



L'organisation du transport par autocar au Québec

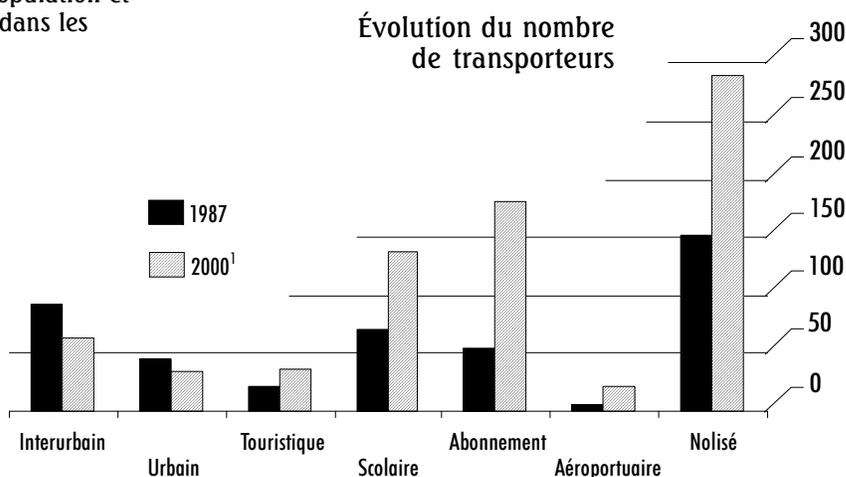
Le ministre des Transports du Canada a soumis à un comité parlementaire, en septembre 1999, le dossier de la déréglementation du transport par autocar. Par ailleurs, le gouvernement ontarien a déjà commandé une étude et tenu des audiences sur la déréglementation du transport en commun. Il semble que les transporteurs, les administrateurs municipaux et même les voyageurs ontariens seraient favorables à une déréglementation applicable uniformément à toutes les provinces. Il est donc fort probable que les recommandations du comité parlementaire aillent dans le sens d'une déréglementation du transport par autocar au Canada.

Nous publions une série de deux articles sur cette question. Dans le présent numéro du Bulletin, nous présentons l'organisation du transport par autocar au Québec (voir p. 15). Dans le prochain, nous tenterons de mesurer les effets de la déréglementation sur cette industrie, en nous appuyant sur les expériences anglaise et américaine.

Les services de transport nolisé et interurbain constituent les deux principales catégories de transport par autocar. Ils génèrent à eux deux 80 % des revenus de l'industrie; ils sont également les plus susceptibles d'être déréglementés.

Le service de transport interurbain a été utilisé par plus de quatre millions de voyageurs en 1998, en baisse de 67 % par rapport à 1970. La baisse est consécutive au passage des baby-boomers au marché du travail. Depuis 1991, l'achalandage semble se stabiliser sur les lignes express, mais continue de régresser sur les parcours régionaux. Ce phénomène ne vient pas de la désaffectation des gens pour l'autocar, mais plutôt d'un changement dans la structure d'âge de la population et d'une très faible augmentation des effectifs dans les régions périphériques.

Le transport par autocar nolisé a évolué de telle manière que la réglementation ne permet plus, depuis quelques années déjà, de régulariser adéquatement l'offre et la demande. On assiste périodiquement à des pénuries d'autocars en régions périphériques alors qu'il y a surabondance d'offre dans les grandes agglomérations. Cette anomalie ne tient pas uniquement à une demande touristique fluctuante selon les saisons, mais aussi à la protection des marchés. L'existence de points de services exclusifs à chaque détenteur de permis « nolisé » rend les voyageurs captifs d'une entreprise ou de quelques entreprises seulement.



Source : Commission des transports du Québec
1. Au mois d'août.

La difficile situation des camionneurs indépendants

Dans l'article portant sur les camionneurs canadiens indépendants (voir page 10), M. Irwin Bess de Statistique Canada montre que ces camionneurs payent chèrement leur indépendance. Ils travaillent plus d'heures que leurs homologues salariés à l'emploi de transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui, mais pour un revenu après impôt inférieur à celui de ces derniers; ils sont plus âgés, moins scolarisés et subissent plus de stress.



CONTEXTE ÉCONOMIQUE GÉNÉRAL

de conjoncture économique

Tableau 1

Principaux indicateurs de l'activité économique, désaisonnalisés, niveaux annualisés¹

Année Trimestre	1998	1999	1999			2000		
			I	II	III	I	II	III
en milliards de dollars de 1992								
Québec								
Produit intérieur brut	184,0 r	191,6	189,6	190,0	192,3	196,4	198,2	..
Dépenses personnelles en biens et services	112,1 r	115,9	114,3	114,9	116,5	118,7 r	119,0	..
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	107,3	113,9	105,0	113,3	115,1	120,1 r	129,9	130,6
Exportations internationales de biens ²	53,9 r	60,6 r	59,0	58,7	59,9	66,1 r	69,2	..
Canada								
Produit intérieur brut	842,0 r	880,3	865,3	872,4	886,2	908,3 r	918,7	..
Dépenses personnelles en biens et services	487,9 r	504,8	496,5	502,2	507,9	516,7 r	521,3	..
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	448,8 r	490,3	471,5	481,3	499,8	526,0	532,4	538,6
Exportations de biens ²	274,8 r	303,2 r	304,8	306,0	316,1	337,9 r	347,2	..
Indicateurs financiers								
Taux d'intérêt préférentiel (moyenne en %)	6,60	6,44	6,75	6,33	6,25	6,75	7,33	7,50
Dollar américain en monnaie canadienne (non désaisonnalisé)	1,484	1,486	1,450	1,473	1,486	1,453	1,480	1,482

Sources : Institut de la statistique du Québec, site Internet.
Statistique Canada, répertoire des données Cansim.

1. Sauf indication contraire.
2. Selon les comptes nationaux.

SOMMAIRE

Indicateurs de conjoncture économique

Contexte économique général 2

Secteur du transport

Indice des prix 3

Produit intérieur brut 4

Marché du travail 5

Transport des personnes

Transport aérien 7

Transport des marchandises

Portrait socio-économique des camionneurs
indépendants au Canada 10

Dossier

Le transport par autocar au Québec : les effets d'une
déréglementation éventuelle 15

Le présent bulletin est produit par
le Service de l'économie et du plan directeur en transport
de la Direction de la planification et du partenariat
du ministère des Transports du Québec,
700, boul. René-Lévesque Est, 22^e étage,
Québec (Québec), G1R 5H1
Tél. : (418) 644-0447, téléc. : (418) 643-5783

Coordination :
Hamid Baghdadi

Rédaction :
Hamid Baghdadi, Alain Bolduc

Conception et édition électronique :
Carole Robitaille



INDICE DES PRIX

N. B. Les nouvelles données relatives au troisième trimestre de l'an 2000 sont très peu différentes de celles publiées dans le dernier numéro du bulletin (basées sur la moyenne des mois de juillet et d'août 2000).

Le transport interurbain : la plus forte hausse des prix au troisième trimestre de l'an 2000

L'indice des prix du transport interurbain a connu la plus forte hausse au troisième trimestre de l'an 2000, tant

au Québec (4,8 %) qu'au Canada (4,3 %). Il est suivi de près par l'indice des prix de l'essence, avec 4,4 % au Québec et 4,0 % au Canada.

À l'inverse, le coût d'achat et de location de véhicules automobiles a reculé de 1,7 % au Québec et de 2,1 % au Canada.

