régissant le transport par autobus.

- un règlement sur le transport par autocar contenant des dispositions sur les services à horaires réguliers, les services d'affrètement et autres;
- un organisme administratif chargé de recevoir les demandes de permis, d'entendre les opposants, d'organiser des audiences publiques, de délivrer les permis, de les révoquer ou d'en modifier les termes.

Le *Règlement sur le transport par autobus* régit l'accès au marché, généralement sur preuve de l'intérêt public. La preuve de l'intérêt public exige que le demandeur d'un permis de transport démontre devant l'organisme administratif la nécessité du service qu'il propose d'instaurer, pour le public ou pour le marché qu'il vise; l'organisme doit apprécier la preuve et juger si le service proposé est utile et viable. Pour ce faire, il évaluera les objections faites par un transporteur qui offre un service concurrent sur les parcours en question ainsi que la compétence professionnelle et la capacité financière du demandeur à organiser et maintenir le service.

Deux provinces, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, ont adopté la disposition du «fardeau inversé», tirée de la *Loi fédérale sur les transports nationaux* de 1987, en vertu de laquelle celui qui s'oppose à une demande de permis doit démontrer que la délivrance du permis en cause serait préjudiciable à l'intérêt public. Cette disposition permet aux commissions de transport de ces deux provinces d'éviter l'audience publique dans la délivrance des permis, à moins d'une objection bien étayée sur un préjudice présumé à l'intérêt public. Il s'agit là d'une amorce de déréglementation, qui pourrait favoriser la concurrence dans les services de transport. Le gouvernement fédéral semble résolu à laisser jouer librement les règles du marché dans le secteur du transport.

L'Ontario et la Saskatchewan admettent plus facilement que les autres provinces la concurrence sur les parcours les plus fréquentés; par contre, une grande partie du service intraprovincial est nationalisé.

Aucune de ces réglementations provinciales n'énonce explicitement de politique économique ou sociale en matière de transport de voyageurs. Il est certain cependant que les gouvernements ne réglementent pas sans raison. À la lecture des textes préliminaires des lois et règlements, les arguments le plus souvent invoqués pour justifier ces interventions ont trait à la nécessité de maintenir un réseau de transport de voyageurs qui soit stable, économique et fiable pour toutes les collectivités. Les moyens utilisés pour atteindre cet objectif sont aujourd'hui contestés par Transports Canada et par un certain nombre d'études, dont en particulier le rapport de la Commission royale sur le transport de voyageurs au Canada.

La politique du transport des voyageurs au Québec

Au Québec, le transport par autocar est régi par la *Loi sur les transports*⁶⁶ et le *Règlement sur le transport par autobus*⁶⁷. Le transport extraprovincial est régi de la même manière, comme s'il s'agissait de transport intérieur.

L'encadrement législatif et réglementaire

La *Loi sur les transports* crée la Commission des transports du Québec, qui a compétence quant à l'application du *Règlement sur le transport par autobus* et qui, par conséquent, est responsable de la délivrance des permis. Une disposition particulière de la Loi, l'article 36, oblige toute personne qui effectue un transport rémunéré de voyageurs à détenir un permis. Deux exceptions toutefois sont prévues : les organismes publics agissant comme transporteur en vertu de leur loi constitutive et les personnes qui font du covoiturage rémunéré.

Le *Règlement sur le transport par autobus* ajoute d'autres exceptions à cette disposition générale : le service de transport de personnes handicapées, d'élèves ou

⁶⁶ *Loi sur les transports*, LRQ, chapitre T-12.

⁶⁷ *Règlement sur le transport par autobus*, RRQ, chapitre T-12, règlement 21.1.

autres voyageurs effectué en vertu d'un contrat avec un organisme municipal de transport en commun, une municipalité ou une commission scolaire peut généralement se faire sans permis⁶⁸. Les transports organisés par une municipalité ne sont pas soumis à la compétence de la Commission⁶⁹.

L'obligation de détenir un permis de transport ne s'adresse en fait qu'aux transporteurs du secteur privé. Pour ce qui est de l'organisation d'un service municipal de transport interurbain, aucune municipalité n'a encore jamais utilisé ses prérogatives dans ce domaine, malgré des besoins maintes fois exprimés par les habitants des zones rurales, différents groupes de consommateurs et d'élus locaux. Les conseils municipaux ne veulent sans doute pas s'engager dans l'organisation d'un service qui leur créerait des obligations financières supplémentaires, sans aide gouvernementale.

Le *Règlement sur le transport par autobus* comporte en outre huit catégories de permis de transport, avec leurs conditions d'obtention :

- le transport urbain;
- le transport interurbain;
- le transport aéroportuaire;
- le transport touristique;
- le transport scolaire;
- le transport par abonnement;
- le transport nolisé;
- le transport expérimental.

⁶⁸ La dispense vaut également pour un établissement d'enseignement qui transporte ses élèves.

⁶⁹ *Loi sur les cités et villes*, LRQ, chapitre C-19.1, articles 467 et suivants.
Code municipal, LRQ, chapitre C-27.1, articles 525 et suivants.
Règlement sur les services de transport en commun municipalisés, LCV, article 467.2.

Pour obtenir un permis et accéder ainsi au marché, un transporteur doit satisfaire aux six critères énumérés à l'article 12 du Règlement et qui concernent :

- sa compétence sur le plan professionnel;
- ses assises financières;
- les ressources humaines et matérielles;
- l'intérêt public;
- la rentabilité du service projeté;
- l'existence de services concurrents.

En termes simples, celui qui demande un permis de transport interurbain doit démontrer à la satisfaction des membres de la Commission qu'il est «prêt, apte et disposé»⁷⁰ à fournir le service, c'est le test de «compétence», et qu'un besoin existe pour ce service, c'est le test d'«intérêt public». Toutefois, les conditions ne s'arrêtent pas là; le paragraphe 6° de l'article 12 permet à la Commission de juger de l'utilité du service proposé par le demandeur en rapport avec un service concurrent. Plus précisément, il faut éviter que le service proposé soit «susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité».

Cette disposition générale permet au titulaire d'un permis d'échapper à la concurrence et donc de bénéficier d'une situation de quasi-monopole sur l'itinéraire qu'il dessert. Le règlement n'interdit pas la concurrence, mais il impose aux commissaires de juger si le permis demandé n'aura pas pour effet de nuire sensiblement à la qualité d'un service déjà existant. Le terme «sensiblement», dans un tel contexte, a forcément une portée restrictive, puisque par définition un service concurrent est susceptible de nuire «sensiblement» à un service qui lui est également concurrent. En conséquence, les décisions de la Commission dans des cas

⁷⁰ «Prêt, apte et disposé», cette expression est utilisée dans le rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada; elle est proposée comme seul critère d'autorisation.

de services susceptibles de se concurrencer sont toujours rendues en faveur du service existant, d'autant plus que l'entreprise déjà en place ne ménage généralement ni argent ni énergie pour défendre un droit qui a toujours été considéré comme exclusif. Enfin, d'autres dispositions reliées au transport interurbain prescrivent au titulaire d'un permis l'itinéraire, les arrêts, les horaires et les tarifs à respecter. Toute modification à ces prescriptions doit être autorisée par la Commission, après avoir fait l'objet d'une annonce publique. L'ensemble du réseau de transport interurbain par autocar est géré de telle manière qu'aucun des transporteurs n'empiète sur le domaine de l'autre. Il est également géré de manière à ce que les usagers soient prévenus des modifications envisagées et puissent être entendus par la Commission.

Les effets de la réglementation

Le système québécois de contrôle du marché est très restrictif, comme on peut le constater. Il n'autorise pas la concurrence, mais en contrepartie les usagers peuvent être entendus par la Commission des transports sur les questions de tarif ou de qualité du service. Il faut cependant évaluer cette possibilité à sa juste mesure : les audiences de la Commission ne comptent en fait qu'un très petit nombre de représentants des usagers, ceux-ci étant évidemment peu mobiles et peu enclins à se regrouper pour témoigner aux audiences.

La protection du marché

La protection du marché était au début justifiée par le besoin de se prémunir contre les soubresauts du service occasionnés par les changements fréquents de transporteurs. Par la suite, ce système ayant favorisé la concentration, son maintien fut justifié par l'interfinancement des parcours, qui a permis d'offrir aux collectivités rurales un service d'autobus qui n'aurait pu être maintenu autrement ou qui aurait été prohibitif pour les voyageurs.

Aujourd'hui, l'interfinancement s'est considérablement réduit et tend à disparaître graduellement, avec les constantes réductions de service qui sont accordées aux transporteurs en milieu rural. La concentration est moins forte depuis la partition de Voyageur, et les transporteurs qui exploitent des parcours ruraux ont de la difficulté à faire leurs frais. Ils exploitent au coût marginal, ce qui signifie qu'ils ne pourront pas renouveler leurs autocars et devront en conséquence abandonner.

La politique de contrôle du marché et d'interfinancement a, semble-t-il, bien fonctionné jusque dans les années 70. Elle a donc atteint son objectif, qui était de stabiliser le service à un prix raisonnable et de l'étendre le plus possible dans les régions. Mais, avec le dépeuplement des zones rurales et la diminution de la clientèle captive, ce système peut légitimement être remis en question. Est-il encore adéquat?

Un fait est sûr, l'interfinancement ne peut plus assurer seul le maintien de services déficitaires, car la clientèle diminue sur les parcours lucratifs. Dans ces conditions, aucun transporteur ne cherchera à se maintenir en affaires pour soutenir des services déficitaires. La réaction normale des entreprises sera au contraire de minimiser les pertes en réduisant les services.

L'interfinancement

L'interfinancement est une technique de transfert de revenus, transfert cette fois d'un parcours lucratif vers un parcours déficitaire, une sorte de «péréquation», donc de subvention. Dans ce système, les passagers d'un parcours plus fréquenté subventionnent les passagers d'un parcours qui l'est moins. En d'autres termes, les passagers du premier parcours paient leur service plus cher que le coût réel, l'excédent de revenu étant transféré aux passagers du second parcours, qui paient, quant à eux, moins que les coûts réels.

Au Québec, l'interfinancement existe à l'intérieur même des réseaux interurbains, mais faute de données précises sur l'utilisation du service, on ne peut réellement en mesurer l'importance. On sait aussi qu'il fonctionne bien pendant la période de croissance de l'entreprise, mais que les transporteurs cherchent à l'abandonner en période de régression. Toutefois, à l'aide du modèle de coûts d'exploitation développé au chapitre 6, on pourrait calculer la charge de passagers nécessaire à un tarif donné, ou les revenus nécessaires sur un parcours pour couvrir les frais du service et déterminer ainsi le seuil de rentabilité de ce parcours.

L'interfinancement est apparu avec la concentration des entreprises de transport par le rachat des lignes régionales qui alimentent les lignes transrégionales et extraprovinciales. Tant que les branches alimentent le tronc, elles vivent. Mais si les ramifications ne font plus leurs frais et qu'elles entament trop fortement la rentabilité de l'ensemble, le transporteur aura tendance à suspendre ou à réduire ses services sur ces itinéraires.

Dans la délivrance des nouveaux permis, la Commission des transports utilise l'interfinancement lorsque c'est possible. De cette manière, elle peut faire en sorte de maintenir des services là où ce ne serait pas possible si on laissait jouer la loi du marché.

L'utilisation du parc d'autocars

La réglementation produit généralement un effet d'extension maximale du parc par opposition à l'effet d'optimisation qu'entraîne la concurrence. Devant les taux d'occupation des autocars des principaux transporteurs canadiens et américains, Reschenthaler conclut :

«Donc, la réglementation ne fait pas augmenter les coefficients d'occupation. Elle n'entraîne pas une utilisation efficace du matériel roulant. Il y a au moins deux raisons à cela. D'abord, les tarifs élevés limitent évidemment la demande et, deuxièmement, les transporteurs sont conscients que, s'ils ne sont pas menacés par de nouveaux venus, il n'est pas nécessaire d'adopter

*des horaires et des structures de prix qui garantissent une utilisation efficace de leur parc*⁷¹.»

Un exemple de cela nous est fourni par le fait que les entreprises de transport par autocar interurbain n'offrent pas de service de réservation à leurs clients. Au lieu de cela, elles offrent une garantie de place, c'est-à-dire l'addition d'un véhicule supplémentaire en cas de passagers surnuméraires, ce qui évidemment suppose une réserve de véhicules, avec leur chauffeur, pour quelques passagers de plus.

Reschenthaler fait aussi remarquer que la situation monopolistique peut inciter une entreprise à desservir certaines collectivités dans l'espoir de gains à très long terme, ou simplement pour assurer sa visibilité en région, n'ayant pas de concurrents à y craindre.

Les tarifs et le niveau de service

Les tarifs ne sont pas fixés par la CTQ, ils sont simplement déposés et ils peuvent être vérifiés à l'occasion d'une plainte et éventuellement révisés. La grille horaire, par contre, doit être approuvée, ce qui signifie que tout changement à l'horaire doit être annoncé à l'avance et que la Commission doit rendre une décision, ce qui dans certains cas peut s'avérer assez long. La Commission évaluera si la modification demandée entraîne une réduction de l'offre de service, auquel cas elle peut convoquer des audiences publiques.

Les coûts de la politique de transport par autocar interurbain

Ni le gouvernement du Canada ni celui du Québec ne subventionnent directement le transport par autocar au Québec. La part de subvention dans le coût total de ce type de transport serait même la plus basse, avec 0,004 \$ par kilomètre-voyageur, contre 0,016 \$ pour l'automobile, 0,038 \$ pour l'avion et 0,33 \$ pour le

⁷¹ G.S. Reschenthaler, *op. cit.*, page 106.

train⁷². Néanmoins, la réglementation ne favorise ni l'utilisation maximale des ressources matérielles de l'entreprise ni la meilleure exploitation possible des horaires. De surcroît, l'interfinancement impose en principe une surcharge aux passagers des itinéraires rentables, qui rend l'autocar moins concurrentiel face aux autres modes de transport.

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec

Fondée en 1926, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) comptait à l'époque une dizaine de membres. Son rôle était de favoriser l'implantation et la croissance du transport par autocar au Québec.

Aujourd'hui, l'APAQ regroupe quelque 180 entreprises qui offrent des services de transport par autocar dans tous les secteurs. Elle offre à ses membres une gamme variée de services, comprenant la représentation de l'industrie auprès des pouvoirs publics, l'établissement de règles régissant les services de transport, etc. Elle collabore également à l'élaboration des lois et règlements touchant l'industrie du transport par autocar et s'assure ainsi que l'on tienne compte des intérêts des transporteurs, dans le respect de l'intérêt public.

Ces dernières années, l'Association est intervenue à plusieurs reprises pour tenter de convaincre le ministère des Transports du Québec d'élaborer une politique globale du transport par autocar, qui inclurait certaines mesures fiscales dites incitatives, telles la détaxation des titres de transport, du carburant et des véhicules.

Par «politique globale du transport par autobus», l'Association vise l'industrie du transport par autocar en général et celle du transport interurbain en particulier. Elle ne souhaite pas obtenir de subvention, mais propose toutefois une série de

⁷² *Le transport des voyageurs au Canada*, op. cit., tome II, page 87.

mesures fiscales qui auront comme effet de réduire les coûts d'exploitation des entreprises (détaxe sur les carburants) et les tarifs (TVQ). Ces économies réduisent les revenus de l'État. En contrepartie, elles rendent plus intéressant le transport par autocar et peuvent en favoriser l'utilisation. À l'appui de cette proposition, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec cite une série d'effets positifs, notamment sur l'environnement, la circulation et la consommation d'énergie, qu'une politique d'incitation à l'usage des transports par autocar peut engendrer, pour le mieux-être des citoyens⁷³.

Quelques expériences étrangères d'intervention de l'État

Cette tendance à la régression des services réguliers de transport interurbain n'est pas propre au Québec. Elle existe un peu partout en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest. Les causes sont semblables et les politiques de transport poursuivent très souvent le même objectif de maintien d'une offre de service suffisante pour assurer une mobilité satisfaisante des personnes. Quelques modèles étrangers d'organisation des transports publics sont décrits ici. Il s'agit dans tous les cas de contextes géographiques et sociopolitiques qui peuvent être comparés à celui du Québec, et dont on pourrait éventuellement s'inspirer.

L'Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) : une politique d'aménagement régionale

La Commission de transport *Ontario Northland* est une société d'État dont le rôle est d'assurer la desserte en transport de la région au nord des Grands Lacs jusqu'à la Baie d'Hudson et de Rouyn-Noranda au Québec et jusqu'à Winnipeg au Manitoba. Elle est chargée de l'intégration et de l'exploitation de tous les services de transport du Moyen-Nord, autant des personnes que des marchandises. *Ontario Northland* exploite donc elle-même des services maritimes, aériens, ferro-

⁷³ *Politiques globales et mesures incitatives à l'utilisation des transports en commun par autobus au Québec*, mémoire présenté par l'Association des propriétaires d'autobus du Québec à M. Sam L. Elkas, ministre des Transports, octobre 1991, 11 pages, annexes.

viaires et routiers. Elle peut aussi donner à contrat ou en concession certains services; c'est le cas notamment pour quelques dessertes par autocar.

La mission d'*Ontario Northland* va plus loin que les services traditionnels de transport. Elle touche également la promotion touristique et les liaisons par télécommunications. La structure de la Commission ressemble à celle d'une grande entreprise commerciale, et ses nombreuses divisions spécialisées à autant de compagnies à but lucratif, même s'il s'agit au départ d'une société d'État dotée de fonds publics.

L'organisme doit autofinancer des services dits «commerciaux»: bateaux, autobus, transport de marchandises par camion et par rail, télécommunications, transport de voyageurs par train sur certains itinéraires et services touristiques. D'autres services dits «non commerciaux» dépendent pour leur maintien du gouvernement fédéral et de celui de l'Ontario, entre autres, le service ferroviaire entre North Bay et Toronto, dont l'Office national des transports du Canada compense le déficit d'exploitation, et le service aérien de Norontair, entre Cochrane et Moosonee, pour lequel le ministère du Développement du Nord et des Mines alloue une indemnisation.

Des négociations furent entamées en 1990 avec la compagnie d'autocar *Gray Coach* dans le but de prendre sa relève sur les itinéraires North Bay-Toronto et Sudbury-Toronto. *Ontario Northland* a pris cette initiative afin d'améliorer les horaires du service régulier et d'augmenter l'attrait du service touristique à destination des villes du Nord. Le service régulier d'autocar est un mode de déplacement très apprécié des populations locales, quand toutefois on arrive à maintenir des prix modiques. C'est ce que l'organisme visait par cette négociation. Il semble y être parvenu, puisque l'utilisation du service a augmenté ces dernières années, en dépit de la récession.

Le bilan financier semble positif. L'organisme déclare des profits consolidés de 13,8 millions de dollars en 1990⁷⁴. Ces six dernières années, les services d'autocar ont totalisé un déficit d'exploitation de 1,6 million de dollars. Toutefois, l'organisme obtenant un bénéfice net de dix millions de dollars pour cette même période, d'autres activités commerciales plus rentables se trouvent ainsi à compenser les pertes du transport par autocar.

La Commission de transport *Ontario Northland* gère l'ensemble des services de transport et de télécommunications dans le nord de la province. Le territoire est vaste et sa population très dispersée, quoique les villes du Nord soient relativement plus nombreuses en Ontario qu'au Québec. L'exemple ontarien est intéressant à plusieurs égards : l'État s'est substitué à l'entreprise privée, qui n'arrivait pas à assurer des services adéquats faute d'une rentabilité potentielle minimale. L'organisme est doté d'un fonds public sans intérêt, qu'il doit rembourser au gouvernement sans modalité particulière; il y a donc bien subvention publique par paiement du financement. Les infrastructures ont aussi été acquises à vil prix. Sur un bilan consolidé de 276 millions de dollars en 1990, l'avoir de la province de l'Ontario était de 223 millions de dollars. Ces sommes peuvent paraître élevées, mais l'ONTC a la charge d'assumer les pertes d'exploitation des services qu'elle gère, ce qui constitue une garantie contre l'accumulation du déficit. D'autre part, une organisation centralisée dans ces conditions permet d'assurer des services adéquats de transport sans dédoublement et avec une maximisation de la complémentarité intermodale. De ce point de vue et à l'échelle d'un territoire très grand, l'ONTC est plus efficace que l'entreprise à capital privé, obligée qu'elle est par le jeu de la concurrence de rapporter des dividendes à ses actionnaires.