Tableau 2

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année Trimestre	1999		2000		
	III	IV	I	II	III
1992 = 100					
Québec					
Transport privé	116,5	118,5	119,8	120,7	121,3
Achat et location de véhicules automobiles ¹	126,0	127,3	126,6	125,9	123,8
Utilisation de véhicules automobiles	105,6	107,9	110,4	112,3	114,6
• Essence	109,7	114,2	119,8	123,2	128,6
• Pièces, entretien et réparation	106,8	108,3	108,8	110,0	109,5
• Autres dépenses d'utilisation	100,0	100,1	100,1	100,3	100,4
Transport public	137,9	137,5	137,3	141,0	144,5 ^r
Transport local et banlieue	117,4	117,4	118,9	120,9	122,2
Transport interurbain	169,3	168,3	165,4	171,8	180,1
Ensemble du transport (IPT)	118,0	119,8	121,1	122,1	122,9
Ensemble des biens et services (IPC)	108,5	108,8	109,4	110,3	111,2
Canada					
Transport privé	123,8	125,5	127,1	128,2	128,6 ^r
Achat et location de véhicules automobiles ¹	126,4	127,6	127,2	126,4	123,7
Utilisation de véhicules automobiles	120,4	122,3	125,2	127,5	129,8 ^r
• Essence	114,0	118,2	124,8	130,0	135,2 ^r
• Pièces, entretien et réparation	107,8	108,3	108,5	108,5	109,3
• Autres dépenses d'utilisation	135,1	135,5	135,7	135,6	135,6
Transport public	151,0	150,3	148,8	153,4	158,3 ^r
Transport local et banlieue	125,5	125,7	126,6	128,1	129,7
Transport interurbain	171,3	169,9	166,6	173,6	181,0 ^r
Ensemble du transport (IPT)	126,0	127,6	129,0	130,3	131,0 ^r
Ensemble des biens et services (IPC)	111,1	111,5	112,1	113,0	114,1

Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 9940 et 9945, date d'extraction : novembre 2000.

1. Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.

Les prix de l'essence : très forte hausse par rapport à 1999

Les prix de l'essence ont augmenté au rythme de 17,2 % au Québec et de 19,1 % au Canada, entre le troisième trimestre de 1999 et celui de l'an 2000; cette hausse est près de sept fois supérieure à celle des indices des prix à la consommation (IPC) québécois et canadien.

La baisse du coût d'achat et de location de véhicules automobiles est pratiquement la même entre le troisième trimestre de 1999 et celui de l'an 2000, qu'entre le deuxième et le troisième trimestre de l'an 2000.

H. B.

Signes conventionnels
Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

.. Nombre non disponible
... N'a pas lieu de figurer
- Néant ou zéro
-- Nombre infime
r Nombre rectifié
x Données confidentielles

Unités de mesure :

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

Ralentissement de la croissance au deuxième trimestre 2000

L'évolution du secteur du transport entre le premier et le deuxième trimestre de l'an 2000 a été marquée par le recul de 0,5 % du PIB du transport ferroviaire et des services qui lui sont liés, un recul d'autant plus remarquable que ce sous-secteur avait crû de 3,5 % au trimestre précédent. Le PIB de l'industrie du camionnage

a lui aussi connu un ralentissement de son taux de croissance, mais moins important que celui du transport ferroviaire : 1,1 % comparativement à 1,4 % au trimestre précédent.

À l'inverse, c'est le PIB du transport en commun qui a connu la plus forte accélération du taux de croissance, en passant de 0,3 % au premier trimestre à 2,1 % au deuxième trimestre de l'an 2000. Enfin, le taux de croissance du PIB du transport aérien a très légèrement augmenté, en passant de

0,7 % au premier trimestre à 0,8 % au deuxième trimestre de l'an 2000.

Le recul et le ralentissement de la croissance des sous-secteurs aussi importants que le transport ferroviaire et le camionnage se sont effectivement traduits par un ralentissement du taux de croissance du secteur du transport dont le PIB a crû au même rythme que celui de l'ensemble des industries, soit 1 %.

H. B.

Tableau 3

Produit intérieur brut aux coûts des facteurs des principales industries canadiennes du transport, désaisonnalisé, niveaux annualisés

Année Trimestre	1999				2000	
	I	II	III	IV	I	II
en millions de dollars de 1992						
Principales industries du transport						
Transport aérien et services liés	3 878 r	3 813 r	3 819 r	3 869 r	3 895 r	3 928
Transport ferroviaire et services liés	4 585 r	4 643 r	4 798 r	4 931 r	5 104 r	5 080
Transport par eau et services liés	2 302 r	2 419 r	2 407 r	2 416 r	2 519 r	2 632
Camionnage	12 112 r	12 350 r	12 589 r	12 865 r	13 051 r	13 193
Transport en commun ¹	3 273 r	3 285 r	3 330 r	3 336 r	3 347 r	3 416
Industries du transport	29 797 r	30 156 r	30 609 r	31 098 r	31 618 r	31 936
Ensemble des industries	739 740 r	746 980 r	758 514 r	766 953 r	776 529 r	784 372

Source : Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrice 4671.

1. Comprend le transport urbain, interurbain, rural et scolaire.

Une nette amélioration de la croissance du nombre de salariés

En valeur absolue, la croissance du nombre de salariés dans l'ensemble de l'économie québécoise atteignait 98 552 sur la base des sept premiers mois de l'année, contre seulement 86 407 pour les deux années précédentes. En effet, après une croissance annuelle de 1,8 % en 1998 et de 1,4 % en 1999, le nombre de salariés au Québec s'est accru de 3,6 % entre les sept premiers mois de 1999 et la période correspondante de 2000, atteignant 2,84 millions.

Cependant, la croissance du nombre de salariés dans les industries productrices de biens (7,0 %) était supérieure à celle des industries productrices de services (2,4 %). Cette situation s'observait également dans le reste du Canada, avec une croissance

de 5,1 % dans les industries productrices de biens et de 3,0 % dans les industries productrices de services, pour une croissance moyenne de l'ensemble des industries de 3,5 %. Pour l'ensemble du Canada, le nombre de salariés s'est accru de 3,5 %.

Les industries du transport et de l'entreposage : une croissance inégale

La croissance du nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Canada, entre les sept premiers mois de 1999 et la période correspondante de 2000, atteignait 3,2 %. Par ailleurs, la croissance différait d'une industrie à l'autre à l'intérieur de cette catégorie de salariés. En effet, la croissance du nombre de salariés dans l'industrie du ca-

mionnage (0,5 %), la plus importante en termes de salariés, était la plus faible de toutes les industries du transport et de l'entreposage. À l'opposé, la croissance s'avérait forte dans les industries du transport aérien (4,8 %) et dans les autres industries du transport et de l'entreposage (5,4 %). Cette dernière catégorie regroupe les industries du transport et des services relatifs au transport par eau, des services relatifs au transport aérien ainsi que les autres industries du transport et des services relatifs aux transports.

La croissance du nombre de salariés dans les industries du transport en commun (3,0 %) et du transport et des services ferroviaires (3,2 %) se comparait à la moyenne de l'industrie du transport et de l'entreposage (3,2 %). D'ailleurs, la croissance du nombre de salariés dans l'industrie du transport en commun se maintenait environ à 3 % par année depuis 1997.

Tableau 4

Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec et au Canada

Année Mois	1997	1998	1999	1999 J à J'	2000 J à J'	Variation 1999-2000	Variation 1997-1999
Québec							
Industries productrices de biens	664 711	699 745	720 696	701 766	750 990	7,0	8,4
Industries productrices de services	2 010 801	2 024 962	2 041 224	2 039 566	2 088 894	2,4	1,5
Ensemble de l'économie	2 675 512	2 724 706	2 761 919	2 741 332	2 839 884	3,6	3,2
Reste du Canada							
Industries productrices de biens	1 941 657	2 004 444	2 044 288	2 000 535	2 101 942	5,1	5,3
Industries productrices de services	6 587 102	6 747 188	6 872 975	6 830 612	7 036 836	3,0	4,3
Ensemble de l'économie	8 528 759	8 751 633	8 917 263	8 831 147	9 138 779	3,5	4,6
Canada							
Camionnage	151 099	153 102	152 936	151 473	152 255	0,5	1,2
Transport en commun	78 195	80 396	83 172	83 362	85 843	3,0	6,4
Transport aérien	62 411	69 485	73 983	73 507	77 033	4,8	18,5
Transport et services ferroviaires	48 647	48 432	50 100	49 439	51 044	3,2	3,0
Autres	135 680	136 961	141 179	139 838	147 344	5,4	4,1
Transport et entreposage	476 032	488 376	501 370	497 619	513 519	3,2	5,3
Industries productrices de biens	2 606 368	2 704 189	2 764 984	2 702 301	2 852 932	5,6	6,1
Industries productrices de services	8 597 903	8 772 150	8 914 199	8 870 178	9 125 730	2,9	3,7
Ensemble de l'économie	11 204 271	11 476 339	11 679 182	11 572 479	11 978 663	3,5	4,2

Source : Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'enquête *Emploi, gains et durée de travail* de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 4285 et 4355, date d'extraction : 17 octobre 2000.

1. De janvier à juillet.

L'écart de rémunération se creuse encore

Au Québec, la rémunération hebdomadaire moyenne, entre les sept premiers mois de 1999 et la période correspondante de 2000, a augmenté plus rapidement pour les industries productrices de biens (3,2 %) que pour les industries productrices de services (1,3 %). Pour l'ensemble des industries, elle s'est accrue de 2,1 %. La situation des industries productrices de biens dans les autres provinces canadiennes était similaire à la situation québécoise. En effet, l'augmentation de la rémunération hebdomadaire moyenne a été plus forte pour ces industries (3,5 %) que pour celles productrices de services (2,4 %), ce qui, dans l'ensemble, donnait une augmentation moyenne de 2,8 %.

L'écart de rémunération hebdomadaire moyenne entre les salariés québécois et ceux du reste du Canada continuait de se creuser depuis 1997 pour les industries productrices de services, passant de 27 \$ à 34 \$, à 43 \$ et à 48 \$, respectivement pour 1997, 1998, 1999 et les sept premiers mois de 2000. Puisque plus des trois quarts des salariés se retrouvaient dans les industries productrices de services, l'écart croissant de rémunération s'observait également quant à la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés de l'ensemble de l'économie. Cet écart passait de 43 \$ en 1997 à 55 \$ pour les sept premiers mois de 2000.

La rémunération hebdomadaire moyenne, pour l'ensemble du Canada, dans les industries productrices de biens, atteignait 799 \$ pour les sept premiers mois de 2000, contre seulement 570 \$ dans les industries productrices de services. Elle s'élevait à 624 \$ pour l'ensemble de l'économie.

Une faible croissance de la rémunération des industries du transport et de l'entreposage

Au Canada, la croissance de la rémunération hebdomadaire moyenne de chaque industrie du transport et de l'entreposage, entre les sept premiers mois de 1999 et la période correspondante de 2000, était plus faible que celle observée au cours de la même période pour les industries productrices de services. Les deux industries dont la croissance a été la plus soutenue au cours de la période 1997-1999 ont connu une croissance supérieure à celle des autres industries du transport et de l'entreposage. En effet, après une croissance de 4,9 % entre 1997 et 1999, la rémunération s'est accrue de 1,6 % dans l'industrie du camionnage, tandis que la rémunération dans l'industrie du transport en commun croissait de 1,9 %, après une hausse de 2,9 % entre 1997 et 1999. De plus, il s'agit des deux industries dont la rémunération hebdomadaire moyenne était la plus basse de la catégorie des industries du transport et de l'entreposage. Il en résulte donc une sorte de rattrapage.

Pour leur part, les industries du transport aérien (1,0 %), du transport et des services ferroviaires (0,9 %) et les autres industries du transport et de l'entreposage (0,4 %) ont connu une croissance modeste.

A. B.

Tableau 5

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage (incluant les heures supplémentaires) au Québec et au Canada

Année Mois	1997	1998	1999	1999		Variation 1999-2000	Variation 1997-1999
				J à J ¹	J à J ¹		
Québec							
Industries productrices de biens	676	699	699	697	719	3,2	3,4
Industries productrices de services	528	528	526	526	533	1,3	-0,4
Ensemble de l'économie	565	572	571	570	582	2,1	1,1
Reste du Canada							
Industries productrices de biens	791	804	802	800	828	3,5	1,3
Industries productrices de services	555	562	569	568	581	2,4	2,4
Ensemble de l'économie	608	617	622	620	637	2,8	2,3
Canada							
Camionnage	638	674	669	671	682	1,6	4,9
Transport en commun	627	632	645	640	652	1,9	2,9
Transport aérien	816	812	825	823	831	1,0	1,1
Transport et services ferroviaires	999	992	1 005	1 004	1 013	0,9	0,6
Autres	731	734	734	734	737	0,4	0,4
Transport et entreposage	723	735	740	739	748	1,2	2,4
Industries productrices de biens	762	777	775	773	799	3,4	1,7
Industries productrices de services	549	554	559	558	570	2,2	1,8
Ensemble de l'économie	598	606	610	608	624	2,6	2,0

Source : Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec, à partir de l'enquête *Emploi, gains et durée de travail* de la Division du travail de Statistique Canada, répertoire des données Cansim, matrices 4285 et 4355, date d'extraction : 17 octobre 2000.

1. De janvier à juillet.

Des changements à venir

Selon *Le Quotidien* du 27 septembre 2000 de Statistique Canada, à partir de janvier 2001, les données de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail seront basées sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Cette classification vient remplacer la Classification type des industries (CTI) de 1980 et a l'avantage d'être la même pour le Canada, les États-Unis et le Mexique, ce qui permet des comparaisons entre ces trois pays.

TRANSPORT AÉRIEN

par Anne-Marie Lalonde

M^{me} Lalonde est stagiaire au Service de l'économie et du plan directeur en transport, sous la supervision de Jacqueline Desrosiers.

LES ACTIVITÉS D'AIR CANADA ET DES LIGNES AÉRIENNES CANADIEN INTERNATIONAL

Les statistiques de cette première section proviennent de l'Enquête sur les finances et les exploitations des transporteurs réalisée par Statistique Canada. Elles excluent le nombre de passagers sur les vols des transporteurs régionaux d'Air Canada (AC) et des Lignes aériennes Canadien International Itée (LACI).

Une hausse de 21,3 % sur les vols affrétés

Le nombre total de passagers d'AC et de LACI est passé de 11,5 millions à 11,9 millions entre les six premiers mois de 1999 et la période correspondante de 2000, ce qui représente une augmentation de 3,1 %.

Le nombre de passagers sur les vols réguliers a connu une hausse de 2,9 % durant cette période. En ce qui concerne les vols réguliers intérieurs, ce nombre est demeuré stable (0,1 %), alors que le nombre de passagers sur les vols réguliers internationaux a quant à lui augmenté de 5,7 %. La bonne situation des économies américaine et canadienne d'une part et l'amélioration de l'économie asiatique d'autre part ne sont pas des facteurs étrangers à cette hausse.

Quant aux vols affrétés, le nombre de passagers d'AC et de LACI a augmenté de 21,3 %, passant de 127 000 à 154 000. Cette hausse peut être

partiellement attribuable à la conversion par LACI de quelques vols réguliers, de faible fréquence, en vols affrétés à partir de 1999 (voir tableau 6).

Une diminution du taux d'occupation

Le nombre de passagers-kilomètres sur l'ensemble des vols d'AC et de LACI a augmenté dans la même proportion que le nombre de passagers, soit de 3,2 % entre les six premiers mois de 1999 et la période correspondante de 2000. La distance moyenne parcourue est ainsi demeurée stable, soit d'environ 2 690 kilomètres. Sur les vols réguliers et les vols réguliers

intérieurs, la distance moyenne parcourue est également demeurée stable, se situant aux environs de 2 700 et 1 800 kilomètres respectivement. Par contre, sur les vols réguliers internationaux, le nombre de passagers-kilomètres a connu une hausse inférieure à celle du nombre de passagers, soit de 4,3 % comparativement à 5,7 %. La distance moyenne parcourue a donc diminué légèrement de 1,3 % pour s'établir à 3 597 kilomètres en 2000. Enfin, sur les vols affrétés, la distance moyenne parcourue a considérablement diminué, passant de 1 677 à 1 136 kilomètres entre les deux premiers trimestres de 1999 et la période correspondante de 2000.

Tableau 6

Activités des transporteurs aériens canadiens : Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ¹ Passagers transportés							
Année	1996	1997	1998	1999	1999		Variation 1999-2000
					J à J ²	2000 J à J ²	
				en milliers			en %
Vols réguliers	22 485	24 102	24 371	23 735	11 417	11 742	2,9
Intérieurs	12 797	13 297	12 989	11 840	5 736	5 740	0,1
Internationaux	9 688	10 805	11 382	11 895	5 681	6 002	5,7
Affrètements	299	276	197	310	127	154	21,3
Total	22 784	24 378	24 568	24 045	11 544	11 896	3,1

Source : Statistique Canada, *Bulletin de service*, 51-004-X1B, vol. 31 n° 9, vol. 32 n° 3 et vol. 32 n° 9 Tableau 1.1.