Un tel organisme ne peut exister que par la volonté du gouvernement de rendre accessibles ces vastes régions, sans doute pour l'exploitation des ressources naturelles. À cette fonction première s'est par la suite ajouté l'intérêt touristique. Il

⁷⁴ Rapport financier de la Commission de transport *Ontario Northland*, 1991.

serait intéressant de connaître aujourd'hui le bilan de la valeur ajoutée par l'exploitation des richesses naturelles et des subventions publiques. En d'autres termes, en faisant le total des subventions versées au transport et au maintien de la population, et en déduisant ce total des bénéfices tirés de l'exploitation des richesses naturelles, reste-t-il une valeur ajoutée au territoire ?

Un bilan positif fournit immédiatement une justification économique à l'intervention de l'État. Un bilan négatif amène une série de justifications (politique, sociale, stratégique, etc.) à l'intervention de l'État pour le maintien en région de la population et des réseaux de transport, mais aussi une interrogation quant à l'intérêt de poursuivre cette politique d'aménagement du territoire.

Ce qui demeure intéressant dans la prise en charge du transport par un organisme comme l'ONTC, c'est la possibilité de maintenir des services adéquats pour la population et pour le soutien des activités économiques, en dépit du fait qu'une région n'ait pas les caractéristiques nécessaires pour permettre le développement de l'industrie du transport sur une base strictement commerciale. La structure de l'organisme, subventionné par l'État, permet une intégration maximale des modes de transport, par complémentarité et par interfinancement. Il s'agit d'une véritable politique régionale d'aménagement du territoire, qui intègre tous les moyens de transport, tant des personnes que des marchandises, de même que les communications électroniques.

Toutefois, l'État risque un jour soit de devoir éponger un déficit que l'organisme ne peut espérer combler, soit d'ordonner l'arrêt de certaines activités de transport. Autant il est facile à une entreprise privée de cesser ses activités devant les risques de pertes pour ses actionnaires, autant il est difficile à une entreprise publique de revenir sur sa politique de développement. *Ontario Northland* semble offrir toutefois certaines garanties à cet égard, ne serait-ce que par l'obligation qui lui est faite d'autofinancer ses services commerciaux.

La Saskatchewan Transportation Company : le maintien des services en zone de dispersion extrême

La *Saskatchewan Transportation Company* est une société d'État qui assure la plupart des services intraprovinciaux de transport interurbain par autocar. Son seul concurrent est la *Greyhound Lines of Canada* entre Winnipeg et Saskatoon sur la route 14 et entre Winnipeg et Régina sur la Transcanadienne, les deux parcours les plus lucratifs de la province. La compagnie d'État fournit depuis 1946 des services de transport régulier, de transport nolisé et de transport de colis sur l'ensemble du territoire municipalisé de la Saskatchewan. Elle dépend financièrement d'une autre société d'État, la *Crown Investments Corporation of Saskatchewan*.

Malgré un taux d'utilisation moyen de 42 % (vingt passagers sur 47 places disponibles), la compagnie ne fait pas ses frais. De 1987 à 1991, elle enregistre régulièrement un déficit d'exploitation de 5,3 millions de dollars, sur un total de 20 millions de dollars (- 26,5 %) en moyenne par année. La clientèle et les coûts de main-d'oeuvre n'ont pas beaucoup varié durant cette période, en revanche les frais d'administration, la dépréciation et les frais d'intérêt ont augmenté presque du tiers en cinq ans. Le déficit accumulé en 1991 était de 35 millions de dollars, sur une valeur immobilière totale de 20 millions de dollars.

Récemment, la compagnie a renouvelé sa flotte d'autocars, réduisant ainsi l'âge moyen des véhicules de dix à sept ans, ce qui devrait en principe contribuer à réduire les frais d'entretien. Le nombre d'employés a aussi diminué, passant de 324 à 298, mais les salaires et les avantages sociaux représentent toujours la moitié des frais d'exploitation⁷⁵. Malgré les opérations de rationalisation, le déficit se maintient. Il faut probablement l'attribuer à la très grande dispersion du réseau.

⁷⁵ Selon le modèle d'entreprise décrit au chapitre intitulé *Les transporteurs*, les salaires et les avantages sociaux ne devraient pas dépasser 35 % des coûts.

La STC dessert en effet un grand nombre d'itinéraires déficitaires. Cette situation tient à l'organisation du territoire saskatchewanais, très étendu et très peu peuplé. Par comparaison, la STC dessert 143 personnes en moyenne par kilomètre contre 437 au Québec. En 1991, la *Saskatchewan Transportation Company* a entrepris une révision de ses services réguliers afin de réduire le nombre de ses itinéraires déficitaires et les fréquences sur ces dessertes.

L'interfinancement se pratique non seulement entre les itinéraires, mais également entre les services. Le service régulier compte pour 37 % des revenus, les autres services de transport pour 58 %. Il s'agit clairement d'une politique de maintien des services de transport interurbain et rural.

L'aide américaine aux transports publics

Aux États-Unis, les transports publics relèvent des municipalités ou d'organismes paramunicipaux, comme beaucoup d'autres services publics dans ce pays. Les transports publics sont aussi partiellement réglementés et soutenus financièrement par les gouvernements supérieurs. Cette hiérarchie permet au gouvernement fédéral d'imposer certaines politiques, comme l'accessibilité des autocars aux personnes handicapées et la présence d'un service minimal en zone rurale. C'est la *Federal Transit Agency* qui administre les programmes d'aide destinés aux transports publics en vertu de sa loi constitutive de 1964, mais ce sont les États qui demeurent maîtres-d'oeuvre et qui peuvent moduler l'aide aux transports à leur manière et selon leurs besoins.

La FTA dépend du *U.S. Department of Transportation* et gère, sous son autorité, un ensemble de programmes d'aide au transport public urbain et rural, dont le *Regional Transit Program* qui concerne les liaisons interurbaines entre les agglomérations de petite taille (moins de 50 000 habitants).

Ce programme d'aide financière permet à l'État de payer une partie des immobilisations et des frais d'exploitation des systèmes de transport interurbain en zone rurale. L'aide du gouvernement fédéral peut atteindre jusqu'à 75 % des coûts en capital et 50 % des coûts d'exploitation. Le montant total des contributions est calculé en fonction de la population rurale et du nombre de petites agglomérations; les sources publiques de financement proviennent de la taxe fédérale sur l'essence, de la taxe d'État sur l'immatriculation des véhicules, de la taxe d'État sur la vente de pièces d'automobiles et de la taxe locale sur les immeubles.

Le programme général d'aide au transport public de la *Federal Transit Agency* comporte en outre des volets d'aide à la recherche, au développement, à la formation de la main-d'oeuvre, au transport adapté et à la collecte de données statistiques.

La conception et l'administration des programmes relevant des États et reflétant évidemment les particularités géographiques et les préoccupations sociales de chacun, nous avons répertorié ici quelques programmes qui correspondent en partie aux problèmes de transport interurbain et rural que nous connaissons au Québec.

La Massachusetts Bay Transportation Authority

La *Massachusetts Bay Transportation Authority* (MBTA) est un organisme comparable à nos sociétés de transport publiques, à la différence cependant que les principaux dirigeants y sont élus au suffrage universel direct. Sa mission est d'organiser le transport urbain dans la grande région de Boston, mais son plan de transport comporte aussi un volet suburbain et un volet rural d'aide aux transports collectifs.

- Le *Suburban Bus Program* concerne les petites localités de la région qui veulent organiser un service de transport en commun. Ce programme d'aide

s'adresse aux gouvernements locaux et permet de financer en partie les immobilisations, l'exploitation et la planification selon les termes de la *Federal Transit Agency*. Les organismes bénéficiaires sont comparables aux organismes municipaux de transport qui existent au Québec. Le soutien financier dépasse toutefois celui qui est accordé aux organismes québécois.

- Le *Private Carrier Program* concerne le transport entre Boston et les localités éloignées qui font partie du territoire de la MBTA. Il s'agit de parcours de type suburbain en zone de très faible densité, semblable à celle qui longe le Saint-Laurent entre Varennes et Sorel.

Ce programme s'adresse directement aux transporteurs privés, sans passer par le gouvernement municipal, contrairement au système établi au Québec avec les organismes municipaux de transport en commun. La MBTA, qui exploite elle-même le service urbain de la région de Boston, estime qu'il lui serait trop coûteux de desservir en régie interne la lointaine banlieue. Puisqu'il existe déjà des transporteurs locaux disposant de véhicules dont on peut encore maximiser l'usage, la MBTA préfère s'adresser directement à eux comme cocontractants.

La subvention est établie selon une méthode appelée «garantie de recettes», où la différence entre les revenus prévus et les revenus encaissés est comblée par subvention. Si la balance s'avère excédentaire, la recette supplémentaire est alors partagée entre le transporteur et la MBTA.

L'État du Vermont

Le Vermont étant essentiellement un territoire rural, les programmes d'aide au transport s'orientent vers les liaisons entre les nombreux villages et petits centres urbains. Ces dessertes sont fréquemment exploitées par des organismes sans but

lucratif, qui reçoivent des subventions pour le transport lorsque la demande le justifie.

L'État possède aussi un programme d'achat de véhicules destiné aux organismes sans but lucratif qui se spécialisent dans le transport des personnes âgées et des personnes handicapées. Les dépenses d'exploitation sont subventionnées par le gouvernement de l'État et le gouvernement fédéral dans des proportions égales. Cependant, l'État doit restreindre ses subventions, les demandes sont trois fois plus nombreuses que les fonds disponibles pour les satisfaire.

Le programme d'acquisition de véhicules touche également le ramassage des travailleurs. Il est donc possible pour un regroupement de travailleurs ou une entreprise d'obtenir une aide financière sous forme de paiement d'intérêt par l'État; il s'est ainsi créé cinq *Vanpools*.

Une aide technique fait également partie du programme. Les comtés qui veulent créer un service de transport en commun peuvent recevoir de l'aide financière pour les études de marché et la préparation d'un plan de transport. Nous retenons principalement de cette politique sa grande souplesse : elle s'adresse en effet aussi bien aux organismes sans but lucratif qu'aux autorités municipales et touche en principe toutes les clientèles.

Le programme de la Pennsylvanie et les effets de la déréglementation

L'État de la Pennsylvanie offre un programme d'aide aux transporteurs interurbains depuis 1976, qui comble une partie de leur déficit d'exploitation. L'idée est de maintenir le service sur certains parcours déficitaires, dont le niveau d'autofinancement doit toutefois atteindre 40 %. Une pénalité est prévue pour le transporteur qui n'atteint pas ce pourcentage.

La déréglementation de 1982 aux États-Unis est venue perturber les objectifs du programme. La concurrence nouvellement ouverte par cette déréglementation a incité les petits transporteurs à se concentrer sur le marché du transport nolisé, plus lucratif que les parcours réguliers, même subventionnés. La déréglementation a eu pour effet d'accélérer le mouvement de régression du transport par autocar interurbain. Ainsi, de 1982 à 1987, le nombre de transporteurs subventionnés a diminué pendant que le nombre de parcours déficitaires augmentait. Au total, l'utilisation du service a diminué.

Outre l'aide aux transporteurs, le programme de la Pennsylvanie offre une compensation tarifaire aux personnes âgées. Le programme est d'envergure, puisqu'il compte 6,5 millions de déplacements et couvre 90 % des coûts. Il coûte à l'État 45 millions de dollars, lesquels proviennent des profits des loteries.

Le plan de relance de la Caroline du Nord

La Caroline du Nord a connu le même problème de désaffection à l'égard des services d'autocar que de nombreuses régions des États-Unis et du Canada. Le revenu des particuliers s'y étant accru considérablement dans une proportion supérieure à la moyenne américaine, on a vu se développer l'utilisation de l'automobile ou, sur de plus longues distances, de l'avion. Confrontés à la perte de leur clientèle, les transporteurs ont eu l'idée de relancer le transport par autocar à l'aide d'un plan stratégique.

Après une étude assez exhaustive de la situation du transport par autocar, l'État et les transporteurs se sont concertés pour établir un plan de relance dont toute la stratégie est fondée sur l'«approche client».

Une enquête en deux volets, usagers et non-usagers, a permis de déterminer les besoins et les habitudes de la clientèle de l'autocar et d'apporter des correctifs aux horaires, correspondances, destinations et à l'aménagement intérieur des véhicu-

les. Pour ce qui est des non-usagers, l'enquête cherchait à connaître leurs besoins en matière de transport afin de tenter une percée sur ce marché. Il s'agit d'une clientèle plus exigeante, habituée à un certain luxe et qui possède bien souvent le choix des moyens de transport. Elle demande donc une accessibilité au service plus grande, c'est-à-dire un plus grand nombre de départs, des trajets directs et des commodités.

Le plan est orienté vers des actions précises. Le service des messageries connaissait une baisse de volume correspondant à la chute de la clientèle. Il a donc été proposé d'attirer de nouvelles clientèles-cibles en insistant sur la rapidité du service et la fréquence des départs. En Caroline du Nord, la clientèle d'affaires et celle des manufacturiers de pièces furent désignées comme pouvant augmenter le volume de messageries.

L'autre aspect développé est celui du marketing. Les transporteurs ont manqué de dynamisme à cet égard, réduisant ainsi leur visibilité dans la population. La part du budget publicitaire des transporteurs terrestres étant inférieure de 86 % à celui des transporteurs aériens, il était important de redresser la situation. La solution privilégiée fut de médiatiser le produit offert par une publicité radiodiffusée et télévisée et par la création de brochures publicitaires s'adressant aux clientèles-cibles. Finalement, une campagne de prix réduits est venue compléter cette stratégie de marketing.

L'aide financière conjointe de l'État et de la FTA a servi aux études de marché, à la collecte de données statistiques, à la confection de guides horaires, à la signalétique uniformisée et, surtout, à la création de parcs de stationnement, dits *Park'n ride*, à proximité des gares. Ce dernier point semble avoir eu une grande importance dans la conquête d'une nouvelle clientèle, car il permet à l'utilisateur de se rendre rapidement à la gare en utilisant sa propre voiture, ce qui peut être plus économique que de prendre le taxi.

Le cas particulier du Michigan : la complémentarité intermodale

Le cas du Michigan mérite une attention particulière, car jusqu'à un certain point la situation du transport interurbain dans cet État rappelle celle du Québec. La population, 9,3 millions d'habitants, occupe la moitié de l'État et est concentrée dans la région de Détroit (43 %), le reste étant dispersé sur un territoire rural ponctué de quelques agglomérations secondaires : Lansing, Kalamazoo, Grand Rapids. Dans le prolongement du grand corridor Québec-Windsor, l'axe Détroit-Chicago suscite une vive concurrence entre l'automobile, le train et l'autocar.

D'autres raisons nous incitent à nous intéresser à ce qui se fait dans l'État du Michigan : la déréglementation quasi complète du transport par autocar avec l'instauration, en 1982, du *Bus Regulatory Reform Act* et l'existence depuis 1976 d'une politique du transport interurbain qui comporte un programme d'aide financière d'une certaine envergure.

La déréglementation du transport

Avant la déréglementation, les services réguliers et nolisés étaient régis de manière à former un ensemble de droits exclusifs d'exploitation qui étaient attribués à un transporteur. Cet ensemble devait en principe former un tout équilibré et suffisamment lucratif pour qu'il devienne rentable. L'exclusivité accordée au transporteur comportait en contrepartie l'obligation de desservir des itinéraires moins lucratifs ou même déficitaires, et de se conformer aux prescriptions tarifaires et aux niveaux de service déterminés.

Ce système d'interfinancement, contrôlé par la *Michigan Public Service Commission*, a ainsi permis de maintenir une offre de service élevée en dépit d'une diminution constante de la clientèle. Malgré ce système d'interfinance-

ment, l'État dut intervenir financièrement dès 1976 pour maintenir un niveau de service acceptable en milieu rural.

Après la déréglementation de 1982, le maintien quelque peu artificiel du niveau de service par le jeu de l'interfinancement s'est effondré en quelques mois. Les transporteurs ont abandonné les services réguliers pour les services nolisés, plus prometteurs, et les grandes entreprises, comme Greyhound et *Continental Trailways*, ont rivalisé d'astuces pour s'arracher les itinéraires les plus lucratifs. En moins de cinq ans, la longueur du réseau a diminué de 40 % et le nombre de points de service de 30 %. Durant cette période, le nombre de transporteurs offrant des services nolisés est passé de 55 à 120, tandis que le nombre de transporteurs exploitant des lignes régulières a radicalement chuté, passant de douze à trois seulement.

Ces variations spectaculaires sont tout autant l'effet d'un ajustement de l'offre, maintenue artificiellement élevée par la réglementation, alors que la demande était depuis un certain temps à la baisse. Peat, Marwick et al.⁷⁶ mentionne à cet égard que pour maintenir en service un mode de transport normalement déficitaire spécialement pour les voyageurs à faible revenu, il a fallu en payer le prix par une augmentation des tarifs dans les corridors plus fréquentés, ce qui a également eu pour conséquence de détourner une partie de la clientèle vers le train ou l'automobile.

Les politiques de l'État

Cette nouvelle situation a entraîné six ans plus tard, en 1988, un renforcement des moyens d'action de l'État dans le transport interurbain. L'objectif est toujours de maintenir un réseau interurbain de base, mais l'accent est mis désormais sur la

⁷⁶ Peat, Marwick, Stevenson et Kellog, *Réglementation du transport de passagers par autocar*, Approvisionnement et Services Canada, 1992, page 53.

complémentarité des modes de transport et sur le soutien du service en zone rurale, ce qui a amené l'État à adopter deux mesures spéciales :

- *La complémentarité entre le train et l'autocar*

Amtrak (le train) et Greyhound (l'autocar) ont dû s'entendre pour pouvoir profiter du programme de l'État : ainsi, le corridor Grand-Rapides-Kalamazoo-Chicago est réservé au train, tandis qu'en contrepartie Greyhound et d'autres transporteurs ont pu bénéficier de subventions à l'achat d'autocars. Enfin, les deux modes de transport ont reçu des subventions pour la construction et la rénovation de gares intermodales.

- *Le soutien au transport en zone rurale*

Les municipalités rurales reçoivent une aide financière pour établir des liaisons par autobus avec les centres régionaux. Ces liaisons sont souvent exploitées par des transporteurs scolaires ou des groupements de taxis qui font un usage complémentaire de leur véhicules aux heures creuses⁷⁷.

Les programmes

Les politiques de complémentarité et de soutien des services se matérialisent dans un programme de réduction des coûts et dans un programme corollaire d'amélioration des recettes, qui s'articulent comme suit :

⁷⁷ La complémentarité dans l'usage des véhicules, notamment entre le taxi et le transport scolaire, est une façon courante de concevoir l'organisation du transport dans les régions où les agglomérations sont dispersées.

Le Programme de réduction des coûts propose les mesures suivantes

- une aide financière pour la construction et la rénovation des gares et des terrains de stationnement. L'aide s'adresse autant aux transporteurs privés qu'aux collectivités locales. Le Département des transports du Michigan possède et exploite aussi certaines gares;
- un plan de marketing qui vise à informer les clientèles de l'existence de liaisons par autocar et à vanter les mérites de ce moyen de transport. L'État assume les frais de publicité pour les parcours où la clientèle a diminué;
- un prêt d'autocars. L'État dispose d'une flotte de véhicules qu'il met à la disposition des transporteurs. Le prêt est gratuit, mais l'emprunteur doit affecter l'autocar au service régulier et payer lui-même l'entretien, les réparations, taxes, droits d'immatriculation et assurances.

Le Programme d'amélioration des revenus

Ce programme vise à maintenir les liaisons en zone rurale en intervenant sur la rentabilité des parcours, particulièrement entre les petites villes du territoire rural et les centres urbains, où se trouvent les services.