1. Excluant les transporteurs régionaux.

2. Les données couvrent la période de janvier à juin inclusivement; de plus, pour l'année 2000, elles sont provisoires.

Le taux d'occupation des appareils (coefficient d'utilisation des capacités) des deux grands transporteurs pour les vols réguliers est demeuré aux environs de 71 % entre les six premiers mois de 1999 et la période équivalente de 2000. Sur les vols affrétés, ce taux a diminué de 5,1 % pour s'établir à 59,1 % (voir tableau 7).

Tableau 7

**Activités des transporteurs aériens canadiens :
Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International¹
Capacité des transporteurs**

Année	1996	1997	1998	1999	1999 J à J ²	2000 J à J ²	Variation 1999-2000 en %
Passagers-kilomètres (en millions)							
Vols réguliers	56 090	61 723	63 801	65 314	30 866	31 884	3,3
Intérieurs	19 192	20 931	21 730	21 585	10 163	10 296	1,3
Internationaux	36 898	40 792	42 072	43 729	20 703	21 588	4,3
Affrètements	763	614	421	406	213	175	-17,8
Total	56 853	62 343	64 222	65 720	31 079	32 059	3,2
Capacité (en millions de sièges-kilomètres)							
Vols réguliers	82 982	86 354	89 447	91 566	43 675	44 503	1,9
Affrètements	958	774	573	648	332	296	-10,8
Total	83 940	87 128	90 020	92 214	44 007	44 799	1,8
Coefficient d'utilisation des capacités (en %)							
Vols réguliers	67,6	71,6	71,3	71,3	70,7	71,6	...
Affrètements	79,6	79,3	73,5	62,7	64,2	59,1	...

Source : Statistique Canada, *Bulletin de service*, 51-004-XIB, vol. 31 n° 9, vol. 32 n° 3 et vol. 32 n° 9 Tableau 1.1.

1. Excluant les transporteurs régionaux.

2. Les données couvrent la période de janvier à juin inclusivement; de plus, pour l'année 2000, elles sont provisoires.

LES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS

Les statistiques suivantes proviennent de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens, effectuée par Statistique Canada. Elles comprennent AC et LACI, incluant leurs transporteurs régionaux.

Une hausse de l'activité des vols réguliers sur le marché intérieur

Le nombre de passagers des vols réguliers sur le marché intérieur a atteint 14,4 millions en 1998, en hausse de 17,3 % par rapport à l'année précédente. L'économie canadienne poursuivant sa croissance aurait sol-

licité davantage les gens d'affaires à se déplacer (voir tableau 8).

Parmi les vols intérieurs réguliers ayant comme origine ou destination la ville de Montréal, Montréal – Halifax est la liaison affichant la plus faible augmentation du nombre de passagers en 1998, soit 3,0 %. Ce nombre peut être partiellement attribuable à la nouvelle liaison offerte par AC entre Halifax et l'Europe trois fois par semaine, qui permet aux passagers de voyager directement entre Halifax et des villes européennes. De 1993 à 1998, le nombre de passagers a crû en moyenne de 3,7 % par année.

Quant aux trois autres liaisons, elles ont connu des augmentations importantes du nombre de passagers, particulièrement celles de Montréal – Calgary et Montréal – Vancouver, at-

teignant 25,2 % et 22,3 % respectivement entre 1997 et 1998. La liaison Montréal – Calgary a tout de même obtenu une croissance moyenne annuelle de 12,7 % de 1993 à 1998. L'économie florissante de Calgary qui attire, entre autres, de plus en plus de sièges sociaux, n'est certainement pas un facteur étranger à ce phénomène. De son côté, la liaison Montréal – Vancouver a affiché une hausse moyenne annuelle du nombre de passagers du même ordre, soit de 10,1 % de 1993 à 1998. La ville de Vancouver possède le principal aéroport canadien desservant les passagers en provenance ou à destination de l'Asie et du Pacifique.

Pour sa part, la liaison Montréal – Toronto affiche une hausse de 9,2 % en 1998, comparativement à une hausse moyenne annuelle de 3,6 % de 1993 à 1998. L'aéroport international de

Toronto, soit l'aéroport Lester B. Pearson, est devenu le « hub » pour le transport aérien au Canada; conséquemment, l'activité de cet aéroport devrait connaître une importante croissance, particulièrement au regard des vols intérieurs.

La liaison Montréal – Chicago poursuit sa croissance

Le nombre de passagers des vols réguliers sur le marché transfrontalier a atteint 14,1 millions en 1998, soit une hausse de 8,0 % par rapport à 1997. Les années 1995 et 1996 ont aussi connu des hausses importantes de 13,5 % et 24,7 % respectivement. Ce phénomène est attribuable à l'introduction de nouveaux services réguliers faisant suite à la signature de l'accord de « Ciel ouvert » entre le Canada et les États-Unis. Par ailleurs, la croissance des échanges amenée par l'ALÉNA a certainement contribué à cette augmentation (voir tableau 9).

Le nombre de passagers sur la liaison Montréal – New York a augmenté de 19,8 % en 1998. Toutefois, bien que cette liaison occupe toujours le premier rang sur le marché transfrontalier quant au nombre de passagers entre Montréal et une ville américaine, elle connaît une faible augmentation moyenne annuelle, soit 3,0 % depuis 1993.

La liaison Montréal – Los Angeles a connu pour sa part une hausse de 9,2 % en 1998. Entre 1993 et 1998, cette liaison a présenté une croissance moyenne annuelle de 5,5 % du nombre de passagers. La région de Los Angeles jouit depuis plusieurs années d'une situation économique

Tableau 8
Origine et destination des passagers des vols réguliers sur le marché intérieur dont le départ ou l'arrivée est Montréal (principaux mouvements)¹

Année	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Variation
							1997-1998
							en %
Liaisons							
Montréal – Toronto	1 079 410	1 067 080	1 082 320	1 256 910	1 181 770	1 290 990	9,2
Montréal – Vancouver	146 110	154 880	185 920	195 860	193 590	236 670	22,3
Montréal – Calgary	86 490	86 170	103 480	121 920	125 370	156 950	25,2
Montréal – Halifax	85 740	90 460	96 750	99 930	99 700	102 740	3,0
Toutes les liaisons canadiennes							
	10 233 590	10 312 520	11 183 940	12 687 810	12 297 910	14 425 370	17,3

Source : Statistique Canada, *Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur 1998*, 51-204-XIB.
1. Les données ont été révisées.

Tableau 9
Origine et destination des passagers des vols réguliers sur le marché transfrontalier dont le départ ou l'arrivée est Montréal (principaux mouvements)¹

Année	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Variation
							1997-1998
							en %
Liaisons							
Montréal – New York	307 870	305 390	346 740	360 580	297 680	356 630	19,8
Montréal – Miami	147 010	131 120	132 680	142 390	142 000	131 240	-7,6
Montréal – Chicago	110 740	112 710	117 690	127 060	129 510	164 950	27,4
Montréal – Los Angeles	106 850	105 570	114 920	140 640	127 850	139 590	9,2
Montréal – San Francisco	65 540	65 110	67 450	90 240	86 100	87 410	1,5
Montréal – Washington	60 090	52 840	81 100	88 470	90 350	102 100	13,0
Toutes les liaisons canado-américaines							
	9 151 000	8 924 490	10 128 070	12 632 940	13 064 730	14 109 820	8,0

Source : Statistique Canada, *Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur 1998*, 51-204-XIB.
1. Les données ont été révisées.

prospère. De plus, la ville de Los Angeles possède le principal aéroport américain desservant l'Asie.

Quant à la liaison Montréal – Chicago, elle a enregistré une hausse du nombre de passagers de 27,4 % en 1998. Le nombre de passagers sur cette liaison a crû de 8,3 % en moyenne par an de 1993 à 1998. Chicago est décrit comme un « hub » majeur puisqu'il dessert un grand nombre de vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux.

Enfin, la liaison Montréal – San Francisco a connu une faible hausse de 1,5 % en 1998. Quant à Montréal – Miami, cette liaison a subi une baisse de 7,6 % pour 1998. Cette diminution du nombre de passagers s'explique partiellement par une concurrence plus marquée de la part d'autres transporteurs, tel American Airlines. La tempête de verglas de janvier 1998, qui a perturbé le transport dans l'est du Canada, peut également avoir contribué à cette baisse du nombre de passagers.

PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE DES CAMIONNEURS INDÉPENDANTS AU CANADA

par Irwin Bess
Statistique Canada

Les camionneurs indépendants, comme la plupart des travailleurs indépendants d'ailleurs, sont peu souvent l'objet d'études socio-économiques, en raison du manque de données statistiques (Mathieson, 1993; Simpson et Sproule, 1998). Or, les données de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR), publiées par Statistique Canada, nous donnent la possibilité de combler, en gros, cette lacune. En effet, les microdonnées transversales de l'EDTR de 1997 permettent de jeter un éclairage restreint mais utile sur les caractéristiques professionnelles des camionneurs indépendants, en complétant et en validant les données de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM).

Dans le présent article, nous dressons, par une analyse multivariée des données des enquêtes EDTR et EATRM, le portrait socio-économique des camionneurs indépendants que nous comparons à celui des camionneurs salariés (chauffeurs salariés des transporteurs). Cet exercice offre un grand intérêt non seulement pour les analystes qui produisent et exploitent les données sur le transport de marchandises, mais aussi pour les transporteurs et les professionnels des ressources humaines qui prévoient une pénurie de chauffeurs qualifiés et une demande accrue de services de transport routier indépendant (CCRHC, 1998). Des études ont démontré que, si on tient compte des réalités socio-économiques que vivent les camionneurs, on sera en mesure d'améliorer, d'une part, la satisfaction au travail, l'équilibre de la vie professionnelle et familiale des camionneurs indépendants et, d'autre part, la sécurité sur la route et la rentabilité des transporteurs (Corsi et Fanfara, 1988). Ultimement, la connaissance des caractéristiques professionnelles et dé-

mographiques de la génération actuelle de camionneurs tiendra une place primordiale dans la réponse à la demande prévue de camionneurs indépendants.

La demande de services des camionneurs indépendants

Près de 50 000 camionneurs¹, soit environ un chauffeur sur cinq (22 %) au Canada en 1998, étaient indépendants (on les appelle aussi les chauffeurs contractants ou les propriétaires-exploitants). Par ailleurs, selon les données de l'EATRM, 34 % des camionneurs indépendants étaient domiciliés en Ontario, 26 % dans les Prairies, 18 % au Québec, 15 % en Colombie-Britannique et dans les Territoires, et environ 8 % dans la région de l'Atlantique (voir tableau 10).

Les camionneurs indépendants offrent aux transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui des services de transport de marchandises à bord d'un camion² dont ils sont les propriétaires ou les locataires. À titre d'exploitants, ils doivent, d'une part, effectuer des investissements (achat d'équipements), contracter des dettes, assumer les frais d'exploitation (entretien, carburants, location, assurances, etc.) et payer des impôts; d'autre part, ils doivent générer des revenus pour couvrir leurs dépenses personnelles.

Pour les transporteurs routiers, le recours à des camionneurs indépendants offre la souplesse nécessaire pour réagir efficacement à des augmentations de la demande de leurs produits ou de leurs services, sans avoir à consentir d'importants investissements permanents en main-d'œuvre et en capital (McKeown et

Rea, 1998). D'après les données de l'enquête EATRM, la plupart des camionneurs indépendants (71 %) travaillent à contrat pour des transporteurs routiers pour compte d'autrui. Par ailleurs, les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers montrent que les paiements versés aux camionneurs indépendants, par les transporteurs pour compte d'autrui ayant plus de 1 million de dollars en recettes annuelles, ont atteint 3,5 milliards en 1998, l'équivalent du quart environ de toutes les dépenses d'exploitation de ces derniers. Les camionneurs indépendants sont souvent engagés pour faire du transport de longue distance. En effet, 3,2 milliards de dollars, soit l'équivalent de 54 % des recettes totales (5,8 milliards de dollars), proviennent des activités extraprovinciales des camionneurs indépendants dont 38 % du transport international.

En 1997, le transport des marchandises de la catégorie « fret général » représentait la première source de revenu des camionneurs indépendants, avec 1,9 milliard de dollars, suivi, dans l'ordre, par celui des catégories « autres marchandises » avec 1,4 milliard de dollars, « produits secs en vrac » avec 1 milliard de dollars, « produits forestiers » avec 873 millions de dollars, et « liquides en vrac » avec 464 millions de dollars. Par ailleurs, le déménagement de biens usagers et d'ameublement de maison et de bureau a généré des recettes de 96 millions.

Tableau 10

Recettes et dépenses des camionneurs indépendants par région en 1997

	Canada	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique et Territoires ¹
Nombre d'entreprises indépendantes de transport routier	40 200	3 300	7 200	13 500	10 300	6 100
	en milliers de dollars					
Recettes d'exploitation totales	5 822 897	516 288	1 095 729	1 658 894	1 652 961	899 027
Recettes de transport	5 791 758	509 384	1 088 171	1 655 253	1 646 464	892 487
Autres recettes	31 140	6 902	7 558	3 642	6 498	6 539
Dépenses d'exploitation totales	5 113 198	501 158	864 797	1 411 318	1 490 049	845 877
Salaires et traitements	963 056	95 010	222 142	188 066	292 251	165 586
Avantages sociaux	20 746	1 240	5 331	5 036	5 982	3 157
Carburants	643 450	57 571	142 694	172 230	182 088	88 868
Frais personnels	25 527	411	5 636	5 757	12 206	1 517
Services de transport achetés	297 191	20 731	30 135	104 380	87 934	54 010
Entretien	541 436	41 907	120 087	131 381	156 027	92 034
Amortissement	789 255	82 639	126 015	238 386	219 823	122 393
Assurances	165 868	14 888	36 551	37 302	43 373	33 754
Location	108 457	5 602	12 545	20 791	46 337	23 182
Autres frais	1 558 212	181 161	163 659	507 988	444 028	261 376

Source : Statistique Canada, Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

1. Les Territoires comprennent le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest (Nunavut compris), comme ces derniers étaient délimités avant avril 1999.

Note : Les nombres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Le portrait économique des camionneurs indépendants

La taille des entreprises

L'enquête EDTR de 1997 indique que sept camionneurs indépendants sur dix étaient en activité depuis plus de trois ans, la plupart (68 %) exploitant sans aide (main-d'œuvre salariée pour s'occuper des affaires courantes) une entreprise non constituée en société. C'est ce que confirment les données de l'EATRM de la même année : en moyenne, la plupart des camionneurs indépendants exploitaient un camion ou un tracteur routier en propriété ou en location et employaient moins d'une personne (autre que chauffeur) pour s'occuper des opérations courantes. Le nombre estimatif de 40 100 camionneurs indépendants selon l'enquête EATRM représente en réalité près de 86 900 camionneurs indépendants

et travailleurs salariés, dont les deux tiers étaient des chauffeurs à temps plein. Les camionneurs indépendants qui employaient le plus de personnes à temps plein tiraient la majeure partie de leurs recettes du transport de produits chimiques et de liquides en vrac (2,0 travailleurs à temps plein en moyenne), ainsi que de produits forestiers (1,7 travailleur à temps plein en moyenne).

Les dépenses d'exploitation

Plusieurs facteurs déterminent la viabilité d'une entreprise indépendante de transport, notamment les coûts variables tels que la consommation de carburant, les frais d'entretien, d'intérêts et d'administration. À cet égard, les dépenses en carburants représentent 13 % environ des dépenses totales d'exploitation des camionneurs indépendants en 1997. Aussi, la moindre variation du prix des car-

burants peut affecter la viabilité de ces entreprises (Smyrlis, 1999).

En plus des dépenses d'entretien et d'amortissement des camions et des autres matériels qui, à eux seuls, représentent 26 % des dépenses, les camionneurs indépendants doivent couvrir les frais d'assurances, de location et de repas ainsi que les frais généraux de nature administrative.