Le Programme d'amélioration des revenus touche deux situations dans le transport en zone rurale :

- Les services en voie d'abandon

Si le service est jugé essentiel, un plan de redressement sur cinq ans est élaboré et l'État interviendra pour combler le déficit. L'évaluation se fait cas par cas et l'aide est versée sous forme de contrat à durée limitée, pour un an. Un suivi permettra de déterminer si l'on doit ou non renouveler le contrat et,

au besoin, quels correctifs y apporter. L'aide de l'État diminue graduellement, pour atteindre 50 % du coût par kilomètre après la cinquième année.

Il s'agit en quelque sorte d'un conventionnement entre l'État et le transporteur qui songe à abandonner un service, faute de pouvoir le rentabiliser.

Si le transporteur abandonne malgré tout, l'État pourra lancer des appels d'offres afin de le remplacer.

- Les projets de mise à l'essai de nouveaux services

Ce programme est destiné à soutenir un projet de mise sur pied d'un service lorsqu'il n'existe pas de données récentes sur l'exploitation du type de service envisagé. Il permet également de mettre à l'essai de nouvelles technologies ou de nouvelles méthodes de prestation du service. On rembourse au transporteur la moitié de la différence entre le taux moyen et le coût réel du transport pendant une période d'un an. Si, à la fin de cette période, on peut démontrer qu'il y a une chance d'autofinancement, le transporteur peut passer au programme de soutien pour une période de cinq ans (programme précédent).

La déréglementation quasi totale du transport par autocar dans l'État du Michigan a accéléré le mouvement d'abandon des services d'autocar en zone rurale, en abolissant le système d'interfinancement du transport nolisé vers l'interurbain et des parcours rentables vers les parcours déficitaires.

Un certain chaos a suivi la déréglementation de 1982, les petits transporteurs se succédant sur les lignes intrarégionales, tandis que les entreprises nationales se disputaient les grandes lignes à coups de rabais. L'opération s'est soldée par l'abandon de multiples lignes intérieures, que l'État tente de restaurer en même temps qu'il tente de maintenir un service d'autocar en zone rurale.

Le financement de ces programmes d'aide provient en grande partie d'une taxe de 0,02 \$ sur le litre d'essence vendu dans l'État. Le transfert se fait donc à la charge des usagers de la route, quel que soit leur revenu.

La mesure est principalement dirigée vers les coûts d'exploitation, bien qu'une partie du programme consiste spécifiquement à compenser le manque de revenus du transporteur. On aurait pu choisir au lieu de cela d'offrir à l'utilisateur un rabais sur son titre de transport. L'effet aurait été moindre, en ce sens que moins de services auraient pu être maintenus, mais on aurait un meilleur équilibre entre l'offre et la demande. Cette dernière façon de procéder n'est toutefois pas propice au maintien d'un service pour lequel la demande est très faible, comme c'est souvent le cas en zone rurale.

Suède et Finlande : public et privé

Le transport interurbain s'effectue en Finlande et en Suède dans des conditions géographiques similaires à celles du Québec : climat nordique, topographie relativement plane, économie fondée en particulier sur l'exploitation des ressources minières et forestières. La population, 5 millions de Finlandais, 8,3 millions de Suédois, est à 80 % concentrée dans le tiers méridional des deux pays. La population suédoise est plus urbanisée (85 %) que la population finlandaise (60 %), mais cette dernière s'urbanise rapidement. Ces conditions géographiques sont comparables à celles du Québec, de l'Ontario et du Michigan, que nous avons décrites précédemment, à cette différence qu'il n'y a pas dans ces pays de très grandes agglomérations, comme Montréal, Détroit ou Toronto. On y trouve cependant une quinzaine de villes de plus de 100 000 habitants, qui forment une armature urbaine équilibrée.

Malgré ces similitudes, l'organisation du transport de voyageurs diffère grandement entre les deux pays. En Suède, le transport interurbain relève du secteur public, en Finlande du secteur privé.

En Suède

Le système suédois de transport public relève de la responsabilité des provinces, *LÄN*⁷⁸, mais son organisation se planifie et s'exécute à trois niveaux : l'État, la province, les municipalités, *KOMÜN*⁷⁹, chaque niveau ayant ses responsabilités propres, chacun ayant également le pouvoir de lever des impôts :

- la province prépare les plans de transport en déterminant les principaux axes à desservir (axes interrégionaux), en collaboration avec les municipalités constituantes;
- les municipalités complètent le plan de transport par l'addition du réseau local et des dessertes intraprovinciales (réseau intrarégional); elles s'occupent aussi du transport scolaire;
- l'État finance une partie des immobilisations, approuve les plans et réglemente les permis et les tarifs.

Les déficits d'exploitation sont partagés moitié-moitié entre la province et les municipalités. Les plans de transport reçoivent l'approbation du gouvernement suédois, après quoi les provinces et les municipalités lancent des appels d'offres publics pour l'exécution du plan, lui-même subdivisé en plusieurs contrats répartis entre différents transporteurs privés.

La compétence en matière de transport public, autrefois du ressort du gouvernement central, relève aujourd'hui des provinces. Chacune de ces provinces défi-

⁷⁸ Les *LÄN* suédois sont comparables à nos régions administratives par la taille (entre 130 000 et 660 000 habitants), mais elles ont un conseil élu au suffrage universel direct.

⁷⁹ Les municipalités suédoises (*KOMÜN*) comptent en moyenne 30 000 habitants (entre 8 000 et 500 000), pour une superficie moyenne de 1 500 km².

nit donc ses propres objectifs dans ce plan, qui a toujours eu pour but d'offrir partout au pays un niveau de service minimum.

En Finlande

Le système finlandais repose quant à lui sur l'initiative privée, mais n'en est pas moins interventionniste dans une certaine mesure, car en zone rurale la demande ne suffit plus pour maintenir un service autofinancé. Dans l'ensemble cependant, les services interurbains s'autofinancent. Ils se maintiennent par le jeu de l'offre et de la demande. En réalité, ils reçoivent une certaine aide financière indirecte par le rabatement des taxes sur l'essence, diverses autres mesures fiscales ainsi que le droit exclusif d'acheminer le courrier postal.

Le recours aux subventions directes constitue l'exception dans le système finlandais de transport interurbain. L'approche adoptée par le gouvernement est plutôt de créer des conditions d'exploitation susceptibles d'abaisser les coûts de production du service, d'où par exemple l'idée de confier aux autocaristes le transport du courrier.

Néanmoins, cette politique, moins gourmande d'impôts locaux et de deniers publics, a aussi ses limites. Par exemple, le niveau de service varie selon les régions. Les populations n'ont pas partout accès au même service. D'autre part, l'État doit intervenir financièrement pour maintenir un service minimal là où la population est dispersée. Mais, afin de contenir l'augmentation des coûts du service subventionné, on recourt au taxi collectif plutôt qu'à l'autocar, plus coûteux. Cette formule s'est beaucoup développée. Il circule 9 000 taxis en Finlande, dont la moitié est affectée au transport rural (un taxi pour 540 personnes en Finlande, contre un pour 900 en Suède)⁸⁰. Deux types de services sont offerts : l'un fonctionne sur appel, chaque voiture prenant plusieurs passagers si possible; l'autre dessert un

⁸⁰ Au Québec : un taxi pour 440 personnes.

itinéraire à horaire fixe. Les taxis acheminent également le courrier postal. Finalement, l'État rembourse de 50 à 85 % des coûts d'exploitation en milieu rural selon que la population est plus ou moins dispersée. La raison de cette aide financière est d'assurer un lien direct entre les collectivités rurales ou les villages forestiers.

Pourquoi cette politique nationale ? Il n'y a pas ici de véritable niveau intermédiaire de gouvernement, comme en Suède par exemple. Les douze provinces finlandaises sont en fait des circonscriptions administratives de l'État, sans autonomie politique. Les municipalités, au nombre de 461, sont des entités politiques, mais elles sont de faible taille et servent avant tout d'unité administrative de l'État pour l'enseignement, la santé et les services sociaux, domaine de compétence obligatoire. Elles s'engagent peu dans les transports publics, domaine de compétence facultative.

D'autre part, la population en Finlande est encore dans une assez forte proportion rurale et forestière (40 %). Toutefois, d'essentiellement rural et forestier qu'il était il y a vingt ans, le pays s'urbanise et s'industrialise, après avoir payé sa dette de guerre à l'URSS⁸¹.

Conséquence de l'augmentation des revenus, le nombre de voitures augmente rapidement. Il demeure toutefois encore bien inférieur à celui de la Suède et du Québec. Le taux de motorisation est aujourd'hui de 315 voitures privées par 1 000 personnes, 85 de moins qu'en Suède. La Finlande se trouve dans la situation du Québec et de la Suède il y a vingt ans. On peut en déduire que les difficultés du transport collectif en zone rurale iront en augmentant durant la prochaine décennie, avec l'accroissement de la dispersion et l'augmentation du nombre de voitures privées.

⁸¹ Durant la Deuxième Guerre mondiale, la Finlande est entrée en guerre aux côtés de l'Allemagne contre l'URSS, ce qui lui valut la perte d'une région (la Carélie) et une dette de guerre à l'égard des Soviétiques, après la victoire des Alliés.

En résumé

La Suède et la Finlande réglementent l'accès des transporteurs et les tarifs et maintiennent un système d'interfinancement des parcours et des modes de transport. Les deux pays interviennent financièrement dans le transport collectif, mais de manière très différente. L'approche suédoise est plus planificatrice et fait intervenir les niveaux intermédiaires de gouvernement, qui agissent comme autorités organisatrices du transport en commun. L'objectif national est de maintenir autant que possible un niveau égal de service partout au pays.

L'approche finlandaise mise sur l'initiative privée. Le gouvernement intervient principalement en tentant de créer les conditions nécessaires pour contenir l'augmentation des coûts d'exploitation. Les conditions d'exploitation ne sont pas tout à fait les mêmes dans les deux pays. La Suède est plus urbanisée (85 % de population urbaine) et plus motorisée (400/1 000 habitants). La Finlande s'urbanise et se motorise de plus en plus (60 % de population urbaine, avec un taux de motorisation de 315/1 000 habitants), mais la demande de transport public interurbain y est encore pour le moment beaucoup plus élevée qu'en Suède.

Les politiques en résumé

Saskatchewan

La Saskatchewan estime devoir fournir à sa population un service adéquat de transport public sur l'ensemble de son territoire. En raison d'une très forte dispersion de sa population et de la longueur parfois très grande des parcours, elle n'a d'autre choix que d'intervenir financièrement en subventionnant les parcours déficitaires. Une société d'État, la *Saskatchewan Transportation Company*, fournit la plupart des services d'autocar. Un programme spécial de soutien au transport rural a été créé à l'intention des transporteurs locaux qui maintiennent les liaisons

entre les petites localités et qui alimentent ainsi le réseau des grandes lignes. L'aide sert principalement à l'achat de minibus et de fourgonnettes.

Ontario

L'Ontario a redéfini sa politique sur les transports publics en 1978. Les objectifs énoncés alors étaient globalement de favoriser le développement d'un réseau interurbain rentable et suffisamment flexible pour s'adapter adéquatement à la demande. À ce titre, le gouvernement autorise la concurrence dans les corridors les plus fréquentés et applique le principe de l'interfinancement des parcours dans les régions moins densément peuplées. Pour la région située au nord des Grands Lacs, région très étendue et peu peuplée, l'État est intervenu par la création de la société *Ontario Northland Transportation Commission* (ONTC), qu'il a dotée d'un fonds public de 223 millions de dollars, avec charge d'organiser le transport des personnes et des marchandises.

L'objectif qui est à l'origine de cette société d'État semble être de maximiser la complémentarité de tous les moyens de transport dans cette région difficile d'accès, pour la maintenir ouverte et y faciliter l'exploitation des ressources naturelles.

Québec

Au Québec, le transport interurbain par autocar ne fait l'objet d'aucune politique particulière d'aide financière. Cependant, la réglementation et le contrôle qu'exerce le ministère des Transports sur l'accès au marché procurent aux titulaires de permis l'exclusivité de l'exploitation dans un secteur donné. La concurrence entre transporteurs, de fait, n'est pas admise.

Pour justifier ce monopole, la Commission des transports du Québec applique, dans une certaine mesure, le principe de l'interfinancement. Dans certains cas donc, un transporteur sera autorisé à desservir un itinéraire jugé rentable, à la

condition de desservir aussi un itinéraire moins lucratif et même déficitaire. En réalité, l'interfinancement des parcours a une portée limitée dans les régions en raison du grand nombre de petits transporteurs et de parcours marginalement rentables.

États-Unis

Aux États-Unis, la déréglementation intervenue en 1982 avec le *Bus Regulatory Reform Act* a servi d'accélérateur à un processus de réduction des services amorcé déjà depuis longtemps. Les défections massives de transporteurs en zones rurales ont amené le gouvernement américain vers une politique d'intervention financière accrue, dite *Reconnecting Rural America*⁸², qui permet d'assister financièrement les transporteurs et les administrations publiques locales.

Le *Federal Transit Agency* dispose ainsi d'un ensemble de programmes d'aide au transport régional qui s'adresse aux États. Le *Regional Transit Programm* en particulier permet à l'État de payer une partie des immobilisations et des frais d'exploitation pour des liaisons entre agglomérations de moins de 50 000 habitants. La plupart des États et leurs organismes locaux et régionaux collaborent à ce programme, dont en particulier l'État du Michigan qui présente beaucoup de similitude avec l'Ontario et le Québec.

Scandinavie

La Scandinavie ne présente pas l'unité géographique et politique qu'on lui prête quelquefois. Parmi les pays scandinaves, la Suède et la Finlande ont cependant de nombreux points communs. Ces pays doivent tous deux composer avec une population dispersée et ont un climat presque identique, une histoire et une cul-

⁸² U.S. Department of Agriculture, Office of Transportation :

- *Report on Rural Intercity Passenger Transportation*, Washington, 1989, 123 pages.
- *Recommandations for a National Strategy*, Omaha, Nebraska, 1988, 52 pages.

ture intimement liées. Leur façon d'organiser le transport interurbain est pourtant bien différente. La Suède mise sur la planification et les niveaux intermédiaires de gouvernement que sont les provinces et les municipalités. La Finlande mise plutôt sur l'initiative privée. Les deux pays interviennent financièrement pour soutenir le transport là où la population est dispersée, mais alors que la Suède subventionne directement les transporteurs, la Finlande tente de créer des conditions favorables au développement des entreprises de transport en allégeant leurs coûts d'exploitation. Le coût du transport rural en Suède est plus élevé qu'en Finlande, mais la demande y est aussi moins forte : 1,40 \$/ kilomètre-véhicule en Finlande, contre 2,20 \$ pour la Suède, en dollars canadiens de 1987.

RÉSUMÉ DE LA SITUATION ET CONCLUSION

Les services d'autocars interurbains accusent une certaine régression depuis le début des années 80. La diminution de la demande, qui est responsable de cette situation, et l'augmentation des coûts d'exploitation, qui devient nécessaire pour maintenir des services déficitaires, conduisent tout droit à la désaffectation des services de transport collectif en zone rurale et à la réduction des liaisons intervilles. Si les mécanismes de marché et le jeu de l'interfinancement n'arrivent plus à maintenir seuls une offre satisfaisante, une partie de la clientèle optera alors pour l'automobile, ce qui diminuera encore davantage la rentabilité du transport par autocar et, par voie de conséquence, la clientèle captive de ce mode de transport.

Les entreprises ne peuvent exploiter à perte bien longtemps. Or, si l'on en croit les revenus d'exploitation, bon nombre d'entre elles exploitent déjà à la limite de la rentabilité, des itinéraires qu'elles devront à plus ou moins court terme abandonner. Ces données montrent aussi que ce n'est pas la structure des entreprises qui est en cause, mais le marché qui régresse et se transforme.

L'évolution des conditions du marché

Les différents itinéraires sont liés à l'axe Ottawa–Montréal–Québec et organisés en deux grands 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.

Partant de cet axe principal, les services d'autocars desservent les centres régionaux de Hull, Val-d'Or, Rouyn, Mont-Laurier, Joliette, Shawinigan, Sherbrooke, Chicoutimi, Baie-Comeau et Rimouski, c'est le réseau de base. De là les services se diffusent à l'intérieur des régions, pour rejoindre les centres secondaires et les localités rurales, c'est le réseau régional.

Le réseau régional est menacé de disparition à plus ou moins court terme, faute de clientèle suffisante à cause d'une population qui vieillit et diminue. Une hausse des tarifs ou une réduction des fréquences, dans ces circonstances, entraîne une baisse de l'utilisation du service et ainsi de suite.

Le réseau de base, bien que rentable, voit sa clientèle diminuer face à la concurrence de l'automobile. La marge bénéficiaire des transporteurs sur ce réseau s'amenuise et oblige ces derniers à des rajustements périodiques des fréquences pour optimiser l'usage de leurs véhicules.

Le jeu des facteurs démographiques

Bien que la demande de déplacements interurbains augmente globalement avec la population, la part qui revient à l'autocar ne cesse de diminuer. Deux facteurs peuvent expliquer ce phénomène : la population augmente dans les grands centres urbains de Hull-Ottawa, Québec et surtout dans la périphérie de Montréal, alors qu'elle diminue dans les régions périphériques ou qu'elle augmente très faiblement; deuxièmement, la population vieillit, c'est-à-dire qu'il y a moins de jeunes en dessous de 25 ans.

La cohorte des actifs, 25 à 65 ans, augmente fortement, ce qui pourrait fournir aux transporteurs l'occasion d'accroître leur part de marché. Cependant, ces nouveaux actifs se déplacent principalement en automobile. Pour s'ajuster à cette nouvelle clientèle, les transporteurs devront miser sur la qualité de leurs services et réduire leurs tarifs, une équation assurément difficile à résoudre.

L'évolution historique et les facteurs politiques

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 la situation. Une guerre des prix, dans un contexte de récession, conduit plusieurs transpor-

teurs 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 un privilège d'exploitation, leur garantissant ainsi une rente de monopole. En contrepartie, les transporteurs doivent assurer des services sur certains itinéraires déficitaires par effet de péréquation ou d'interfinancement.

La période de la guerre fait gonfler la demande de transport, qui retrouve au début des années 50 des proportions correspondant davantage aux lois du marché, 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.

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.

Depuis 1981, 88 itinéraires ont été supprimés sur les 222 qui existaient à l'époque. Ces services ne pouvaient plus s'autofinancer et les transporteurs n'ont pas voulu en continuer l'exploitation faute de rentabilité. La conséquence de ces retraits sera de laisser une partie de la population sans service de transport en commun pour ses déplacements vers les petites agglomérations ou vers le réseau de base, qui conduit aux grandes agglomérations.

La réglementation et le jeu de l'interfinancement

Pendant longtemps ce système d'autocars interurbains s'est maintenu grâce à une demande forte et grâce aussi à un régime d'interfinancement. Jusqu'en 1986, les

permis «nolisé» et «interurbain» étaient indissociables, et une partie des profits réalisés dans le transport nolisé servait à maintenir des services interurbains qui ne pouvaient s'autofinancer. D'autre part, durant cette période la compagnie Voyageur assurait à elle seule 75 % de l'offre totale de transport. Les profits réalisés sur les grands itinéraires ont en partie servi au maintien de lignes déficitaires en milieu rural.

La véritable régression survient au début des années 80, alors que Voyageur perd 40 % de sa clientèle. L'interfinancement devenant alors trop lourd à supporter, Voyageur vend graduellement ses permis les moins rentables à des transporteurs régionaux dont les coûts d'exploitation sont moins élevés. En 1989, Voyageur se retire des services d'autocar au Québec.

La nouvelle distribution des parcours, la régression de la demande dans le secteur interurbain et la croissance dans le secteur nolisé rendent plus évidente l'incompatibilité de cette double activité. Le Ministère revoit sa politique d'interfinancement de l'interurbain et du nolisé et sépare finalement en 1986 les deux types de transport.