Étant donné les charges fixes et variables dont il a été question et de la vivacité de la concurrence qui prévaut dans l'industrie du transport routier de marchandises, les camionneurs indépendants sont obligés d'utiliser de façon intensive leurs véhicules et autres équipements (Binkley, 1998). Selon l'EATRM, ils ont, en moyenne, parcouru 146 000 kilomètres et consommé environ 68 000 litres de carburant en 1997.

Tableau 11

**Recettes, dépenses et matériel des camionneurs indépendants en moyenne par industrie,
Canada, 1997**

	Total ¹	Marchandises générales	Effets ménagères	Liquides en vrac	Matières sèches en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
	en dollars						
Recettes d'exploitation	144 773	133 117	160 488	152 418	119 752	190 672	161 352
Recettes de transport	143 998	132 691	157 010	151 253	118 701	190 474	160 309
Autres recettes	774	426	3 478	1 164	1 051	198	1 043
Dépenses d'exploitation	127 128	112 156	111 987	144 851	109 418	174 976	139 364
Salaires et traitements	23 944	19 664	40 969	31 553	20 941	37 142	23 240
Avantages sociaux	516	464	683	1 008	445	865	306
Carburants	15 998	15 736	4 404	19 731	11 613	25 163	15 557
Frais personnels	635	727	-	1 991	317	176	614
Services de transport achetés	7 389	7 910	6 044	3 825	5 219	8 605	9 430
Entretien	13 462	11 406	7 647	14 033	11 728	23 489	13 538
Amortissement	19 623	17 888	18 053	22 151	16 039	26 151	21 893
Assurances	4 124	3 697	4 470	5 077	3 037	6 590	4 273
Location	2 697	2 697	2 813	2 654	1 850	3 034	3 379
Autres frais	38 741	31 967	26 903	42 829	38 227	43 761	47 134
Matériel							
Nombre moyen de camions ou de tracteurs routiers	1,4	1,4	1,9	1,3	1,4	1,4	1,4
Distance totale parcourue en kilomètres	146 368	172 122	83 343	128 914	94 895	160 200	159 350
Carburant consommé en litres	67 830	75 663	35 271	62 370	45 801	83 052	73 433

Source : Statistique Canada, Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

1. Les nombres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

En plus de conduire leur véhicule, ils doivent consacrer une bonne partie de leur journée à des activités de chargement, déchargement et dédouanement des marchandises (Johnson, 1999) et à des tâches administratives (comptes, journal de bord, permis, etc.), ce qui les a conduits à travailler 52,3 heures par semaine en moyenne en 1998, soit environ deux heures et demie de plus par semaine que les chauffeurs salariés à l'emploi des transporteurs pour compte d'autrui (49,7) et environ 15 heures et demie de plus que le reste de la main-d'œuvre salariée (36,7) (Bess, 1999).

Le portrait comparatif des camionneurs indépendants et salariés

**Les camionneurs
indépendants :
plus âgés, moins éduqués,
plus stressés...**

Pour brosser le portrait comparatif des camionneurs indépendants et salariés, nous avons utilisé un modèle simple d'estimation du maximum de vraisemblance (méthode logit). Nos résultats sont similaires à ceux d'autres études, à savoir qu'un camionneur indépendant est généralement plus âgé et moins susceptible d'avoir terminé ses études secondaires qu'un camionneur salarié (CCRHC, 1998). Un camionneur de plus de

40 ans a de six à sept fois plus de chances d'être camionneur indépendant qu'un camionneur de moins de 25 ans. À cet égard, les données de l'Enquête mensuelle sur la population active (EPA) indiquent que les deux tiers des camionneurs indépendants ont plus de 40 ans, comparativement à la moitié pour les camionneurs salariés à l'emploi des transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui.

De même, un camionneur sans diplôme d'études secondaires a deux fois plus de chances d'être camionneur indépendant qu'un camionneur ayant un diplôme d'études secondaires, collégiales ou universitaires. Selon les estimations tirées d'un large échantillon de l'EPA, 43 % seulement des camionneurs indépendants avaient terminé leurs études secon-

dares ou fait des études postsecondaires comparativement à 61 % et 56 % des camionneurs employés par les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs pour compte propre respectivement.

L'analyse indique aussi qu'à la différence des camionneurs salariés, les camionneurs indépendants comptent généralement sur le revenu d'un autre membre de leur ménage³ (Bess, 1999). Les camionneurs qui étaient le principal soutien du ménage avaient moins de chances (0,4) d'être indépendants que ceux dont le ménage comprenait un autre soutien important. Soulignons toutefois que le modèle a permis d'établir que la présence d'enfants à charge au foyer n'affectait pas d'une manière significative ces probabilités.

Dans l'enquête EDTR de 1997, les personnes interrogées devaient indiquer le niveau (beaucoup, un peu, pas beaucoup ou pas du tout) de stress qu'elles subissaient au travail. Près de sept camionneurs sur dix (69 %) ont déclaré qu'ils subissaient beaucoup ou un peu de stress dans leur vie professionnelle et personnelle. Cependant, il est beaucoup plus vraisemblable que les camionneurs indépendants, compte tenu de leur âge, de leur santé, de leur instruction, de leur situation de soutien de famille et de leur lieu de résidence, subissent plus de stress que les autres personnes interrogées. Ainsi, 80 % des camionneurs indépendants disaient éprouver beaucoup ou un peu de stress comparativement à 66 % des camionneurs salariés. Dans ce contexte, un camionneur indépendant a deux fois plus de chances d'être parmi les chauffeurs subissant beaucoup ou un peu de stress que d'être parmi les chauffeurs ne subissant pas beaucoup ou pas du tout de stress au travail et dans leur vie personnelle (voir tableau 12).

...et moins bien payés que les camionneurs salariés

L'analyse montre que les longues heures de travail et les grandes distances parcourues par les camionneurs indépendants ne se traduisent pas en revenus comparables à ceux des camionneurs salariés. Malgré leurs lon-

gues heures de travail en 1997, 62 % environ des camionneurs indépendants rapportaient à la maison un total de 20 000 \$ avant impôt cette année-là⁴. Selon les données de l'EDTR de 1997, les camionneurs indépendants ont gagné en moyenne 18 300 \$ cette même année comme gains totaux (revenus imposables plus les prestations des régimes des accidents du travail et de l'aide sociale)⁵. L'analyse indique aussi que les gains totaux des camionneurs indépendants étaient bien moindres que ceux des travailleurs indépen-

Tableau 12

Analyse logistique des catégories de camionneurs	
Variable	Probabilité d'un travail indépendant
Âge actuel	
<i>Moins de 25 ans</i>	1,0
25 à 39 ans	3,5+
40 à 54 ans	5,7+
55 ans et plus	7,0++
Instruction	
Études primaires ou études secondaires incomplètes - absence de diplôme d'études secondaires	1,9+
<i>Diplôme d'études secondaires ou études collégiales ou universitaires</i>	1,0
Soutiens du ménage	
Camionneurs comme principal soutien	0,4+
<i>Camionneurs comme soutien secondaire</i>	1,0
Région de résidence	
Atlantique	0,4
Québec	0,9
Ontario	1,4
<i>Prairies</i>	1,0
Colombie-Britannique	2,0+
Population du lieu de résidence	
Moins de 30 000 personnes ou région rurale	1,5+
<i>Plus de 30 000 personnes</i>	1,0
Stress au travail	
Beaucoup ou peu de stress	2,1+
<i>Pas beaucoup ou pas du tout de stress</i>	1,0
Santé (autoévaluation)	
Excellente à très bonne	1,9
Bonne	0,6
<i>Passable à médiocre</i>	1,0

Source : Statistique Canada, Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) de 1997.

Note : + Chiffre statistiquement significatif au niveau de 0,05.
 ++ Chiffre statistiquement significatif au niveau de 0,001.

Le groupe de référence figure en italique. Un rapport de probabilité proche de 1,0 pour le groupe de comparaison signifie qu'il n'y a guère de différence entre ce groupe et le groupe de référence une fois pris en compte les effets des autres facteurs indiqués au tableau.

dants dans la fabrication, le commerce, les transports et l'industrie primaire (22 500 \$) et des camionneurs salariés à l'emploi des transporteurs pour compte d'autrui (33 000 \$) ou pour compte propre (32 600 \$). La répartition était semblable pour le revenu après impôt⁶.

Selon les estimations EDTR (qualité des données se caractérisant par un coefficient de variation de 15,8 % au niveau national), environ huit camionneurs indépendants sur dix (79 %) ont eu en 1997 un revenu de

Tableau 13

Revenu total en espèces et gains des camionneurs après impôt par catégorie professionnelle, Canada, 1997

	Travailleurs indépendants		Travailleurs salariés	
	Travailleurs d'autres métiers et main-d'oeuvre non spécialisée	Camionneurs indépendants ¹	Camionneurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui	Camionneurs salariés de transporteurs pour compte propre
Nombre	707 000	49 000	91 000	109 000
Revenu total en espèces (imposable ou non)				
Moyenne	22 500	18 300	33 000	32 600
Médiane	18 000	18 300	32 000	31 900
Écart-type	27 600	14 200	12 800	17 180
Revenu après impôt				
Moyenne	18 600	16 000	26 800	26 230
Médiane	16 100	17 000	26 300	26 160
Écart-type	18 600	12 100	9 200	12 700

Source : Statistique Canada, Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) de 1997.

1. Les estimations relatives aux camionneurs indépendants ont un coefficient de variation de 22 % et doivent donc être interprétées avec prudence. Les travailleurs d'autres métiers et la main-d'oeuvre non spécialisée comprennent les travailleurs indépendants de la fabrication, des transports et de l'industrie primaire.

moins de 20 000 \$ après impôt⁷. Le revenu moyen après impôt des camionneurs indépendants (16 000 \$) ne représentait que 60 % de celui des camionneurs salariés à l'emploi des transporteurs pour compte d'autrui (voir tableau 13).

Conclusion

Dans cette étude, nous avons voulu présenter le profil socio-économique des camionneurs indépendants et illustrer les applications possibles d'enquêtes de Statistique Canada comme l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) et de l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (EATRM). En exploitant de telles sources de données les chercheurs et les décideurs pourront mieux comprendre le groupe des camionneurs indépendants sous l'angle de leurs revenus et de leurs caractéristiques professionnelles et démographiques. Bien qu'un grand nombre de camionneurs puissent s'établir à leur compte pour acquérir leur indépendance, l'analyse confirme qu'ils font de plus longues heures pour acquitter leurs frais fixes et variables, que leur revenu après impôt est moindre et qu'ils risquent davantage de subir beaucoup de stress au travail.

Elle indique en outre que le travail indépendant est le plus probable chez les camionneurs âgés de plus de 40 ans et n'ayant pas terminé leurs études secondaires.

1. Moyenne annuelle selon l'Enquête sur la population active pour 1998.
2. Camion-porteur ou tracteur routier.
3. En 1997, les trois quarts environ des camionneurs salariés étaient le principal soutien du ménage contre 63 % des camionneurs indépendants.
4. Les gains totaux correspondent à la somme des salaires et du revenu net d'un travail indépendant. Les salaires sont les gains tirés de tous les emplois rémunérés qu'ont occupés les travailleurs dans l'année, sans oublier les gains des propriétaires d'entreprises constituées en société.
5. Le revenu total en espèces ne comprend ni les gains en capital ni les retraits de REER.
6. Le revenu après impôt est le revenu total en espèces, moins l'impôt payable.
7. Le coefficient de variation indique le degré de fiabilité ou de variabilité d'échantillonnage qui est propre à une estimation. En général, plus il s'élève, plus la variabilité augmente et plus la fiabilité diminue.

Références :

- Bess, I., Hiver 1999, *Le régime de travail des camionneurs, L'emploi et le revenu en perspective*, Statistique Canada, n° 75-001-XPB au catalogue, p. 15-21.
- Binkley, A. (1998) « How many hours truckers should be allowed to drive is

shaping up to be the hottest regulatory issue of 1999 » *Today's Trucking*, December 1998: 34-37.

Corsi, T. and P. Fanfara (1988) « Driver management policies and motor carrier safety », in *The Logistics and Transportation Review*, Volume 24, Issue no. 2: 153-164

Conseil canadien des ressources humaines en camionnage, *Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities*. Étude sectorielle mise à jour, préparée par le Groupe Trimension pour le Conseil, Ottawa, CCRHC, 1998.

Johnson, J. « U.S., Canada try to uncork border. » *Transport Topics* (May 31, 1999):3.

Mathieson, A. « Owner-operators in Canada: Who are these guys? », in *Proceedings of Canadian Transportation Research Forum*, 1993.

McKeown, L. and W. Rea, 1996, *Les voies du changement : l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1988-1994*, dans *Le camionnage au Canada*, n° 53-222-XPB au catalogue, Statistique Canada, Ottawa.

Simpson, W. and R. Sproule, 1998, *Analyse économétrique du travail autonome au Canada au moyen de l'EDTR (Série de documents de recherche- Revenu)*, n° 75F0002MIF98016 au catalogue, Statistique Canada,

Smyrlis, L. (1999) « Diesel prices pushing higher », in *Truck News*, September 1999, Volume 19, Issue 9: 1

Le transport par autocar au Québec : les effets d'une déréglementation éventuelle

par Jean Blais

Service des politiques et programmes,
Direction du transport terrestre des personnes,
ministère des Transports du Québec.

Dans le cadre de la modification de la Loi de 1987 sur les transports routiers, le ministre des Transports du Canada voulait déréglementer l'industrie du transport par autocar, en commençant par le transport extraprovincial. N'ayant pas réussi à recueillir un large consensus, le mi-

nistre a soumis le dossier à un comité parlementaire en septembre 1999.

En prévision des recommandations éventuelles du comité parlementaire, nous avons préparé une série de deux articles sur le sujet. Le premier article, qui paraît dans le présent numéro

du Bulletin, porte sur l'organisation du transport par autocar au Québec; le second tentera d'évaluer les effets de la déréglementation sur cette industrie, en s'appuyant sur les expériences anglaise, américaine et ontarienne.

LA RÉGLEMENTATION DE L'INDUSTRIE

Le transport par autocar débute dans les années 1920 avec l'apparition des premiers vrais autobus pouvant transporter de 20 à 26 passagers. Une myriade de petits transporteurs se livrent alors une concurrence acharnée pour satisfaire une demande croissante de déplacements vers des localités que le réseau ferroviaire de l'époque ne dessert pas encore.

La décennie suivante est beaucoup moins favorable. La récession économique des années 1930 conduit plusieurs transporteurs à la faillite et met en péril des services d'autocar devenus avec le temps des services essentiels pour une grande partie de la population. Ces nombreuses faillites favorisent la concentration de l'industrie d'où émerge la compagnie « Provincial Transport » devenue par la suite « Voyageur¹ ».

Pour éviter un retour à la situation qui prévalait dans les années 1930, le gouvernement renforce sa réglementation en restreignant l'accès au marché. En effet, pour effectuer du transport par autocar, il faut être titulaire d'un permis de la Commission des transports du Québec².

Les catégories de permis

Les prescriptions attachées aux permis sont très détaillées (endroits et clientèle à desservir, routes à suivre, catégories d'autobus à utiliser, horaires et tarifs à respecter, etc.), de sorte

que les services n'entrent pas mutuellement en concurrence (voir tableau 14). Toute modification du service doit être autorisée par la Commission des transports, après avoir fait l'objet d'une annonce publique.

Tableau 14

Les catégories de permis

- 1- *Le transport interurbain :*
Service régulier de transport collectif entre plusieurs agglomérations.
- 2- *Le transport nolisé :*
Service occasionnel réservé au transport exclusif de groupes de personnes.
- 3- *Le transport urbain :*
Service régulier à l'intérieur d'une agglomération.
- 4- *Le transport par abonnement :*
Service régulier pour l'exercice d'activités communes comme le transport de skieurs, d'ouvriers ou de personnes aux hôpitaux, etc.
- 5- *Le transport aéroportuaire :*
Service régulier pour le public en général, habituellement à contrat avec l'aéroport.
- 6- *Le transport touristique :*
Service de visites touristiques qui s'adresse au public en général.
- 7- *Le transport d'écoliers :*
Service régulier de transport d'écoliers pour lequel l'institution ne reçoit pas de subvention du ministère de l'Éducation.
- 8- *Le transport expérimental :*
Permis provisoires pour l'essai d'un nouvel équipement ou d'un nouveau service.