La partition de Voyageur 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 efficace de transport par autocar à travers tout le Québec grâce à l'interfinancement, des entreprises d'envergure régionale ont de la difficulté à maintenir le même service. La cause profonde n'est pas imputable aux transporteurs, mais à une régression de la demande de transport par autocar interurbain, notamment en raison du vieillissement de la population et d'un certain déséquilibre démographique régional. Néanmoins, l'écart se creuse entre petites et grandes agglomérations. Dans les agglomérations d'une certaine importance la proportion atteint 63 %, et même 100 % au-delà de 20 000 habitants.

Une politique de transport par autocar : orientations

La réglementation québécoise, qui restreint l'accès au marché du transport par autobus, avait pour but de stabiliser les services à un niveau qui réponde aux besoins de la population. Le développement qui a suivi les premières lois dans ce domaine a permis d'atteindre cet objectif, sans subvention directe de l'État, au moyen de l'interfinancement.

Aujourd'hui, l'interfinancement des parcours est rendu plus difficile en raison de la diminution de la clientèle sur le réseau régional. Néanmoins, il existe toujours et il serait sans doute souhaitable de le maintenir dans la mesure du possible. Nous devons toutefois être conscient que ce système est de plus en plus lourd à supporter pour les transporteurs et que son maintien aura comme conséquence d'amoinrir graduellement la rentabilité générale des entreprises, qui devront alors compenser leurs pertes par des hausses de tarif ou une réduction des services, ce qui serait contre-productif et aurait comme effet d'accélérer le mouvement de régression. La possibilité de maintenir un niveau de service adéquat par l'interfinancement uniquement se trouve ainsi remise en question.

D'autres mesures doivent donc être considérées. Dans ces conditions, l'aide financière, autant que l'encadrement réglementaire, sont des hypothèses à envisager.

La déréglementation de l'accès au marché

Le gouvernement fédéral propose aux provinces la libéralisation complète du transport par autocar extraprovincial. Les provinces ont par ailleurs convenu, dans l'*Accord sur le commerce intérieur*, de réviser certaines clauses de leur réglementation, notamment celles qui régissent l'accès au marché du transport par autocar, sans toutefois présumer d'une déréglementation complète.

Devant cette proposition, plusieurs provinces, dont le Québec, ont exprimé des réserves quant aux effets de cette politique sur le maintien d'un service adéquat de transport en commun sur leur territoire, et en particulier sur le maintien des services en milieu rural.

Si l'interurbain connaît des difficultés, les causes n'en sont pas forcément imputables à la réglementation, mais à l'évolution du marché des déplacements. Le vieillissement de la population et sa concentration dans la grande région de Montréal sont les véritables facteurs qui expliquent la désaffection à l'égard de certains services. Dans ces circonstances, une déréglementation économique complète risquerait d'affaiblir encore davantage les services à faible potentiel d'utilisation; les transporteurs rechercheraient non seulement les itinéraires les plus lucratifs, mais aussi les plages horaires les plus intéressantes, délaissant sans doute les itinéraires intrarégionaux les moins rentables. Ce comportement normal et économiquement logique est-il compatible avec les objectifs de développement régional? Voilà des questions fondamentales, qu'il faudra se poser afin de déterminer les grandes lignes d'une réorientation de la politique actuelle.

L'intervention financière

Les mesures d'intervention financières sont nombreuses, comme on peut le constater à la lecture du chapitre intitulé *Les politiques en transport* sur les expériences étrangères, et il semble bien qu'elles soient la condition indispensable au maintien des services de transport par autocar interurbain en milieu rural. Différentes avenues sont possibles, mais il reste à déterminer lesquelles sont applicables dans le contexte actuel de restriction des dépenses publiques.

Si l'on devait intervenir financièrement pour maintenir les services d'autocar, il faudrait viser les parcours déficitaires ou susceptibles de le devenir à court terme. L'aide devrait prendre la forme d'une subvention à l'exploitation, sur la fondement d'un contrat à durée limitée avec le transporteur. Afin de simplifier l'ad-

ministration du programme et d'éviter les dépassements de coûts, elle devrait être calculée sur le coût moyen par kilomètre et pondérée par un niveau-cible d'autofinancement.

L'autorité organisatrice du service pourrait être une municipalité régionale ou un regroupement de municipalités intéressées. La perspective d'une intégration des modes de transport dans les régions favorise la prise en charge par le milieu municipal, sur le modèle des actuelles corporations intermunicipales de transport.

NOTES

1. Le dénombrement donne 6 895 306 habitants au Québec en 1991. La correction du sous-dénombrement porte cette population à 7 081 108 habitants. Statistique Canada, catalogues 93-303 et 93-341F.
2. **Agglomération de recensement et région métropolitaine de recensement**

Le concept général d'agglomération de recensement (AR) et de région métropolitaine de recensement (RMR) s'applique à un grand noyau urbain ainsi qu'aux régions urbaines et rurales adjacentes dont le degré d'intégration économique et sociale avec ce noyau urbain est très élevé.

Une AR est délimitée à partir d'un noyau urbanisé lorsque ce dernier compte au moins 10 000 habitants, d'après les résultats du dernier recensement. Lorsque la population du noyau urbanisé d'une AR atteint 100 000 habitants, selon le dernier recensement, cette AR devient une RMR.

Critères d'intégration des subdivisions de recensement

Chaque AR et RMR se compose d'une ou plusieurs subdivisions de recensement (SDR) répondant à au moins un des critères suivants :

- La SDR est comprise entièrement ou en partie dans le noyau urbanisé.
- Au moins 50 % de la population active occupée demeurant dans la SDR travaille dans le noyau urbanisé, d'après les données de 1981 sur le navettage.
- Au moins 25 % de la population active occupée travaillant dans la SDR demeure dans le noyau urbanisé, d'après les données de 1981 sur le navettage.
- Si une SDR répond aux critères d'inclusion mais n'est pas contiguë à une AR ou à une RMR, les données sur le navettage sont agrégées pour toutes les SDR au sein de la subdivision de recensement unifiée (SRU). On décide ensuite de l'inclusion ou de l'exclusion de l'ensemble de la SRU dans l'AR ou la RMR.

- Si le nombre de navetteurs est inférieur à 100, les SDR sont exclues de l'AR ou de la RMR, même si elles répondent aux critères 2 et 3.
- Même si les SDR répondent aux critères 2, 3, 4 ou 5, la nécessité de maintenir la contiguïté de l'AR ou de la RMR déterminera son inclusion ou son exclusion.

Source : Statistique Canada, Dictionnaire du recensement de 1991, catalogue 92-301F.

3. Sur les 132 itinéraires répertoriés, huit sont des itinéraires extraprovinciaux qui, soit complètent le réseau québécois à l'extérieur du territoire comme par exemple Ottawa-Pembroke-North-Bay qui complète le réseau de l'Abitibi, soit relie de grandes agglomérations comme Montréal-Toronto-New York-Boston, et qui forment en fait un troisième réseau. Les six itinéraires extraprovinciaux (voir annexe III) ne sont pas comptabilisés dans cette partie sur l'évolution de l'offre de transport par autocar interurbain.
4. Les données de 1980 et 1981 sur l'achalandage proviennent de transporteurs qui représentaient la presque totalité de l'offre réelle de transport. De 1990 à 1992, les résultats ont été extrapolés à partir des données d'achalandage d'un ensemble de transporteurs représentant 60 % de l'offre réelle.
5. Meyer, J.R. et Oster Jr. C.V. *Deregulation and the Future of Intercity Passenger Travel*, MIT Press, 1987, p. 183-203 et p. 249-260.

Oum, T.H. et Gillen, D.W. *The Structure of Intercity Travel Demands in Canada : Theory Tests and Empirical Results*, *Transportation Research*, vol. 17-B, n° 3, 1983, p. 175-191.

Meyer, J.R. et Oster Jr. C.V. *Deregulation and the Future of Intercity Passenger*, op. cit., p. 254-260 et Winston, C. *Conceptual Developments in the Economics of Transportation : An Interpretive Survey*, *Journal of Economic Literature*, vol. 23, mars 1985, p. 69 à 78.

Babcock, M.W. et German, H.W. *A model of the Demand for Intercity Bus Travel*, *Transportation Research Forum Proceedings*, vol. XXV, n° 1, 1984, p. 187-193 et Douglas, N.J. *An Econometric Investigation into the Demand*

Function for U.K. Express Coach travel During a Period of Deregulation, Transportation Research Forum Proceedings, vol. XXV, n° 1, 1984, p. 194-203.

Commission canadienne des transports, *Intercity Passenger Transport Study*, Ottawa, 1969, p. 30.

6. Depuis 1986, l'achalandage sur les réseaux des corporations municipales de transport de la région de Montréal augmente en moyenne de 7 % par année avec des taux de croissance exceptionnellement forts dans le cas des CIT de Sainte-Julie, Repentigny, Roussillon, Le Richelain, Deux-Montagnes et Des Moulins.

Il s'agit ici de transport en zone suburbaine différent donc du transport interurbain en ce que les usages empruntent ces services principalement pour se rendre à leur travail. Toutefois, un certain nombre d'itinéraires dépassent largement les limites de la région métropolitaine de recensement et acquièrent de ce fait un caractère très proche du transport interurbain.

Ces services de transport par autobus sont organisés par des municipalités, exécutés à contrat par des transporteurs privés et partiellement subventionnés par le gouvernement du Québec et les municipalités membres. La part relative des usagers se situe à 45 % des coûts en moyenne, mais elle varie grosso modo de 30 % à 60 % selon les CIT en 1993. La part des usagers tend à augmenter avec l'augmentation de l'achalandage.

(voir Auclair, Louise, 1993).

7. L'enquête origine-destination s'est déroulée sur 32 itinéraires sélectionnés en collaboration avec l'APAQ et les onze transporteurs concernés entre le 28 août et le 17 septembre 1992. L'opération fut financée par le Service projet-ouest de la Direction générale du génie. M. Son Thu Le agissait en qualité de responsable, M. Charles LaRochelle agissait en qualité de coordonnateur de l'opération et M^{me} Céline Toupin, statisticienne, en qualité responsable de la saisie des données.

La firme LGL, une filiale du groupe SNC-Lavalin, a reçu le mandat d'exécuter le devis préparé par la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes.

1 825 personnes ont remis le questionnaire et 1 724 de ces questionnaires ont été retenus pour la compilation.

8. Les prix des différents biens et services ont été obtenus auprès des fournisseurs habituels des compagnies d'autocars et représentent des prix moyens. Le modèle de coûts flexible est un instrument ponctuel, élaboré pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1993. Toute analyse faite pour une autre période serait moins précise, les facteurs inflationnistes ayant un impact différent d'une variable à l'autre du modèle.

BIBLIOGRAPHIE

STATISTIQUE CANADA, *Régions métropolitaines de recensement et agglomérations de recrutement*, catalogue n° 93-303, Ottawa.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES DU QUÉBEC, *Répertoire des municipalités du Québec, 1991 et 1994*, Québec.

STATISTIQUE CANADA, *Régions urbaines*, catalogue n° 93-305, Ottawa.

GOUVERNEMENTS DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO, *Rapport final du Groupe de travail sur un train rapide Québec-Ontario*, mai 1991, Québec, Toronto.

LABALETTE, J.L., *Analyse et impact de la réglementation sur le transport interurbain par autocar au Québec*, Ministère des Transports du Québec, 1983, Québec.

TRANSPORTS CANADA, *Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada*, juin 1975, Ottawa.

TRANSPORTS CANADA, *Étude de la concurrence et de la réglementation dans l'industrie des transports interurbains par autocar; Étude n° 2 : Définitions et particularités des marchés de l'industrie canadienne du transport interurbain par autocar*, mars 1981, Ottawa.

DOMPIERRE, FRANCE, *Évaluation de l'offre de service de transport interurbain par autocar au Québec entre 1980 et 1984*, Ministère des Transports du Québec, octobre 1985, Québec.

LA COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS AU CANADA, *Directions : Rapport final*, volume 2, 1993, Ottawa.

STATISTIQUE CANADA, *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain*, catalogue n° 53-215 (annuel) et 53-003 (mensuel), Ottawa.

- RESCHENTHALER, G.B., *Performance et réglementation : le transport interurbain par autobus au Canada*, Consommation et Corporations Canada, 1981, Ottawa.
- BOUCHER, MICHEL, *L'industrie québécoise du transport par autocar : réglementation, pratique et performance*, École nationale d'administration publique, Université du Québec, octobre 1990, Québec.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Répertoire statistique 1993 des organismes municipaux et intermunicipaux de transport*, Louise Auclair, Direction du transport terrestre des personnes, décembre 1994, Montréal.
- STATISTIQUE CANADA, *Projections démographiques pour le Canada, les provinces et les territoires*, 1989-2001, catalogue 91-520, Ottawa.
- BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 1986-2046*, Les publications du Québec, 1990, Québec.
- OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE, *L'énergie au Canada*, 1991, Ottawa.
- STATISTIQUE CANADA, *Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur*, 1993, catalogue n° 51-204, Ottawa.
- MIGUÉ ET AL., *Le prix du transport au Québec*, Éditeur officiel du Québec, 1978, Québec.
- ROY, JEAN-PIERRE, «Performance of Intercity Bus Operators in Canada», *Economic Research*, Transports Canada, March 1995, Ottawa (document inédit).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Analyse de la situation financière de l'industrie du transport scolaire au Québec*, Choquette, Corriveau, Grenier, 1991, Québec.
- MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC, *Discours sur le budget et renseignements supplémentaires*, 9 mai 1995, Québec.

- PEAT ET AL., *Réglementation du transport de passagers par autocar*, Peat, Marwick, Stevenson et Kellog, Approvisionnement et Services Canada, 1992, Ottawa.
- GARGAILLO, L. ET PLANCHE, O., *Les transports collectifs interurbains; des transports pour demain*, Éditions Celse, 1994, Paris.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec, rapport d'étape*, 1984, Québec.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Analyse de l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec dans le cadre d'un assouplissement de la réglementation*, septembre 1985, Québec.
- ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS DU QUÉBEC, *Politiques globales et mesures incitatives à l'utilisation des transports interurbains par autobus et autocar au Québec* (document présenté au ministre des Transports), octobre 1991, Québec.
- DOMENACH, OLIVIER, *Transports non urbains: scénarios d'évolution*, Diffusion EDISUD, Aix-en-Provence.
- TALVITIE, A., ET AL., *Privatization and Deregulation in Passenger Transportation*, The University of Tampere, The University of Technology, Helsinki (document de conférence) 16-20, 1992, Tampere.
- O.C.D.E., *Les villes et leurs transports*, 1988, Paris.
- UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS, *Analyse de l'organisation des transports publics locaux au sein de la Communauté européenne*, 1993, Bruxelles.
- MARTIN, C. ET LAFLEUR, M., *Rapport de la tournée de consultation effectuée en Angleterre sur la réglementation du transport interurbain des personnes par autocar*, Transports Québec, 1985, Québec.

CHAREST, S., *Analyse de la situation financière des transporteurs par autocar au Québec*, Ministère des Transports du Québec, septembre 1985, Québec.

LAWSON, JOHN, *Analysis of Intercity Bus Industry Statistics*, Economic Analysis, Transports Canada, April 1995, Ottawa.

POPULATION URBAINE

(1981 - 1991)

POPULATION URBAINE DU QUÉBEC 1981-1991

Recensement du Canada 1981, 1986 et 1991.

# Région adm.	Région urbaine	Population			Variation
		1981	1986	1991	1981-91

Région métropolitaine de recensement

1	07	Ottawa-Hull (partie Québec)	186 493	200 214	238 735	28,0%
2	05	Sherbrooke	125 183	129 960	139 194	11,2%
3	03	Québec	583 820	603 167	645 550	10,6%
4	06	Montréal	2 862 286	2 921 357	3 127 242	9,3%
5	04	Trois-Rivières	125 343	128 888	136 303	8,7%
6	02	Chicoutimi-Jonquière	158 229	158 468	160 928	1,7%
Total			4 041 354	4 142 054	4 447 952	10,1%

Agglomération de recensement

1	16	Granby	48 150	51 176	59 410	23,4%
2	15	Saint-Jérôme	42 799	44 048	51 986	21,5%
3	12	Saint-Georges	19 318	21 022	23 095	19,6%
4	16	Saint-Jean-sur-Richelieu	58 175	59 958	68 378	17,5%
5	08	Val-d'Or	25 728	27 178	30 041	16,8%
6	05	Magog	18 149	18 738	20 426	12,5%
7	04	Drummondville	54 679	56 283	60 092	9,9%
8	08	Rouyn-Noranda	35 416	36 495	38 739	9,4%
9	04	Victoriaville	36 427	38 092	39 826	9,3%
10	14	Joliette	34 463	34 897	37 525	8,9%
11	01	Rimouski	44 914	46 210	47 818	6,5%
12	16	Saint-Hyacinthe	47 440	48 303	50 193	5,8%
13	01	Rivière-du-Loup	22 421	22 517	23 457	4,6%
14	16	Valleyfield	39 491	38 797	40 061	1,4%
15	07	Lachute	11 729	11 586	11 730	0,0%
16	02	Alma	30 333	26 977	30 191	-0,5%
17	16	Sorel	47 030	46 096	46 365	-1,4%
18	16	Cowansville	12 693	12 114	12 510	-1,4%
19	09	Baie-Comeau	33 687	33 047	32 823	-2,6%
20	04	Shawinigan	63 352	61 965	61 672	-2,7%
21	02	Dolbeau	15 448	15 288	15 023	-2,8%
22	12	Montmagny	12 405	11 958	11 861	-4,4%
23		Cambellton (partie Québec)	2 577	2 551	2 675	3,8%
24	01	Matane	15 639	15 361	14 858	-5,0%
25	04	La Tuque	14 005	13 468	13 050	-6,8%
26	12	Thetford-Mines	34 161	31 940	30 279	-11,4%
27	09	Sept-Îles	32 623	28 050	27 273	-16,4%
28	10	Chibougamau	10 732	9 922	8 855	-17,5%

POPULATION URBAINE DU QUEBEC 1981-1991

Recensement du Canada 1981, 1986 et 1991.

# Région adm.	Région urbaine	Population			Variation
		1981	1986	1991	1981-91
	Total	863 984	864 037	910 212	5,4%
Subdivision de recensement					
1	14 Lavaltrie	2 053	2 690	4365	112,6%
2	16 Sainte-Madeleine	1 361	1 508	2181	60,2%
3	15 Sainte-Anne-des-Plaines	3 209	3 984	4651	44,9%
4	12 Saint-Apollinaire	1 422	1 588	1885	32,6%
5	07 Fort-Coulonge	1 616	1 896	2078	28,6%
6	16 Contrecoeur	2 376	3 180	3051	28,4%
7	16 Napierville	2 343	2 551	2909	24,2%
8	14 Lac-Lapierre (Saint-Lin)	0	1 488	1821	22,4%
9	16 Saint-Pie	1 725	1 739	2083	20,8%
10	14 Sainte-Julienne	1 052	1 160	1270	20,7%
11	14 Laurentides	1 947	2 018	2336	20,0%
12	07 Saint-André-Avelin	1 312	1 361	1550	18,1%
13	14 L'Assomption	4 844	5 280	5706	17,8%
14	16 Saint-Rémi	3 246	3 461	3820	17,7%
15	14 L'Epiphanie	2 971	2 846	3469	16,8%
16	14 Saint-Joseph-de-Lanoraie	1 343	1 294	1562	16,3%
17	12 Sainte-Marie	6 180	6 483	7147	15,6%
18	03 Pont-Rouge	3 580	3 694	4133	15,4%
19	12 Sainte-Claire	1 793	1 922	2054	14,6%
20	04 Notre-Dame-du-Bon-Conseil	1 089	1 166	1244	14,2%
21	02 Normandin	2 069	2 233	2335	12,9%
22	16 Saint-Damase	1 203	1 215	1348	12,1%
23	12 Saint-Ephrem-de-Tring	0	998	1117	11,9%
24	16 Verchères	2 914	3 037	3255	11,7%
25	14 Rawdon	2 958	3 032	3297	11,5%
26	14 Saint-Félix-de-Valois	1 462	1 650	1625	11,1%
27	16 Rigaud	2 257	2 203	2503	10,9%
28	14 Crabtree	1 950	1 979	2157	10,6%
29	07 Papineauville	1 481	1 488	1637	10,5%
30	14 Alençon (st-Ignace-de-Loyola)	1 237	1 281	1 349	9,1%
31	02 Saint-Gédéon	1 569	1 627	1707	8,8%
32	15 Saint-Sauveur-des-Monts	2 348	2 435	2545	8,4%
33	16 Roxton-Falls	1 245	1 283	1336	7,3%
34	01 Amqui	4 052	4 349	4 339	7,1%
35	12 Saint-Jean-Port-Joli	1 813	1 883	1941	7,1%
36	10 Lebel-sur-Quévillon	3 136	3 442	3351	6,9%
37	15 Saint-André est	1 293	1 351	1374	6,3%
38	12 Vallée-Jonction	1 133	1 171	1201	6,0%

POPULATION URBAINE DU QUEBEC 1981-1991

Recensement du Canada 1981, 1986 et 1991.

# Région adm.	Région urbaine	Population			Variation
		1981	1986	1991	1981-91
39	05 Coaticook	6 271	6 441	6637	5,8%
40	16 Lacolle	1 319	1 376	1392	5,5%
41	04 Saint-Cyrille-de-Wendover	1 041	1 074	1095	5,2%
42	04 Gentilly	2 190	2 195	2291	4,6%
43	14 Saint-Jacques	2 152	2 153	2251	4,6%
44	12 Saint-Prosper	2 150	2 182	2234	3,9%
45	02 Albanel	1 014	1 032	1 048	3,4%
46	12 Saint-Anselme	1 808	1 821	1861	2,9%
47	03 Beaufré	5 233	4 931	5378	2,8%
48	08 La Sarre	5 845	6 399	5996	2,6%
49	01 La Pocatière	4 173	4 398	4263	2,2%
50	16 Acton Vale	4 385	4 333	4468	1,9%
51	12 Saint-Agapit	1 722	1 668	1754	1,9%
52	04 Yamachiche	1 258	1 251	1280	1,7%
53	04 Maskinongé	1 005	1 014	1022	1,7%
54	16 Côteau-du-Lac	1 247	1 165	1266	1,5%
55	16 Sainte-Martine	2 196	2 186	2228	1,5%
56	02 Saint-Coeur-de-Marie	1 309	1 337	1325	1,2%
57	08 Témiscaming	2 097	2 071	2122	1,2%
58	14 Saint-Michel-des-Saints	1 584	1 483	1586	0,1%
59	15 Ferme-Neuve	2 266	2 172	2267	0,0%
60	04 Warwick	2 847	2 807	2836	-0,4%
61	12 Saint-Damien-de-Buckland	1 522	1 565	1514	-0,5%
62	03 La Malbaie	4 080	3 977	4043	-0,9%
63	16 Saint-Césaire	2 935	2 970	2907	-1,0%
64	07 Shawville	1 608	1 575	1591	-1,1%
65	01 Saint-Joseph-de-la-Riv.-Bleue	1 115	1 145	1101	-1,3%
66	02 Saint-Ambroise	2 235	2 270	2198	-1,7%
67	04 Nicolet	4 880	5 065	4789	-1,9%
68	04 Saint-Léonard-d'Aston	0	1 027	1006	-2,0%
69	15 Saint-Jovite	2 754	2 683	2691	-2,3%
70	02 Saint-Bruno	0	2 971	2901	-2,4%
71	12 Lac-Etchemin	2 729	2 666	2661	-2,5%
72	08 Ville-Marie/Ville-Marie	2 651	2 621	2581	-2,6%
73	09 Havre-Saint-Pierre	3 200	3 113	3114	-2,7%
74	04 Princeville	4 023	3 905	3914	-2,7%
75	01 Lac-au-Saumon	1 136	1 097	1103	-2,9%
76	03 Portneuf	2 683	2 613	2604	-2,9%
77	15 Sainte-Agathe-des-Monts	5 315	4 994	5150	-3,1%
78	12 Saint-Joseph-de-Beauce	3 216	3 183	3111	-3,3%
79	04 Saint-Alexis-des-Monts	1 991	1 991	1911	-4,0%
80	04 Plessisville	7 249	7 042	6952	-4,1%

POPULATION URBAINE DU QUEBEC 1981-1991

Recensement du Canada 1981, 1986 et 1991.

#	Région adm.	Région urbaine	Population			Variation 1981-91
			1981	1986	1991	
81	12	Saint-Raphael	1 346	1 279	1285	-4,5%
82	03	Donnacona	6 895	6 748	6581	-4,6%
83	12	Sainte-Justine	1 080	1 049	1030	-4,6%
84	15	Labelle	1 316	1 220	1255	-4,6%
85	14	Berthierville	4 049	3 805	3854	-4,8%
86	16	Ormstown	1 659	1 620	1577	-4,9%
87	02	Saint-Jérôme (Metabetchouan)	2 199	2 125	2090	-5,0%
88	15	Prévost	1 275	1 274	1211	-5,0%
89	08	Amos	9 856	9 527	9350	-5,1%
90	16	Huntingdon	3 018	2 919	2859	-5,3%
91	01	Sayabec	1 721	1 712	1629	-5,3%
92	12	Saint-Martin	1 565	1 535	1481	-5,4%
93	05	Weedon-Centre	1 263	1 204	1195	-5,4%
94	14	Saint-Donat-de-Montcalm	1 521	1 399	1439	-5,4%
95	16	Farnham	6 498	6 102	6146	-5,4%
96	12	Saint-Henri-de-Lévis	1 545	1 577	1455	-5,8%
97	16	Bedford	2 832	2 733	2665	-5,9%
98	03	Baie Saint-Paul	3 967	3 925	3733	-5,9%
99	08	Malartic	4 574	4 422	4284	-6,3%
100	04	Saint-Thecle	1 703	1 679	1594	-6,4%
101	03	Saint-Raymond	3 605	3 422	3373	-6,4%
102	09	Forestville	3 830	3 564	3583	-6,4%
103	04	Louiseville	4 759	4 570	4451	-6,5%
104	01	Mont-Joli	6 713	6 670	6264	-6,7%
105	01	Saint-Pascal	2 763	2 718	2578	-6,7%
106	02	Saint-Félicien	5 571	5 470	5193	-6,8%
107	08	Barraute	1 273	1 195	1177	-7,5%
108	03	Château-Richer	1 896	1 854	1752	-7,6%
109	01	Notre-Dame-du-Lac	1 641	1 580	1513	-7,8%
110	05	Windsor	5 236	4 850	4813	-8,1%
111	12	East Broughton	2 687	2 605	2469	-8,1%
112	15	Sainte-Adèle	4 315	4 113	3952	-8,4%
113	03	Clermont	3 488	3 149	3174	-9,0%
114	12	Sainte-Croix	1 814	1 792	1650	-9,0%
115	15	L'Annonciation	2 384	2 318	2163	-9,3%
116	05	East Angus	4 016	3 701	3639	-9,4%
117	05	Lac-Mégantic	5 157	4 718	4671	-9,4%
118	04	Bernierville	2 113	2 032	1907	-9,7%
119	15	Mont-Laurier	5 954	5 539	5359	-10,0%
120	12	Beauceville	4 302	4 129	3869	-10,1%
121	07	Thurso	2 780	2 578	2478	-10,9%
122	01	Saint-Pacôme	1 124	1 130	1001	-10,9%

POPULATION URBAINE DU QUEBEC 1981-1991

Recensement du Canada 1981, 1986 et 1991.

#	Région adm.	Région urbaine		Population		Variation
		1981	1986	1991	1981-91	
123	01	<i>Saint-Jean-de-Dieu</i>	1 377	1 270	1223	-11,2%
124	11	<i>Chandler</i>	0	2 877	2555	-11,2%
125	01	<i>Saint-Esprit</i>	1 068	1 041	948	-11,2%
126	02	<i>Girardville</i>	1 128	1 078	1000	-11,3%
127	04	<i>Pierreville</i>	1 212	1 146	1074	-11,4%
128	03	<i>Saint-Siméon</i>	1 152	1 074	1020	-11,5%
129	01	<i>Dégelis</i>	2 345	2 313	2072	-11,6%
130	09	<i>Les Escoumins</i>	1 735	1 660	1525	-12,1%
131	05	<i>Valcourt</i>	2 607	2 501	2284	-12,4%
132	05	<i>Richmond</i>	3 568	3 260	3123	-12,5%
133	03	<i>Saint-Marc-des-Carrières</i>	2 106	2 021	1842	-12,5%
134	01	<i>Trois-Pistoles</i>	4 445	4 290	3886	-12,6%
135	03	<i>Saint-Tite</i>	3 042	2 831	2654	-12,8%
136	02	<i>Notre-Dame-de-la-Doré</i>	1 064	1 060	926	-13,0%
137	10	<i>Normétal</i>	1 312	1 171	1135	-13,5%
138	12	<i>Disraeli</i>	3 181	3 004	2749	-13,6%
139	01	<i>Causapscal</i>	2 501	2 339	2160	-13,6%
140	01	<i>Price</i>	2 273	2 081	1962	-13,7%
141	15	<i>Brownsburg</i>	2 875	2 679	2480	-13,7%
142	01	<i>Cabano</i>	2 470	2 449	2130	-13,8%
143	12	<i>Saint-Joseph-de-Coleraine</i>	1 660	1 537	1429	-13,9%
144	14	<i>Saint-Gabriel</i>	3 161	2 929	2716	-14,1%
145	01	<i>Saint-Fabien</i>	1 361	1 315	1164	-14,5%
146	11	<i>New-Richmond</i>	2 518	2 172	2153	-14,5%
147	02	<i>Hébertville</i>	1 433	1 388	1225	-14,5%
148	16	<i>Waterloo</i>	4 664	4 265	3964	-15,0%
149	07	<i>Maniwaki</i>	5 424	5 168	4605	-15,1%
150	08	<i>Senneterre</i>	3 890	3 628	3265	-16,1%
151	11	<i>Rivière-au-Renard</i>	2 211	2 124	1847	-16,5%
152	07	<i>Montebello</i>	1 229	1 069	1022	-16,8%
153	02	<i>Desbiens</i>	1 541	1 417	1265	-17,9%
154	12	<i>Asbestos</i>	7 967	6 961	6487	-18,6%
155	05	<i>Danville</i>	2 200	1 931	1782	-19,0%
156	10	<i>Chapais</i>	3 036	2 848	2379	-21,6%
157	09	<i>Port-Cartier</i>	7 659	5 324	5613	-26,7%
158	03	<i>Saint-Basile sud</i>	1 696	1 186	1235	-27,2%
159	10	<i>Matagami</i>	3 675	2 635	2422	-34,1%
160	01	<i>Cap-Chat</i>	2 074	1 245	1133	-45,4%
161	11	<i>Bonaventure</i>	3 179	1 481	1452	-54,3%
Total			429 358	426 247	425 822	-0,8%

POPULATION URBAINE DU QUEBEC 1981-1991

Recensement du Canada 1981, 1986 et 1991.

# Région adm.	Région urbaine	Population			Variation 1981-91
		1981	1986	1991	
	<i>Total RMR</i>	4 041 354	4 142 054	4 447 952	10,1%
		62,8%	63,3%	64,5%	
	<i>Total AR</i>	863 984	864 037	910 212	5,4%
		13,4%	13,2%	13,2%	
	<i>Total SDR</i>	429 358	426 247	425 822	-0,8%
		6,7%	6,5%	6,2%	
	<i>Autre (population dispersée)</i>	1 103 707	1 107 938	1 111 977	0,7%
		17,1%	16,9%	16,1%	
	<i>Total Québec</i>	6 438 403	6 540 276	6 895 963	7,1%
		100%	100%	100%	

RMR= Région métropolitaine de recensement,

AG= Agglomération de recensement,

SDR= Subdivision de recensement,

Source: Statistique Canada, recensements de 1986 et 1991, catalogues 92-104, 92-113, 93-303 et 93-305. Sans coorection du sous-dénombrement.

LISTE DES ITINÉRAIRES

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINERAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE OR/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAINE	PLACES/KM SEMAINE	STOP
1- LA VALLEE DU SAINT-LAURENT (Montréal/Québec)												
1	Montréal/Lévis	ORL	express	20/132	249	7	42	10 458	47	1 974	491 526	3
2	Montréal/Québec	ORL	local	132/20	251	7	14	3 514	47	658	165 158	21
3	Montréal/Québec 2	ORL	express	20/20	260	7	337	87 620	47	15 839	4 118 140	4
4	Montréal/Trois-Rivières	ORL	express	40/40	140	7	56	7 840	47	2 632	368 480	5
5	Montréal/Trois-Rivières	ORL	local	138/138	142	7	28	3 976	47	1 316	186 872	11
6	Québec/Trois-Rivières	ORL	express	40/40	130	7	14	1 820	47	658	85 540	4
7	Québec/Trois-Rivières	ORL	local	132/132	130	7	28	3 640	47	1 316	171 080	18
TOTAL					1 302		519	118 868		24 393	5 586 796	66
2- MONTREAL/L'OUTAOUAIS - TEMISCAMINGUE												
8	Hull/Fort-Coulonge	CAR	local	148/148	109	7	14	1 526	47	658	71 722	12
9	Maniwaki/Grand-Remous	VOY	local	105/105	31	7	18	558	47	846	26 226	3
10	Montréal/Ottawa (via Hawkesbury)	VOY	express	40/17	222	7	28	6 216	47	1 316	292 152	3
11	Montréal/Ottawa (via Hawkesbury)	VOY	local	40/17	222	7	14	3 108	47	658	146 076	13
12	Montréal/Ottawa-Hull	VOY	local	148/148	215	7	28	6 020	47	1 316	282 940	34
13	Montréal/Ottawa-Hull 2	VOY	express	40/417	201	7	327	65 727	47	15 369	3 089 169	7
14	Ottawa-Hull/Maniwaki	VOY	express	105/105	143	2	2	286	47	94	13 442	4
15	Ottawa-Hull/Maniwaki	VOY	local	105/105	143	7	26	3 718	47	1 222	174 746	14
16	Ottawa-Hull/Mirabel	VOY	express	417/148	165	7	42	6 930	47	1 974	325 710	2
TOTAL					1 451		499	94 089		23 453	4 422 183	92

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINÉRAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE ORI/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAINE	PLACES/KM SEMAINE	STOP
------------	------------	-------------------	--------------------	------------------	---------------	--------------	--------------------	------------------	---------------	-------------------	----------------------	------

3- MONTREAL/L'ABITIBI - TEMISCAMINGUE - NORD-DU-QUEBEC

17	Amos/La Sarre	MAH	local	111/111	94	5	10	940	47	470	44 180	7
18	Amos/Matagami	MAH	local	109/109	185	6	12	2 220	47	564	104 340	31
19	Amos/Rivière-Hévéa	MAH	local	109/109	44	5	20	880	47	940	41 360	7
20	Montréal/Val d'Or 3	MAH	loc/exp	15/117	528	7	42	22 176	47	1 974	1 042 272	42
21	Rouyn-Noranda/Arntfield	MAH	local	117/117	23	2	8	184	47	376	8 648	3
22	Rouyn-Noranda/Kirkland-Lake	MAH	local	117/66	89	6	12	1 068	47	564	50 196	18
23	Rouyn-Noranda/La Sarre	MAH	local	101/111	84	7	26	2 184	47	1 222	102 648	31
24	Rouyn-Noranda/North-Bay	MAH	local	117/63	302	7	14	4 228	47	658	198 716	38
25	Rouyn-Noranda/Val-d'Or	MAH	local	117/117	108	7	52	5 616	47	2 444	263 952	28
26	Val-d'Or/Amos	MAH	local	117/111	95	7	40	3 800	47	1 880	178 600	16
27	Val-d'Or/Chibougamau	HAR	local	117/167	414	7	14	5 796	47	658	272 412	57
TOTAL					1 966		250	49 092		11 750	2 307 324	278

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINÉRAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE ORI/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAINE	PLACES/KM SEMAINE	STOP
4- MONTREAL/LES BOIS FRANCS												
28	Drummondville/Thetford-Mines	DRU	express	20/112	130	2	4	520	47	188	24 440	6
29	Drummondville/Victoriaville	DRU	local	122/122	53	7	60	3 180	47	2 820	149 460	9
30	Montréal/Drummondville	DRU	local	20/122	103	7	38	3 914	47	1 786	183 958	13
31	Montréal/Drummondville	DRU	express	20/20	103	7	64	6 592	47	3 008	309 824	5
32	Sherbrooke/Drummondville	MSS	local	143/143	87	7	29	2 523	47	1 363	118 581	9
33	Victoriaville/Danville	SHE	local	161/116	33	7	40	1 320	47	1 880	62 040	6
34	Victoriaville/Thetford-Mines	DRU	express	116/112	73	7	27	1 971	47	1 269	92 637	5
TOTAL					582		262	20 020		12 314	940 940	53
5- TROIS-RIVIERES/LA MAURICIE												
35	Sainte-Angèle/Saint-Elie (via Charette)	MAS	local	350/351	24	5	10	240	47	470	11 280	5
36	Shawinigan/La Tuque	ORL	local	55/155	128	7	16	2 048	47	752	96 256	9
37	Trois-Rivières/Drummondville	MSS	local	55/122	71	7	17	1 207	47	799	56 729	9
38	Trois-Rivières/Shawinigan	ORL	local	55/155	34	7	30	1 020	47	1 410	47 940	6
39	Trois-Rivières/Sorel	LEV	local	55/132	70	7	36	2 520	47	1 692	118 440	11
TOTAL					327		109	7 035	235	5 123	330 645	40

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINERAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE ORI/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAIN	PLACES/KM SEMAINE	STOP
6- MONTREAL/LES LAURENTIDES												
40	Montréal/Saint-Donat (Cit Montcalm)	GAU	local	125/125	101	7	48	4 848	47	2 256	227 856	14
41	Montréal/Sainte-Agathe	LIM	loc/exp	15/117	100	7	96	9 600	47	4 512	451 200	16
42	Montréal/Saint-Calixte	TER	local	335/335	65	7	77	5 005	47	3 619	235 235	25
43	Mont-Laurier/Ferme-Neuve	LIM	local	117/309	21	7	15	315	47	705	14 805	5
44	Sainte-Agathe/Mont-Laurier	LIM	local	117/117	238	7	30	7 140	47	1 410	335 580	40
45	Sainte-Agathe/Saint-Donat	LIM	local	329/329	47	7	16	752	47	752	35 344	14
46	Saint-Calixte/Rawdon	TER	local	335/335	15	7	28	420	47	1 316	19 740	8
47	Saint-Jovite/Mont-Tremblant	LIM	local	327/327	15	7	17	255	47	799	11 985	6
48	Saint-Sauveur/Mont-Rolland	TRO	local	364/117	58	7	85	4 930	47	3 995	231 710	12
TOTAL					660		412	33 265		19 364	1 563 455	140

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINÉRAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE OR/DÉS	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- MÉTRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAINE	PLACES/KM SEMAINE	STOP
------------	------------	-------------------	--------------------	-----------------	---------------	--------------	--------------------	------------------	---------------	-------------------	----------------------	------

7- MONTREAL/L'ESTRIE

49	Asbestos/Trois-Lacs	BOL	local	255/255	5	5	30	150	47	1 410	7 050	2
50	Asbestos/Valcourt	BOL	local	255/222	46	5	30	1 380	47	1 410	64 860	2
51	Montréal/Asbestos (via Richmond)	ETO	local	116/255	133	7	19	2 527	47	893	118 769	19
52	Montréal/Granby	SHE	express	10/112	86	7	54	4 644	47	2 538	218 268	2
53	Montréal/Granby	SHE	local	112/112	81	7	50	4 050	47	2 350	190 350	10
54	Montréal/Sherbrooke	SHE	express	10/10	171	7	143	24 453	47	6 721	1 149 291	4
55	Sherbrooke/Granby	SHE	local	112/112	161	7	50	8 050	47	2 350	378 350	16
56	Sherbrooke/Coaticook	CGI	local	143/147	27	7	56	1 512	15	840	22 680	9
TOTAL					710		432	46 766		18 512	2 149 618	64

8- QUEBEC/L'ESTRIE

57	Québec/Sherbrooke	SHE	local	116/143	221	7	27	5 967	47	1 269	280 449	26
58	Québec/Sherbrooke (via Drummondville)	SHE	express	20/55	228	7	10	2 280	47	470	107 160	6
59	Québec/Sherbrooke (via Plessisville)	SHE	loc/exp	20/143	223	7	34	7 582	47	1 598	356 354	19
60	Sherbrooke/Lac-Mégantic	DOS	local	112/161	95	7	16	1 520	47	752	71 440	12
61	Sherbrooke/St-Georges	VIB	local	143/204	155	7	14	2 170	47	658	101 990	14
62	Sherbrooke/Thetford-Mines	GIL	local	112/112	107	7	16	1 712	47	752	80 464	17
TOTAL					1 029		117	21 231		5 499	997 857	94

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINERAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE ORI/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAIN	PLACES/KM SEMAINE	STOP
9- QUEBEC/BEAUCE - APPALACHES												
63	Québec/Sainte-Justine	VAC	local	132/204	105	7	14	1 470	47	658	69 090	13
64	Québec/Saint-Georges	CHU	local	173/173	106	7	35	3 710	47	1 645	174 370	13
65	Québec/Saint-Pamphile (via Montmagny)	LEC	local	132/204	168	7	14	2 352	47	658	110 544	18
66	Québec/Thetford-Mines (via Leeds)	MER	local	112/171	90	7	13	1 170	47	611	54 990	14
67	Québec/Thetford-Mines (via Ste-Marie)	MER	local	112/171	102	7	17	1 734	47	799	81 498	17
68	Saint-Georges/Lac-Mégantic	CHU	local	173/204	77	2	4	308	47	188	14 476	8
TOTAL					648		97	10 744		4 559	504 968	83

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINERAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE OR/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAIN	PLACES/KM SEMAINE	STOP
10- QUEBEC/SAGUENAY - LAC-SAINT-JEAN												
69	Alma/Dolbeau (via Mistassini)	JAS	local	169/169	84	2	4	336	47	188	15 792	9
70	Alma/Dolbeau (via Roberval)	FOR	local	169/169	139	7	34	4 726	47	1 598	222 122	12
71	Alma/L'Ascension	REN	local	169/169	20	1	2	40	47	94	1 880	3
72	Chibougamau/Mistassini-Baie-du-Poste	ETU	local	167/167	80	5	14	1 120	47	658	52 640	2
73	Chibougameau/St-Félicien	HAR	local	167/167	232	7	14	3-248	47	658	152 656	3
74	Chicoutimi-jonquière/Petit-Saguenay	ANJ	local	372/170	98	2	3	294	47	141	13 818	11
75	Chicoutimi/Alma	LAT	local	170/169	57	7	32	1 824	47	1 504	85 728	6
76	Chicoutimi/Dolbeau (via Roberval)	JAS	local	170/169	185	7	26	4 810	47	1 222	226 070	19
77	Chicoutimi/Saint-Honoré	TRE	local	172/RR	15	7	64	960	47	3 008	45 120	4
78	Chicoutimi/Tadoussac	TTR	local	172/172	127	7	14	1 778	47	658	83 566	12
79	Falardeau/St-Honoré	TRE	local	172/RR	12	7	24	288	47	1 128	13 536	3
80	Jonquière/Saint-Ambroise 5	INT	local	172/172	18	5	20	360	47	940	16 920	2
81	La Baie/Ferland et Boileau	LAV	local	381/381	30	5	15	450	47	705	21 150	2
82	Québec/Alma	FOR	local	175/169	225	7	48	10 800	47	2 256	507 600	16
83	Québec/Chicoutimi-Jonquière	ICS	express	175/170	237	7	76	18 012	47	3 572	846 564	7
TOTAL					1 559		390	49 046		18 330	2 305 162	111

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINERAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE OR/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAINE	PLACES/KM SEMAINE	STOP
11- QUEBEC/LA GASPE-SIE - LES MARITIMES												
84	Carleton/Gaspé	ORL	local	132/132	268	7	28	7 504	47	1 316	352 688	25
85	Lévis/Rivière-du-Loup	ORL	express	132/20	185	7	42	7 770	47	1 974	365 190	3
86	Matane/Gaspé (via Riv-au-Renard)	ORL	local	132/132	328	7	14	4 592	47	658	215 824	12
87	Montréal/La Martre	COT	local	20/132	436	6	6	2 616	10	60	26 160	11
88	Pointe-à-la-Croix/Cambellton N.B.	SMT	local	132/11	5	7	14	70	47	658	3 290	2
89	Québec/Rivière-du-Loup	ORL	local	132/132	216	7	56	12 096	47	2 632	568 512	22
90	Québec/Rivière-du-Loup	ORL	express	20/20	208	7	42	8 736	47	1 974	410 592	3
91	Rimouski/Carleton	ORL	express	132/132	247	7	14	3 458	47	658	162 526	2
92	Rimouski/Carleton	ORL	local	132/132	247	7	28	6 916	47	1 316	325 052	23
93	Rimouski/Causapscal	ORL	local	132/132	186	3	5	930	47	235	43 710	13
94	Rimouski/Matane	ORL	local	132/132	95	7	35	3 325	47	1 645	156 275	11
95	Rimouski/Matane	ORL	express	132/132	95	7	7	665	47	329	31 255	2
96	Rimouski/Rivière-du-Loup	ORL	express	20/132	107	7	70	7 490	47	3 290	352 030	3
97	Rimouski/Rivière-du-Loup	ORL	local	132/132	107	7	28	2 996	47	1 316	140 812	10
98	Rimouski/Saint-Charles-Garnier	ANS	local	298/298	50	7	14	700	47	658	32 900	8
99	Rivière-du-Loup/Biencourt	DIN	local	185/295	97	6	12	1 164	47	564	54 708	11
100	Rivière-du-Loup/Edmunston N.B.	SMT	local	185/185	105	7	45	4 725	47	2 115	222 075	7
TOTAL					2 982		460	75 753	762	21 398	3 463 599	168

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINERAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE OR/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAIN	PLACES/KM SEMAINE	STOP
12- QUEBEC/COTE-NORD												
101	Baie-Comeau/Sept-Iles	LIT	local	138/138	232	7	14	3 248	47	658	152 656	5
102	Baie-Saint-Paul/Saint-Urbain	LAO	local	138/381	15	5	20	300	47	940	14 100	2
103	La Malbaie/Baie-Comeau	ICN	express	138/138	273	1	2	546	47	94	25 662	10
104	La Malbaie/Baie-Comeau	ICN	local	138/138	273	7	28	7 644	47	1 316	359 268	23
105	Québec/La Malbaie-Pte-au-Pic	ICN	express	138/138	146	7	42	6 132	47	1 974	288 204	4
106	Québec/La Malbaie-Pte-au-Pic	ICN	local	138/138	146	7	43	6 278	47	2 021	295 066	14
107	Sept-Iles/Havre-St-Pierre 4	LIT	local	138/138	241	5	10	2 410	47	470	113 270	10
TOTAL					1 326		159	26 558		7 473	1 248 226	68
14- MONTREAL/LANAUDIÈRE												
108	Berthierville/St-Ignace-de-Loyola	BRI	local	138/158	6	2	4	24	47	188	1 128	2
109	Joliette/Manouane	MBK	local	131/cf	163	6	12	1 956	10	120	19 560	6
110	Joliette/Saint-Alexis	GAU	local	343/158	20	5	10	200	47	470	9 400	7
111	Joliette/Saint-Côme	GAU	local	343/343	43	5	10	430	47	470	20 210	11
112	Joliette/Saint-Gabriel-de-Brandon	BRA	express	131/348	35	7	68	2 380	47	3 196	111 860	6
113	Joliette/St-Michel-des-Saints	BRA	local	131/131	93	7	19	1 767	47	893	83 049	8
114	Montréal/Berthierville	BRI	local	138/138	61	7	30	1 830	47	1 410	86 010	2
115	Montréal/Joliette (ptie Cit Le Portage)	BRA	express	40/31	75	7	40	3 000	47	1 880	141 000	3
116	Montréal/Joliette (ptie Cit Le Portage)	BRA	local	344/343	75	7	109	8 175	47	5 123	384 225	12
TOTAL					571		302	19 762		13 750	856 442	57

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINÉRAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE ORI/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- MÉTRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAIN	PLACES/KM SEMAINE	STOP
16- MONTREAL/LA MONTEREGIE												
117	Granby/Saint-Jean (via Farnham)	VIE	local	112/104	55	2	2	110	47	94	5 170	16
118	Montréal/Bedford (Cit Rouville)	VIE	local	112/135	85	7	24	2 040	47	1 128	95 880	9
119	Montréal/Huntingdon (Cit Ht-St-Laurent)	DUF	local	138/138	72	7	80	5 760	47	3 760	270 720	21
120	Montréal/Potton (via Cowansville)	VIE	local	10/243	178	7	31	5 518	47	1 457	259 346	22
121	Montréal/Saint-Hyacinthe (Cit Val du Rich)	LIM	local	116/116	64	7	329	21 056	47	15 463	989 632	14
122	Montréal/Sorel (Cit Sorel-Varenes)	LAQ	local	125/125	101	7	48	4 848	47	2 256	227 856	7
123	Potton/Newport Vt USA	VIE	local	243/243	18	2	4	72	47	188	3 384	6
124	Saint-Jean/Chambly	DOB	local	223/223	15	5	15	225	47	705	10 575	2
TOTAL					588		533	39 629		25 051	1 862 563	97
TOTAL QUEBEC					15 701		4 541	611 858		210 969	28 539 778	1 411

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Itinéraires, corridors et régions en mars 1995.

COR RID	ITINERAIRE	TRANS- PORTEUR	SERVICE LOC/EXP	ROUTE OR/DES	LONG EN KM	FREQ HEBD	ARR-DEP SEMAINE	KILO- METRAGE	PLACES BUS	PLACES SEMAINE	PLACES/KM SEMAINE	STOP
EXTRAPROVINCIAL												
125	Montréal/Boston (via Burlington, Vt)	GRE	express	133/89	558	7	14	7 812	47	658	367 164	3
126	Montréal/New-York (via Albany, N.Y.)	GRE	express	15/87	646	7	70	45 220	47	3 290	2 125 340	2
127	Montréal/Toronto Ont.	VOY	express	20/401	587	7	78	45 786	47	3 666	2 151 942	2
128	Montréal/Toronto Ont.	VOY	local	20/401	587	7	14	8 218	47	658	386 246	7
129	Ottawa-hull/Arnprior Ont.	CAR	local	148/17	60	5	40	2 400	47	1 880	112 800	5
130	Ottawa/Pembroke Ont.	GLC	local	17/17	152	7	61	9 272	47	2 867	435 784	14
131	Pembroke/North-Bay, Ont. (jct-Rouyn)	GLC	express	17/17	212	7	14	2 968	47	658	139 496	2
132	Pembroke/North-Bay, Ont. (jct-Rouyn)	GLC	local	17/17	212	7	29	6 148	47	1 363	288 956	19
TOTAL					3 014		320	127 824	376	15 040	6 007 728	54
TOUS LES ITINERAIRES					18 715		4 861	739 682	376	226 009	34 547 506	1 465

SUPPRESSION DE SERVICES

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN

Suppression de service de 1986 à 1995

#	Cor rid	Rinéraire	Trans- porteur	Service loc/exp	Route O-D	Longeur en km	Fréq hebd	Arr-dép semaine	Kilo- métrage	Places bus	Places semaine	Places-km semaine
1	10	Alma/Metabetchouan	AAT	local	170/169	25	5	23	575	10	230	5 750
2	11	Amqui/Lac-Humqui	LEF	local	195/195	20	3	6	120	47	282	5 640
3	12	Baie-Comeau/Pointe-aux-Outardes	BOA	local	138/138	25	5	20	500	47	940	23 500
4	16	Beloil/St-Antoine-s-Richelieu	ROB	local	223/223	25	1	2	50	47	94	2 350
5	02	Buckingham/Mont-Laurier	LAC	local	309/309	115	5	10	1 150	47	470	54 050
6	11	Cap-Chat/Maria	COT	local	132/299	160	4	4	640	15	60	9 600
7	11	Chandler/Saint-François-de-Pabos	COU	local	132/RR	10	5	10	100	47	470	4 700
8	10	Dolbeau/Girardville	PGI	local	373/rang	35	5	20	700	47	940	32 900
9	10	Dolbeau/Mistassini	DOL	local	169/169	3	5	10	30	15	150	450
10	11	Gaspé/Grande-Vallée	COU	local	132/132	108	5	10	1 080	47	470	50 760
11	12	La Malbaie-Pte-au-Pic/Clermont	AUD	local	138/362	9	5	20	180	47	940	8 460
12	12	La Malbaie/Cap-à-l'Aigle	AUD	local	138/138	5	5	10	50	47	470	2 350
13	12	La Malbaie/St-Siméon (trav. R. du Loup)	AUD	local	138/138	4	5	10	40	47	470	1 880
14	05	La Tuque/Obedjiwan	OBE	local	10 PFCP	417	2	2	834	47	94	39 198
15	02	Lachute/Hawkesbury, Ont. (via Calumet)	LAR	local	327/344	35	5	10	350	47	470	16 450
16	11	Matane/Amqui	SCO	local	195/195	65	5	10	650	47	470	30 550
17	11	Matane/Petit-Matane	SCO	local	132/132	10	5	30	300	47	1 410	14 100
18	11	Matane/Sainte-Anne-des-Monts	SCO	local	132/132	86	5	10	860	47	470	40 420
19	16	Montréal/Hemmingford	CHA	local	132/202	53	6	12	636	47	564	29 892
20	16	Montréal/Lacolle	CHA	local	15/221	70	5	10	700	47	470	32 900
21	16	Montréal/St-Jean-s-Richelieu	BOU	local	112/133	45	2	2	90	47	94	4 230
22	11	Percé/Pabos	HUA	local	132/132	44	5	10	440	47	470	20 680

TRANSPORT PAR AUTOCAR INTERURBAIN
Suppression de service de 1986 à 1995

#	Cor rid	Itinéraire	Trans- porteur	Service loc/exp	Route O-D	Longeur en km	Fréq hebd	Arr-dép semaine	Kilo- métrage	Places bus	Places semaine	Places-km semaine
23	09	Québec/Buckland	FOT	local	20/279	97	7	26	2 522	47	1 222	118 534
24	13	Québec/Lac-aux-Sables (via St-Marc)	GDB	local	40/363	110	3	5	550	47	235	25 850
25	09	Québec/Lac-Frontière	LEC	local	20/283	143	5	10	1 430	47	470	67 210
26	13	Québec/Saint-Raymond	RAY	local	138/367	76	7	24	1 824	47	1 128	85 728
27	09	Québec/Saint-Zacharie	PAQ	local	132/275	115	3	6	690	47	282	32 430
28	16	Saint-Jean/Farnham (via Bedford)	MEN	local	133/235	65	7	18	1 170	47	846	54 990
29	16	Saint-Jean/Mont-Carmel	RIC	local	223/223	30	2	2	60	47	94	2 820
30	16	Saint-Jean/Napierville	RIC	local	219/219	20	2	2	40	47	94	1 880
31	06	Saint-Jérôme/Saint-Colomban	BRU	local	117/158	20	5	50	1 000	47	2 350	47 000
32	06	Saint-Sauveur/Lac-Des-Plages	LIM	local	364/323	76	3	5	380	47	235	17 860
33	12	Sept-Iles/Malioténam	FON	local	138/138	17	5	30	510	10	300	5 100
34	07	Sherbrooke/East-Angus	JMD	local	112/214	20	7	56	1 120	47	2 632	52 640
35	07	Sherbrooke/North-Hatley/Waterville	POU	local	143/143	5	10	200	1 000	47	9 400	47 000
36	09	Thetford Mines/Lyster	LUR	local	267/116	47	5	10	470	47	470	22 090
37	07	Thetford- Mines/Disraeli	THE	local	267/112	26	5	20	520	47	940	24 440
38	05	Trois-Rivières/Plessisville (via Victo)	MSS	local	55/116	89	6	13	1 157	47	611	54 379
39	05	Trois-Rivières/Victoriaville	DEM	local	132/161	65	1	2	130	10	20	1 300
40	04	Victoriaville/Tingwick	VIC	local	116/116	23	5	10	230	47	470	10 810
41	03	Ville-Marie/Laforce	MAH	local	382/382	88	2	2	176	47	94	8 272
42	07	Windsor/St-F.-Xavier-de-Brompton	DIO	local	249/249	6	5	20	120	47	940	5 640
43	11	Matane/Gaspé (via Murdochville)	ORL	local	132/198	287	7	14	4 018	47	658	188 846
	TOTAL					2 507		762	25 174		33 331	1 305 629

**LISTE DES TRANSPORTEURS INTERURBAINS, PERMIS ET
RÉPARTITION DE L'OFFRE DE TRANSPORT PAR AUTOCAR**

TRANSPORTEURS PAR AUTOCAR

Offre de service lignes intérieures, nombre de véhicules interurbains et catégorie de permis en mars 1995.

#	Code	Transporteur	Offre de service		Nombre de véhicules	Catégorie de permis						
			Places-km/sem	%		intr	noli	abon	sco	urb	tour	aéro
1	ORL	Autocars Orléans Express inc.	8 855 458	31,03%	59	*	*					
2	VOY	Voyageur Colonial ltée	4 350 461	15,24%	15	*	*		*			*
3	SHE	Sherbus ltée	2 742 262	9,61%	19	*	*					
4	MAH	Autobus Maheux ltée	2 034 912	7,13%	12	*	*	*				
5	LIM	Limocar (2755-4609 Québec inc.)	1 838 546	6,44%	13	*	*	*	*	*		
6	ICN	Intercar Côte-Nord inc.	968 200	3,39%	8	*	*		*			
7	ICS	Intercar Saguenay inc.	846 564	2,97%	9	*	*					
8	DRU	Autobus Drummondville ltée	760 319	2,66%	7	*	*		*	*		
9	FOR	Autocars Fournier inc. (Intercar)	729 722	2,56%	2	*	*					
10	BRA	Brandon Transport inc.	720 134	2,52%	3	*	*					
11	HAR	Autocars Harricana inc.	425 068	1,49%	2	*	*					
12	VIE	Autobus Viens inc.	363 780	1,27%	3	*	*	*	*			*
13	DUF	Autobus Dufresne inc. (Cit Haut-St-Laurent)	270 720	0,95%	5		*					
14	LIT	Autobus du Littoral inc.	265 926	0,93%	4	*	*				*	
15	GAU	Les Autobus Gaudreault inc.	257 466	0,90%	5	*	*		*	*		
16	TER	Autobus Terremont ltée	254 975	0,89%	4	*	*				*	
17	JAS	Autocars Jasmin inc.	241 862	0,85%	2	*	*					*
18	TRO	Trolley-Vision inc.	231 710	0,81%	1	*						
19	LAQ	Autocar La Québécoise inc. (Cit Sorel-Varenes)	227 856	0,80%	8							
20	SMT	S.M.T. Eastern Ltd	225 365	0,79%	2	*	*					
21	CHU	Autocars de la Chaudière inc.	188 846	0,66%	2	*	*					
22	MSS	Autobus A. Messier inc.	175 310	0,61%	2	*	*					
23	MER	Autobus Mercier (André Mercier)	136 488	0,48%	3	*	*					
24	ETO	Autocars 5 Etoiles inc.	118 769	0,42%	2	*	*					
25	LEV	Lévesque Minibus enr.	118 440	0,41%	2 mi	*						
26	LEC	Transport Leclerc et Fils inc.	110 544	0,39%	2	*	*					
27	VIB	Via Bus	101 990	0,36%	1	*						
28	BRI	Brissette et Frères ltée	87 138	0,31%	1	*	*					*
29	LAT	Autobus Laterrière inc. (Intercar)	85 728	0,30%	2	*	*	*				
30	TTR	KLes Autobus Tremblay & Tremblay inc. (Intercar)	83 566	0,29%	1	*	*	*				

TRANSPORTEURS PAR AUTOCAR

Offre de service lignes intérieures, nombre de véhicules interurbains et catégorie de permis en mars 1995.

#	Code Transporteur	Offre de service Places-km/sem	%	Nombre de véhicules	Catégorie de permis						
					intr	noli	abon	sco	urb	tour	aéro
31	GIL	Autobus Gilbert inc.	80 464	0,28%	1	*	*				*
32	BOL	Bolduc Gilles	71 910	0,25%	2	*					
33	CAR	Carlton Bus Lines (Antrim) ltd	71 722	0,25%	1	*	*				
34	DOS	Autobus Dostie inc.	71 440	0,25%	1	*	*				*
35	VAC	Les Autocars Vachon enr.	69 090	0,24%	1	*					
36	TRE	Paul Tremblay Transport ltée	58 656	0,21%	1	*	*		*		
37	DIN	Dionne Eugène	54 708	0,19%	1	*					
38	ETU	Les Entreprises Ethuda enr.	52 640	0,18%	3 mi	*	*				
39	ANS	Transport de l'Anse inc.	32 900	0,12%	1	*	*		*		
40	COT	Transport en Commun Côté inc.	26 160	0,09%	3 mi	*	*				*
41	CGI	Autobus C.G. inc.	22 680	0,08%	1 mi	*					
42	LAV	Autobus Jerry Lavoie inc.	21 150	0,07%	1	*					
43	MBK	Méta Bès Kéka Transport ltée	19 560	0,07%	2 mi	*			*		
44	INT	Interbus (2956-3475 Québec inc.)	16 920	0,06%	2	*					
45	LAO	Autobus Larouche inc.	14 100	0,05%	1	*	*		*		
46	ANJ	Autobus de l'Anse Saint-Jean ltée	13 818	0,05%	1	*	*	*			
47	MAS	Maski-Tours inc.	11 280	0,04%	1	*	*		*		
48	DOB	Eugène Dolbec et Fils inc.	10 575	0,04%	1	*	*				
49	REN	Renaud Normand	1 880	0,01%	1	*					
Total			28 539 778	100,00%	227						

Légende

intr= interurbain
noli= nolisé
abon= abonnement

sco = scolaire
urb = urbain
tour= touristique

aéro= aéroportuaire
mi= minibus de 15 places

QUESTIONNAIRE SUR LES SERVICES INTERURBAINS D'AUTOBUS

QUESTIONNAIRE SUR LES SERVICES INTERURBAINS D'AUTOBUS

Instructions:

- 1) Lisez les questions attentivement, car il y a quelques fois plusieurs réponses à donner.
- 2) N'inscrivez aucune réponse dans la zone ombragée.
- 3) Au besoin, n'hésitez pas à éclaircir certaines questions avec le préposé.
- 4) Remettez le questionnaire au préposé en descendant de l'autobus, même si vous n'avez pas eu le temps de le compléter ou avez décidé de ne pas y répondre.

Définitions utilisées pour le questionnaire:

Trajet: Trajet simple (aller ou retour) que vous effectuez présentement. Ce trajet débute à votre tout premier point de départ aujourd'hui et se termine à votre destination finale, incluant la partie que vous effectuez présentement en autobus.

Voyage: Totalité du déplacement (aller et retour) comprenant le trajet que vous effectuez présentement.

Merci de votre précieuse collaboration et bon voyage!

(gardez le stylo)

Cases réservées

No. assignation:	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
No. enveloppe:	<input type="text"/> <input type="text"/>

A - LE TRAJET SIMPLE	Cases réservées
<p>1. Dans quelle localité êtes-vous monté dans cet autobus-ci?</p> <p style="margin-left: 40px;">Nom de la localité: _____</p>	<p>1. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p>
<p>2. Aujourd'hui, de quelle localité êtes-vous parti pour venir prendre cet autobus?</p> <p><input type="checkbox"/> Même localité qu'à la question 1</p> <p><input type="checkbox"/> Autre localité, précisez: _____</p>	<p>2. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p>
<p>3. Quel(s) moyen(s) de transport avez-vous utilisé pour venir prendre cet autobus?</p> <p>(1) <input type="checkbox"/> Transport public local (autobus, métro,...)</p> <p>(2) <input type="checkbox"/> Taxi</p> <p>(3) <input type="checkbox"/> Voiture privée</p> <p>(4) <input type="checkbox"/> Voiture louée</p> <p>(5) <input type="checkbox"/> Voiture fournie par l'employeur</p> <p>(6) <input type="checkbox"/> À pied</p> <p>(7) <input type="checkbox"/> Autobus interurbain</p> <p>(8) <input type="checkbox"/> Bicyclette</p> <p>(9) <input type="checkbox"/> Avion</p> <p>(10) <input type="checkbox"/> Autre(s), précisez: _____</p>	<p>3. <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p>

4. Dans quelle localité descendrez-vous de cet autobus?

Nom de la localité: _____

4.

5. Une fois descendu(e) de cet autobus, dans quelle localité vous rendrez-vous? (destination finale)

Même localité qu'à la question 4

Autre localité, précisez: _____

5.

6. Quel(s) moyen(s) de transport utiliserez-vous pour vous rendre à votre destination finale?

(1) Transport public local
(autobus, métro,...)

(6) À pied

(2) Taxi

(7) Autobus interurbain

(3) Voiture privée

(8) Bicyclette

(4) Voiture louée

(9) Avion

(5) Voiture fournie par
l'employeur

(10) Autre(s), précisez: _____

6.

B - LE VOYAGE DANS SON ENSEMBLE

7. Quelle est la raison principale de votre voyage?
(cochez une seule réponse)

(1) Travail

(5) Congrès, événement culturel, sportif
ou religieux

(2) Études

(6) Raisons personnelles (consultation,
traitement, affaires de famille, etc.)

(3) Visite

(7) Tourisme

(4) Magasinage

(8) Autre, précisez:

7.

8. Durant les douze derniers mois, combien de fois avez-vous effectué ce voyage:

1. en autobus?

8.1

2. en automobile?

8.2

3. en train?

8.3

4. en avion?

8.4

5. autre(s) mode(s)?

Précisez: _____

8.5

9. Indiquez la(les) raison(s) qui vous ont fait choisir l'autobus.

- (1) Seul moyen de transport disponible
 (2) Conditions climatiques
 (3) Plus économique que le train ou l'automobile
 (4) La sécurité
 (5) Politique de mon employeur
 (6) Autre(s), précisez: _____

9.

10. Avez-vous l'usage d'une voiture?

- (1) Oui (2) Non

10.

11. Qui défraie le coût de votre billet d'autobus?

- (1) Vous-même (3) Un parent ou un ami
 (2) Votre employeur (4) Autre, précisez: _____

11.

12. Combien de personnes vous accompagnent en ce moment?

- (1) Je suis seul(e) (2) Je suis accompagné(e) de _____ adulte(s)
 et de _____ enfant(s)

12.

A
 E

C - LA GARE ET LE SERVICE

13. Nous aimerions connaître votre opinion sur la qualité du service à la gare.

Par rapport aux points suivants, vous êtes:
 (entourez le chiffre qui correspond le mieux
 à votre opinion)

Ne s'applique pas
 - très insatisfait
 - plutôt insatisfait
 - plutôt satisfait
 - très satisfait

	1	2	3	4	0	
1. Courtoisie et compétence du personnel						13.1 <input type="checkbox"/>
2. Sécurité des lieux						13.2 <input type="checkbox"/>
3. Propreté des lieux						13.3 <input type="checkbox"/>
4. Facilité de paiement (chèque, carte de crédit, débit auto.)						13.4 <input type="checkbox"/>
5. Facilité de transport de vos bagages						13.5 <input type="checkbox"/>
6. Stationnement longue durée à proximité de la gare						13.6 <input type="checkbox"/>
7. Indication des arrivées, départs et correspondances						13.7 <input type="checkbox"/>
8. Renseignements par téléphone						13.8 <input type="checkbox"/>
9. Aménagement des horaires						13.9 <input type="checkbox"/>
10. Procédure d'embarquement						13.10 <input type="checkbox"/>

D - L'AUTOBUS ET SON CONFORT

14. Nous aimerions connaître votre opinion sur le confort de l'autobus en général.

Par rapport aux points suivants, vous êtes:
(entourez le chiffre qui correspond le mieux
à votre opinion)

Ne s'applique pas
- très insatisfait
- plutôt insatisfait
- plutôt satisfait
- très satisfait

	1	2	3	4	0
1. Espace de rangement à l'intérieur					
2. Sièges					
3. Climatisation et chauffage					
4. Toilette					
5. Bruit					
6. Propreté à l'intérieur de l'autobus					
7. Éclairage de nuit					
8. Style de conduite du chauffeur					

14.1
14.2
14.3
14.4
14.5
14.6
14.7
14.8

15. Classez par ordre d'importance (de 1 à 7) les commodités susceptibles d'améliorer votre confort à bord de l'autobus (1 est la commodité la plus importante, jusqu'à 7 qui est la moins importante).

1. Aliments genre sandwich
2. Boissons (eau, café, jus,...)
3. Contrôle individuel de la climatisation
4. Projection vidéo
5. Sièges plus espacés
6. Tablettes
7. Téléphone

15.1
15.2
15.3
15.4
15.5
15.6
15.7

16. S'il y a lieu, quelles sont les autres commodités (non mentionnées à la question précédente) dont vous souhaiteriez bénéficier?

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

16.1
16.2
16.3

**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ET
PRIX DES AUTOCARS VENDUS AU CANADA**

Manufacturier	Modèle	Année de fabrication	Largeur (en pouces)	Longueur (en pieds)	Capacité assise	Prix en dollars américains de 1993
Eagle	05	1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979	96	40	46	19 500 10 000 / 20 000 19 900 18 500 / 21 000 28 000 19 999 / 33 900 25 000 / 28 000 18 500 / 32 000
Eagle	10 10 10 10 10 LT 10 10 LT 10 10	1980 1981 1982 1983 1983 1984 1984 1985 1986	96	40	46	29 500 / 52 500 34 000 / 41 050 35 000 / 55 000 47 500 / 55 000 68 000 72 100 70 000 62 000 / 66 000 92 000
Eagle	15 15-40 15-35 15-40 15-45 15-45	1987 1988 1989 1989 1989 1990	102 102 102 102 102 102	40 40 35 40 45 45	46 46 39 / 41 46 55 55	160 000 129 000 145 000 143 500 / 175 000 155 000 165 000
Eagle	Aucun modèle n'a été produit en 1991 à cause de la faillite du constructeur.					
Eagle	20-40 20-40	1992 1993	102 102	40 40	46 46	215 000 (estimé) prix non communiqué
GM	4108	1973 1974 1975 1977 1978	96	40	41	14 500 / 15 000 14 500 22 000 18 000 26 000

Manufacturier	Modèle	Année de fabrication	Largeur (en pouces)	Longueur (en pieds)	Capacité assise	Prix en dollars américains de 1993
GM	4905	1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980	96		47	10 000 / 18 000 10 000 / 15 000 13 500 / 16 000 9 950 / 21 000 14 500 / 25 500 12 000 17 000 / 20 000 15 000 / 22 000 15 000 / 26 000
Kassbohrer Setra	SD-215 Intercontinental	1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993	98.5	40	46	120 000 / 137 000 125 000 / 139 000 189 000 189 000 250 000 (estimé) 290 000 (estimé) 335 000 (estimé) 370 000 / 390 000 (estimé)
LAG	Panoramic 350	1985 1986 1987 1988 1989	98½	40	46	78 950 / 95 750 80 000 / 112 000 120 000 / 122 150 99 000 / 125 000 140 000
La firme LAG fut rachetée par Van Hool en 1990. Aucun modèle de LAG ne fut vendu en Amérique du nord depuis cette date et le modèle Panoramic 350 n'est plus produit.						
MCI	MC-5B MC-5B MC-5B MC-5C MC-5C MC-5C MC-5C	1972 1974 1975 1977 1978 1979 1980	96	35	39	8 000 45 000 36 000 40 000 / 50 000 49 000 22 000 49 000
MCI	MC-7	1972 1973	96	40	47	15 000 / 31 000 24 500 / 30 000

Manufacturier	Modèle	Année de fabrication	Largeur (en pouces)	Longueur (en pieds)	Capacité assise	Prix en dollars américains de 1993
MCI	MC-8	1973 1974 1975 1976 1977 1978	96	40	47	24 500 / 30 000 27 500 / 36 750 22 150 / 40 000 22 000 / 45 000 25 000 / 45 000 30 000 / 45 000
MCI	MC-9	1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985	96	40	47	52 000 / 65 000 52 000 / 79 800 60 000 / 97 850 70 000 / 95 000 75 000 / 105 000 78 950 / 125 000 111 500
		Le modèle MC-9 fut produit entre 1985 et 1990 sur demande par le constructeur qui n'acceptait que les commandes d'au moins 10 autocars. Il y eut aussi des éditions spéciales du MC-9 à cette époque. Aucun prix de liste n'est connu et le MC-9 ne faisait pas partie de la gamme régulière présentée par MCI.				
MCI	96A2 96A2 96A3 96A3 96A3	1985 1986 1985 1987 1988	96	40	47	107 000 110 000 110 000 / 130 000 163 000 130 000 / 141 750
MCI	96B3	Le modèle 96B3 offert par MCI entre 1991 et 1993 n'a pas connu un succès commercial retentissant. Très peu de modèles ont été fabriqués, ce qui a obligé MCI à retirer le véhicule de sa gamme.				
MCI	102A3	1986 1987 1988	102	40	47	139 500 / 165 000 165 000 / 175 000 165 000 / 180 425
		Le modèle 102A3 est tombé dans l'oubli avec l'apparition du 102C3. Il fut néanmoins offert jusqu'à 1992, mais peu de commandes ont été placées par des transporteurs privés, ce qui explique l'impossibilité d'évaluer sa valeur marchande pour les années 1989 à 1992 inclusivement.				

Manufacturier	Modèle	Année de fabrication	Largeur (en pouces)	Longueur (en pieds)	Capacité assise	Prix en dollars américains de 1993
MCI	102B3	Le modèle 102B3 à l'image du 96B3 n'a pas connu de succès. Il est d'ailleurs disparu de la gamme MCI pour 1994. Il est impossible d'évaluer sa valeur marchande.				
MCI	102C3	1988 1989 1990 1991 1992 1993	102	40	47	205 000 155 000 / 196 000 215 000 240 000 (estimé) 260 000 (estimé) 325 000 (estimé)
MCI	102D3	94	102	40	47	315 000 (estimé)
MCI	102DL3 102DL3	1993 1994	102 102	45 45	55 / 59 55 / 59	280 000 (estimé) 325 000 (estimé)
MCI	MC-12	1993 1994	96	40	47	260 000 (estimé) 230 000 (estimé)
Néoplan	Cityliner	1979 1982 1983 1985 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993	98.5	40	46	97 500 78 000 80 000 90 000 / 108 000 160 000 166 000 / 185 000 195 000 (estimé) 215 000 (estimé) 240 000 (estimé) 265 000 (estimé) 295 000 (estimé)
Néoplan	Cityliner	1992 1993 1994	102	45	57	300 000 (estimé) 335 000 (estimé) 335 000 (estimé)
Néoplan	Metroliner	1984 1985 1986	102 102 102	40 40 40	47 47 47	92 500 60 000 / 65 000 126 000 / 144 000
Néoplan	Spaceliner	1984	102	40	47	90 000

Manufacturier	Modèle	Année de fabrication	Largeur (en pouces)	Longueur (en pieds)	Capacité assise	Prix en dollars américains de 1993
Prévost	Champion	1973 1975 1976 1978 1981 1982	96	40	47	17 000 42 000 35 000 40 625 45 000 35 500 / 50 000
Prévost	Prestige	1972 1973 1975 1976 1978	96	40	47	24 000 17 000 38 500 29 000 / 35 000 34 000 / 38 000
Prévost	Marathon	1982 1983 1984				78 500 66 500 105 000
Le modèle Marathon est devenu le modèle «Le Prévost» en 1987. Il a connu peu de succès commercial et vendu à très peu d'exemplaires. Le modèle ne fait plus partie de la gamme depuis 1990.						
Prévost	H3-40	1990 1991 1992 1993 1994	102	40	48	235 000 / 240 000 245 000 / 260 000 270 000 / 280 000 285 000 / 310 000 320 000 / 360 000 (estimés)
Prévost	H3-45	1994	102	45	57	380 000 / 410 000 (estimé)
Prévost	H5-60	1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994	102	60	64 / 76	329 000 / 355 000 347 000 365 000 400 000 440 000 525 000 575 000 / 600 000

Manufacturier	Modèle	Année de fabrication	Largeur (en pouces)	Longueur (en pieds)	Capacité assise	Prix en dollars américains de 1993
Prévost	Le Mirage et Mirage Astral	1978	96	40	47	38 500 / 55 000
		1979				50 000 / 60 000
		1980				47 000 / 49 250
		1981				35 000 / 36 750
		1982				65 000
		1983				82 000
		1984				85 000 / 128 000
		1985				123 000
		1986				130 000
		1987				150 000
		1988				225 000
		1989				207 000
		1990				230 000
1991	240 000					
1992	250 000					
1993	275 000					
Prévost	Le Mirage	1994	102	40	47	285 000
		À partir de l'année 1983, Le Mirage, appelé «Mirage XL» est élargi de 96 à 102 pouces. Le modèle Astral, qui dérive du Mirage n'est pas évalué en raison de la ressemblance entre les véhicules.				
Van Hool	T800	1989	102	40	47	159 250 / 185 000
		1990				207 000
		1991				218 000 / 223 000
		1992				240 000 (estimé)
		1993				270 000 (estimé)
		1994				290 000 (estimé)
Van Hool	T800 / 45	1993	102	45		320 000 / 330 000
		1994			360 000 / 390 000 (estimés)	

Manufacturier	Modèle	Année de fabrication	Largeur (en pouces)	Longueur (en pieds)	Capacité assise	Prix en dollars américains de 1993
Van Hool	T815	1984	102	40	47	80 000
		1985				65 000 / 131 000
		1986				165 000
		1987				210 000
		1988				187 000 / 195 000
		1989				205 000
		1990				165 000
		1991				215 000 (estimé)
		1992				245 000 (estimé)
		1993				280 000 (estimé)
1994	310 000 (estimé)					
TAM	260	1993	98.5	39.5	46	260 000 (estimé)

**AUTOCAR, TRAIN, AVION, AUTOMOBILE :
COÛTS COMPARÉS POUR CERTAINS ITINÉRAIRES**

AUTOCAR

Tarifs Interbus (décembre 1993)					
Destinations et distance en kilomètre	Aller simple	60 ans et plus	Excursion 1	Excursion 10	Étudiants
Québec / Montréal (259 km)	25,80 \$	18,10 \$		46,40 \$	
Québec / Rimouski (325 km)	37,60 \$	28,35 \$		70,25 \$	28,35 \$
Québec / Jonquière (236 km)	33,75 \$	23,85 \$	47,65 \$	53,95 \$	22,20 \$
Québec / Baie-Comeau (417 km)	55,10 \$	41,35 \$		93,65 \$	38,55 \$
Québec / Trois-Rivières (139 km)	21,10 \$	15,90 \$		32,40 \$	15,90
Québec / Sherbrooke (221 km)	35,20 \$	26,45 \$	47,65 \$	54,40 \$	26,45 \$
Montréal / Sherbrooke (168 km)	22,40 \$	16,85 \$	28,80 \$	33,10 \$	16,85 \$
Montréal / Trois-Rivières (139 km)	22,45 \$	16,80 \$	35,25 \$	35,25 \$	15,90 \$
Montréal / Ottawa (225)	25,80 \$	18,10 \$		46,40 \$	
Montréal / Rouyn-Noranda (645)	76,00 \$	53,20 \$		101,25 \$	53,20 \$

N.B. : Les tarifs indiqués sont ceux en vigueur en décembre 1993.

Les prix indiqués incluent la TPS et la TVQ. Les prix indiqués sont valides pour un déplacement sauf dans le cas des tarifs excursion (excursion 1 et excursion 10).

Source : Interbus, décembre 1993.

TRAIN

Destinations ferroviaires qui recourent un parcours d'autocar	Service Via 1 ¹			Service régulier ²		Service régulier ³		Service régulier ⁴	
	Tarif régulier	Âge d'or Étudiant	Enfant 2-11 ans	Tarif régulier Pointe	Tarif régulier Hors-pointe	Âge d'or Étudiant Pointe	Âge d'or Étudiant Hors-pointe	Enfant 2-11 ans	Enfant 2-11 ans hors-pointe
Québec / Montréal	72,80 \$	67,02 \$	54,31 \$	45,06 \$	26,57 \$	40,44 \$	23,11 \$	23,11 \$	13,86 \$
Lévis Rimouski				47,37 \$	28,89 \$	42,76 \$	24,27 \$	24,27 \$	15,03 \$
Montréal / Sherbrooke				30,05 \$	18,49 \$	26,58 \$	15,02 \$	15,02 \$	9,24 \$
Montréal / Ottawa	65,87 \$	64,71 \$	48,54 \$	26,58 \$	16,18 \$	24,27 \$	12,71 \$	12,71 \$	8,09 \$

En vigueur le 1^{er} décembre 1993.

1. Taxes incluses; prix pour un aller simple.
2. Tarifs hors-pointe à 40 % de rabais sauf vendredi et samedi et du 15 décembre au 4 janvier inclus. L'achat doit s'effectuer au moins cinq jours à l'avance. Le nombre de place est limité.
3. Rabais de 10 % pour les voyages par el service VIA 1 et les voitures «coach». L'achat doit s'effectuer au moins cinq jours à l'avance. Le nombre de place st limité. Valide pour les étudiants et les personnes âgées d'au moins 60 ans.
4. Le tarif enfant 2-11 ans est la moitié du tarif adulte. Enfant de moins de deux ans : gratuit.

AVION

Tarifs aériens sur les principaux axes au Québec			
Destination et distances kilométriques	Délai de 7 jours	Délai de 3 jours	Départ de dernière minute
Québec / Baie-Comeau (417 km)	295,53 \$	456,27 \$	547,75 \$
Québec / Montréal (259 km)	243,58 \$	376,67 \$	713,70 \$
Montréal / Ottawa (225 km)	222,56 \$	222,56 \$	379,03 \$
Montréal / Rouyn-Noranda	295,53 \$	456,27 \$	547,75 \$

N.B. : Tarifs en vigueur jusqu'au 28 février 1994 incluant les taxes.

Source : Interbus, décembre 1993.

AUTOMOBILE PRIVÉE

Coûts d'utilisation d'une automobile ¹	Compacte Chevrolet Corsica
Consommation d'essence moyenne	9,44 litres / 100 km
Coûts variables (par kilomètre) :	
• Essence (58,9 \$ / litre) ²	5,56 \$
• Lubrification, moteur, châssis ³	0,74 \$
• Entretien ⁴	4,99 \$
• Pneus ⁵	1,12 \$
Total :	12,42 \$
Coûts fixes (par année) :	
• Assurance-collision (franchise 240 \$) ⁶	285,00 \$
• Responsabilité civile (1 000 000 \$)	231,00 \$
• Feu, vol, vandalisme, bris de vitre (franchise 50 \$)	154,00 \$
• Permis (droits, assurance gouvernementale ^{7, 8})	42,00 \$
• Dépréciation (valeur de remplacement) ⁹	3 720 \$
• Financement ¹⁰	747 \$
Total	5 393,00 \$
Sommaire :	
• Total annuel	8 185,00 \$
• Par kilomètre (pour un kilométrage annuel de 22 500)	0,364 \$
Itinéraires :	
• Québec / Montréal (259 km)	93,24 \$
• Québec / Rimouski (325 km)	117,0000 \$
• Québec / Jonquière (236 km)	84,96 \$
• Québec / Baie-Comeau (417 km)	150,12 \$
• Québec / Trois-Rivières (139 km)	50,04 \$
• Québec / Sherbrooke (168 km)	79,56 \$
• Montréal / Sherbrooke (168 km)	60,48 \$
• Montréal / Trois-Rivières (139 km)	50,04 \$
• Montréal / Ottawa (225 km)	81,00 \$
• Montréal / Rouyn-Norand (645 km)	232,20 \$

Source : CAA-Québec, janvier 1993.

1. Les données tiennent compte d'une moyenne générale.
2. Le prix de l'essence est calculé à partir du prix moyen de l'essence sans plomb.
3. Comprend : changement d'huile, graissage, vérification des divers niveaux de liquide et main-d'oeuvre (4 fois l'an).
4. Basé sur un cycle de 60 000 km; couvre les frais d'entretien et réparations normales.
5. Tient compte de l'achat de quatre pneus d'hiver et de leur changement saisonnier.
6. L'assurance comprend les restrictions suivantes : voiture de promenade, aucun conducteur de moins de 25 ans, pa plus de deux conducteurs et aucun accident au cours des six dernières années.
7. Droits : immatriculation (95 \$), contribution à la SAAQ (85 \$), contribution au transport en commun (30 \$) et frais administratifs (4 \$).
8. Permis : permis de conduire (40 \$ pour deux ans) et frais administratifs (4 \$).
9. Calculée sur une durée de trois ans.
10. Taux de 12 % sur 36 mois.

AUTOMOBILE LOUÉE

Période de validité ¹	Automobile louée chez Avis Rent-a-car - Chevrolet Corsica			
	Jeudi 12 h 00 à lundi 12 h 00	Lundi 12 h 00 à jeudi 12 h 00	Lundi 12 h 00 à jeudi 12 h 00	Location 5 à 7 jours
Prix + conditions de fonctionnement ²	32,89 \$ / jour kilométrage illimité	38,89 \$ / jour 100 km gratuits 0,12 \$ du km excédentaire	43,00 \$ / jour kilométrage illimité	163,00 \$ / sem. 1 050 km gratuits 0,12 \$ du km excédentaire
Suppression de la franchise ³	12,95 \$	12,95 \$	12,95 \$	64,75 \$
Sous-total ⁴	45,84	51,84 \$	55,95 \$	227,75 \$
Québec / Montréal (259) ⁵		19,08 \$ ⁶ 81,96 \$		35,40 \$ 304,09 \$
Québec / Rimouski (325)		27,00 \$ 91,11 \$		69,00 \$ 342,92 \$
Québec / Jonquière (236)		16,32 \$ 78,77 \$		15,60 \$ 281,22 \$
Québec / Baie-Comeau (417)		38,04 \$ 103,87 \$		124,20 \$ 406,71 \$
Québec / Trois-Rivières (139)		4,68 \$ 65,31 \$		0,00 \$ 263,19 \$
Québec / Sherbrooke (221)		14,52 \$ 76,69 \$		6,60 \$ 270,82 \$
Montréal / Sherbrooke (168)		8,16 \$ 16,69 \$		0,00 \$ 263,19 \$
Montréal / Trois-Rivières (139)		4,68 \$ 65,31 \$		0,00 \$ 263,19 \$
Montréal / Ottawa (225)		15,00 \$ 77,24 \$		9,00 \$ 274,06 \$
Montréal / Rouyn (645)		65,40 \$ 135,48 \$		261,00 \$ 564,80 \$

Décembre 1993

1. La période de validité est basée sur la prise de possession du véhicule par le locateur.
2. Conditions de fonctionnement en vigueur le 30 novembre 1993.
3. La suppression de franchise est en fait un coût pour l'assurance du véhicule.
4. Le sous-total est la résultane des additions du prix et de la suppression de franchise.
5. Le chiffre entre parenthèses est la distance kilométrique entre l'origine et la destination du déplacement. Elle est basée sur les données fournies par «l'interbus» publié par l'APAQ.
6. Pour chacune des itinéraires, le coût indiqué à la ligne supérieure est le total des coûts au kilomètre excédentaire; le montant indiqué à la ligne inférieure est basé sur le sous-total additionné aux kilomètres excédentaires, plus taxes.

**LÉGISLATIONS PROVINCIALES RÉGISSANT
LE TRANSPORT PAR AUTOCAR AU CANADA**

LÉGISLATION	PARTICULARITÉS
<p>COLOMBIE-BRITANIQUE</p> <p>Motor Carrier Act, R.S.B.C., 1979, chap. 286</p> <p>Organisme administratif: B.C. Motor Carrier Commission</p>	<p>Détermine les itinéraires et les territoires pour chaque permis.</p>
<p>ALBERTA</p> <p>Motor Transportation Act, S.A. 1992, c. M-20-1</p> <p>Règlement concernant les autocars nolisés, 426/86</p> <p>Organisme administratif: Motor Transportation Board</p>	<p>Accorde un certificat d'affrètement sur preuve d'assurance suffisante.</p> <p>Fixe les tarifs maxima par kilomètre pour l'ensemble de la province.</p>
<p>Note: L'Alberta a déréglementé à toute fin utile le transport d'affrètement.</p>	
<p>SASKATCHEWAN</p> <p>Motor Carrier Act, s.s. 1986, c. M-21.2</p> <p>The Motor Carrier Conditions of Carriage Regulations, Reg. 5</p> <p>Organisme administratif: Saskatchewan Highway Traffic Board</p>	<p>Les services extra-provinciaux ne sont pas réglementés.</p> <p>Tendance à la déréglementation des services d'affrètement intra-provinciaux.</p>
<p>Notes: La plus grande part du réseau interurbain régulier est assurée par la Saskatchewan Transportation Co., une société d'État. La preuve de nécessité du service que doit présenter un requérant pour obtenir un permis d'exploitation est par conséquent très difficile à établir.</p> <p>Par contre, les services d'affrètement sont ouverts à quiconque peut démontrer sa capacité technique.</p>	

LÉGISLATION	PARTICULARITÉS
<p>MANITOBA</p> <p>Highway Traffic Act, S.M. 1985, chap. 3</p> <p>Loi sur la Régie des services publics</p> <p>Organisme administratif:</p> <p>Office des transports routiers du Manitoba</p>	<p>Cette loi régit les tarifs.</p> <p>Fixe les tarifs maxima pour toute la province.</p> <p>Certificat d'affrètement sur preuve de nécessité du service de capacité technique et financière et de non-préjudice aux transporteurs existants.</p>
<p>ONTARIO</p> <p>Loi sur les véhicules de transport en commun, chap. P.54</p> <p>Règlement 458/92</p> <p>Organisme administratif:</p> <p>Ontario Highway Transport Board</p> <p>«La Commission des transports routiers de l'Ontario»</p> <p>Ministère des transports de l'Ontario</p>	<p>Services réguliers et d'affrètement sont liés.</p> <p>Délivre un certificat.</p> <p>Doit entendre toute objection à une demande.</p> <p>Délivre le permis d'exploitation.</p> <p>Approuve les tarifs.</p>
<p>Notes: Délais plus longs que la moyenne à cause de la double décision administrative.</p> <p>Malgré un contrôle serré, le régime serait plus libéral que dans les autres provinces, car il admet plus facilement la concurrence sur les parcours.</p>	

LÉGISLATION	PARTICULARITÉS
<p>QUÉBEC</p> <p>La Loi sur les transports, chap. T-12</p> <p>Le Règlement sur le transport par autobus, r. 21.1, 1986</p> <p>Organisme administratif:</p> <p>Commission des transports du Québec</p>	<p>Obligation de résidence au Québec depuis 6 mois pour obtenir un permis (art. 10 du Règlement).</p> <p>Les tarifs ne sont que déposés à la Commission des transports.</p> <p>Les affréteurs (autobus nolisé) en transit n'ont pas besoin de permis.</p> <p>Exigences très strictes sur l'entrée.</p> <p>Le requérant doit prouver sa capacité et la nécessité du service.</p> <p>L'entrée d'un transporteur sur un parcours ne doit pas avoir pour conséquence d'altérer sensiblement la qualité d'un service déjà existant.</p>
<p>Notes: La concurrence n'est pratiquement pas admise.</p> <p>La résidence de 6 mois n'a pas vraiment de portée limitative sur les transporteurs de l'extérieur du Québec, puisque le traitement des demandes prend de 4 à 6 mois, que la Commission reconnaît la validité d'une représentation par un bureau d'avocats situé au Québec et que les affréteurs en transit n'ont pas besoin de permis.</p>	
<p>NOUVEAU-BRUNSWICK</p> <p>Loi de 1987 sur les transports routiers, «Motor Carrier Act», R.S.N.B. 1973, chap. M-16</p> <p>Organisme administratif:</p> <p>Commission des transports routiers «Motor Carrier Board»</p>	<p>Régime du «fardeau inversé», i.e. l'objection à une demande de permis sera rejetée si elle ne fait pas la preuve que ce permis serait nuisible à l'intérêt public.</p> <p>Les tarifs sont approuvés après audience publique.</p>

LÉGISLATION	PARTICULARITÉS
<p>ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD</p> <p>P.E.I. Motor Carrier Act, R.S.P.E.I. 1988, c. M-10</p> <p>Motor Carrier Regulations, R.R.P.E.I., c. M-10</p> <p>Organisme administratif:</p> <p>Public Utilities Commission</p>	<p>Régime du «fardeau inversé» adopté tel que dans la Loi de 1987 sur les transports nationaux. R.S.C., chap. 29.</p> <p>Peut délivrer un permis sans audience publique.</p> <p>Décide de la validité des objections.</p>
<p>NOUVELLE-ÉCOSSE</p> <p>N.S. Motor Carrier Act, R.S.N.S., 1989, c. 292</p> <p>Motor Carrier Regulations, 283/92</p> <p>Organisme administratif:</p> <p>N.S. Board of Commissioners of Public Utilities</p>	
<p>Note: Le contrôle des entrées, sorties et tarifs se fait d'une manière standard; la Commission prend en considération les objections et juge de la pertinence des demandes de permis par rapport à l'effet général qu'un nouveau service aurait sur les services existants.</p>	
<p>TERRE-NEUVE</p> <p>Motor Carrier Act, R.S. Nfld 1990, c. M-19</p> <p>The Motor Carrier Regulations, Nfld Reg. 50/91</p> <p>Organisme administratif:</p> <p>Federal National Transportation Agency</p> <p>Motor Vehicle Registration Division</p>	<p>Compétence sur Terra Transport, le plus gros transporteur.</p> <p>Les autres services de transport par autocar.</p>
<p>Note: Le libellé des dispositions de la loi et du règlement est presque identique à celui de la Nouvelle-Écosse.</p>	

INDEX DES TRANSPORTEURS CITÉS

INDEX DES TRANSPORTEURS CITES

Autocar, train, avion et traversier.

Code Transporteur

A- Autocar

1	ABF	Autobus Bois-Francis inc.
2	AGE	Autobus Auger Estrie inc. (devenue SHE Sherbus ltée)
3	ANJ	Autobus de l'Anse Saint-Jean ltée
4	ANS	Transport de l'Anse inc.
5	AUD	Les Autobus R. Audet inc.
6	BOA	Autobus Boulay inc.
7	BOL	Bolduc Gilles
8	BRA	Brandon Transport inc.
9	BRI	Brissette et Frères ltée
10	BRU	Autobus Brunet inc.
11	CAR	Carlton Bus Lines (Antrim) ltd
12	CGI	Autobus C.G. inc.
13	CHA	Autocars Champlain inc.
14	CHU	Autocars de la Chaudière inc.
15	COT	Transport en Commun Côté inc.
16	DEM	Autobus J.G. Demers inc.
17	DIN	Dionne Eugène
18	DIO	Autobus B. Dion ltée
19	DOB	Eugène Dolbec et Fils inc.
20	DOS	Autobus Dostie inc.
21	DRU	Autobus Drummondville ltée
22	DUF	Autobus Dufresne inc. (Cit Haut-St-Laurent)
23	ETO	Autocars 5 Etoiles inc.
24	ETU	Les Entreprises Ethuda enr.
25	FON	Transport Minibus Fontaine enr.
26	FOR	Autocars Fournier inc. (Intercar)
27	GAU	Les Autobus Gaudreault inc.
28	GDB	Gestion D. Bouchard (2692988 Canada inc.)
29	GIL	Autobus Gilbert inc.
30	GLC	Greyhound Lines of Canada ltd
31	GRE	Greyhound Lines inc.
32	HAR	Autocars Harricana inc.
33	ICN	Intercar Côte-Nord inc.
34	ICS	Intercar Saguenay inc.
35	INT	Interbus (2956-3475 Québec inc.)
36	JAS	Autocars Jasmin inc.
37	LAC	Autobus J.P. Lachaine inc.
38	LAO	Autobus Larouche inc.
39	LAQ	Autocar La Québécoise inc. (Cit Sorel-Varennes)
40	LAR	Autobus Larose inc.
41	LAT	Autobus Laterrière inc. (Intercar)
42	LAV	Autobus Jerry Lavoie inc.
43	LEC	Transport Leclerc et Fils inc.
44	LEF	Transport Lefrançois inc.
45	LEV	Lévesque Minibus enr.

INDEX DES TRANSPORTEURS CITES

Autocar, train, avion et traversier.

#	Code	Transporteur
46	LIM	Limocar (2755-4609 Québec inc.)
47	LIT	Autobus du Littoral inc.
48	LUR	Autobus Lucien Roy ltée
49	MAH	Autobus Maheux ltée
50	MAS	Maski-Tours inc.
51	MBK	Méta Bès Kéka Transport ltée
52	MEN	Autobus Ménard et Fils inc.
53	MER	Autobus Mercier (André Mercier)
54	MSS	Autobus A. Messier inc.
55	ONN	Ontario Northland
56	ORL	Autocars Orléans Express inc.
57	QCE	Autocars Québec Centre enr.
58	REN	Renaud Normand
59	RIC	Les Autobus Richelieu ltée
60	ROB	Les Autobus Robert ltée
61	SCO	Scobus inc.
62	SHE	Sherbus ltée (voir AGE)
63	SMT	S.M.T. Eastern Ltd
64	TER	Autobus Terremont ltée
65	TRE	Paul Tremblay Transport ltée
66	TRO	Trolley-Vision inc.
67	TTR	Les Autobus Tremblay & Tremblay inc. (Intercar)
68	VAC	Les Autocars Vachon enr.
69	VIB	Via Bus
70	VIC	Autocars Victo inc.
71	VIE	Autobus Viens inc.
72	VOY	Voyageur Colonial ltée

B- Train

1	AMK	Amtrak USA.
2	QNS	Quebec North Shore and Labrador Railway
3	VIA	Via Rail Canada inc.

C- Avion

1	AC	Air Canada
2	ALL	Air Alliance
3	ALM	Air Alma inc
4	AQL	Aviation Québec Labrador ltée
5	CP	Inter-Canadien
6	CRE	Air Creebec inc.
7	FIR	First Air
8	INU	Air Inuit ltée
9	LAU	Air Laurentien
10	MAE	Air Madeleine inc.

INDEX DES TRANSPORTEURS CITES

Autocar, train, avion et traversier.

#	Code	Transporteur
11	ONT	Air Ontario
12	PEM	Pem-Air ltée
13	SAT	Air Satellite inc.
14	TRA	Trans Côte inc.

D- Traversier

1	BAS	La Compagnie de Navigation des Basques inc
2	CEP	Centre d'Excursion et de Plongée des Iles-de-la-Macéline
3	CLA	Clark Transport Canada
4	CNG	Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent
5	CTM	Coopérative de Transport Maritime et Aérien
6	DES	Denis Desjordy
7	HAN	Handfield, C.
8	JUS	Syndicat Coopérative de la Traverse de Saint-Juste-du-Lac
9	LRI	M.C. Larivière
10	MAD	Navigation Madeleine inc.
11	NAV	Navigation Maritime du Saint-Laurent inc.
12	NDK	Relais Nordik inc.
13	OKA	Traverse Oka inc.
14	PUD	Puddister Trading Co.
15	QUY	Ferry Quyon - Saint-John, Pontiac.
16	RCH	Les Croisières Richelieu inc.
17	SIR	La Société Inter-Rives de l'Île-Verte inc.
18	SOG	Sogerive inc.
19	STQ	Société des Traversiers du Québec
20	TDR	Yvon Duchêne
21	THU	Traverse de l'Outaouais inc.
22	TLP	Traversier Le Passeur inc.
23	TMC	Service de Traversier Masson - Cumberland inc.
24	TML	Traverse Montebello - Lefaivre
25	YER	Gisèle Yerbury