Ce contrôle réglementaire très restrictif était au début justifié par le besoin d'assurer la stabilité des services interurbains menacée par des changements fréquents dans un contexte de crise économique. Il fut par la suite étendu aux autres catégories de transport par autocar au fur et à mesure de leur développement, sans que soit remise en cause la nécessité de protéger ces nouveaux marchés de la concurrence. On remarquera à la lecture des tableaux 15 et 16 la forte augmentation, entre 1987 et 2000, du nombre de permis émis et de transporteurs autorisés.

L'interfinancement des services

L'interfinancement fait appel au principe du transfert de revenus d'un service rentable vers un service déficitaire. C'est le cas quand la Commission des transports pose comme condition que tel permis doit être utilisé en conjonction avec tel autre permis. Le transporteur répartit alors ses coûts sur l'ensemble de ses services, ce qui a pour effet d'augmenter le prix du passage dans un cas pour le diminuer dans l'autre. En d'autres termes, les voyageurs du service rentable subventionnent ceux du service déficitaire.

Dans ce système, les coûts du service déficitaire sont imputés aux utilisateurs du service rentable et non à la société en général ou aux municipalités comme c'est le cas notamment des programmes de transport en commun. Ce faisant, l'augmentation artificielle des tarifs sur les lignes rentables exerce une pression à la baisse sur la demande, sans pour autant encourager l'utilisation de l'autocar sur les lignes déficitaires.

Tableau 15

Catégories de permis	Évolution du nombre de permis		Variation 1987-2000
	en %		
	1987	2000 ¹	
Interurbain	265	174	-34,3
Urbain	48	39	-18,8
Touristique	44	77	75,0
Scolaire	85	188	121,2
Abonnement	70	253	261,4
Aéroportuaire	7	45	542,9
Nolisé	162	575	254,9
Total	681	1 351	98,4

Source : Commission des transports du Québec.
1. Au mois d'août.

Tableau 16

Catégories de permis	Évolution du nombre de transporteurs		Variation 1987-2000
	en %		
	1987	2000 ¹	
Interurbain	93	63	-32,3
Urbain	45	35	-22,2
Touristique	22	37	68,2
Scolaire	70	137	95,7
Abonnement	55	181	229,1
Aéroportuaire	6	22	266,7
Nolisé	152	290	90,8
Total²	240	486	102,5

Source : Commission des transports du Québec.
1. Au mois d'août.
2. Le nombre total des transporteurs diffère de la somme des colonnes parce que des transporteurs détiennent plus d'une catégorie de permis.

Tableau 17

	Le transport par autocar au Québec, 1995 ¹							
	Passagers		Revenus		Ensemble des véhicules ²		Kilométrage parcouru	
	en milliers	en %	en milliers de dollars	en %	en nombre	en %	en milliers de kilomètres	en %
Interurbain	4 146	86,8	64 134	36,6	343	30,1	34 095	39,7
Nolisé	77 084	44,0	460	40,3	41 154	47,9
Autres ³	628	13,2	34 058	19,4	338	29,6	10 738	12,5
Total	4 774	100,0	175 276	100,0	1 141	100,0	85 987	100,0

Source : ministère des Transports du Québec.
1. La dernière année pour laquelle les données disponibles sont détaillées.
2. Les autocars représentent 75 % du parc de véhicules.
3. Transports urbain, aéroportuaire, touristique, scolaire et par abonnement.

La Commission des transports ne semble imposer l'interfinancement que dans le cas des permis de la catégorie « transport interurbain »; il n'y aurait pas d'interfinancement explicitement déclaré dans les autres catégories de transport par autocar. Toutefois, l'interfinancement existe aussi à l'intérieur d'une entreprise lorsque celle-ci choisit volontairement de maintenir un service déficitaire pour alimenter un service plus rentable ou pour affirmer sa présence dans un marché. L'interfinancement « volontaire » dont il est question ici se retrouve, encore une fois, dans le domaine du transport « interurbain ».

L'ensemble des activités régies par le Règlement sur le transport par autobus rapportait en 1995 quelque 175 millions de dollars à 431 détenteurs de permis de la Commission des transports. De cette somme, 64 millions de dollars (36 %) provenaient de l'interurbain, 77 millions de dollars (44 %) du nolisé et 34 millions de dollars des autres catégories (20 %). Le nolisé et l'interurbain constituent donc les deux principales catégories de transport par autocar (80 % des revenus), celles également où les enjeux de la déréglementation sont les plus importants.

Le transport interurbain

L'offre de service interurbain

La répartition actuelle des services d'autocar interurbain sur l'ensemble du territoire québécois peut être représentée sous forme de trois réseaux : le réseau de base, le réseau régional et le réseau extraprovincial.

► Le réseau de base

Les lignes intraprovinciales les plus achalandées relient les agglomérations du corridor Ottawa – Hull – Montréal – Québec. De là, les autocars partent en direction des « capitales régionales », telles que Mont-Laurier, Rouyn-Noranda, Joliette, Trois-Rivières, Sherbrooke, Drummond-ville, Chicoutimi, Baie-Comeau, Rivière-du-Loup et Rimouski. Les lignes reliant ainsi les principales villes du territoire forment le réseau de base. Les départs sont fréquents et les correspondances bien coordonnées. Il s'agit de lignes rentables, généralement en service express et qui comptent plusieurs départs par jour.

Sauf dans le corridor Ottawa – Hull – Montréal – Québec, l'achalandage a tendance à diminuer sur le réseau de base. La diminution de la demande s'explique à la fois par une population de jeunes utilisateurs de l'autocar beaucoup moins nombreuse que celle de la génération précédente et par la réduction des services du réseau régional qui, depuis les débuts de l'autocar, alimentait le réseau de base.

► Le réseau régional

À partir des agglomérations du réseau de base, des lignes rejoignent les collectivités à l'intérieur des régions. Les départs sont souvent restreints à un service aller-retour par jour, rarement plus de deux, et souvent à une fréquence de cinq jours par semaine. D'autres services locaux relient également les agglomérations parallèlement aux services express. Les services du réseau régional sont marginalement rentables ou même

déficitaires. La migration des populations rurales vers les zones urbaines depuis le début des années 1980 s'est traduite par une baisse constante de l'achalandage sur le réseau régional.

Dans l'inventaire du réseau régional, sont inclus les services des corporations intermunicipales de transport (CIT) qui débordent la région métropolitaine de recensement. Leur prolongement dans le territoire rural les rapproche des services interurbains même si ces derniers sont utilisés par une majorité de banlieusards. Ces services sont subventionnés par le gouvernement et les collectivités locales.

► Le réseau extraprovincial

Les lignes en direction de Toronto, New York, Boston et les villes intermédiaires forment une catégorie à part. Elles ne comportent aucun service local, leur première caractéristique étant de relier Montréal aux autres métropoles nord-américaines. Néanmoins, ces grandes lignes transportent annuellement plus de voyageurs que tout le réseau régional.

La demande de services interurbains

Les services interurbains ont transporté un peu plus de 4 millions de voyageurs en 1998 (sans compter les 2,2 millions transportés par les organismes municipaux). En 1970, ils en transportaient 12 millions. La baisse est survenue principalement durant les années 1970, coïncidant avec la transition des baby-boomers vers le marché du travail. Depuis 1991, l'utilisation de l'autocar interurbain semble vouloir se stabiliser sur les lignes express, mais continue de régresser sur les parcours régionaux. Ce phénomène ne vient pas de la désaffection de la population pour l'autocar, mais plutôt d'un changement dans la structure d'âge de la population et d'une très faible augmentation de population dans les régions périphériques, voire une régression dans certains cas.

► Le profil des utilisateurs de l'autocar

Une enquête menée en 1992 par le ministère des Transports auprès de 1 724 voyageurs à bord des autocars a permis de dresser un profil des utilisateurs de l'autocar interurbain.

L'idée selon laquelle les services d'autocar transportent majoritairement des jeunes et des vieux est erronée. La catégorie des gens actifs de 25 à 64 ans est plus nombreuse à utiliser l'autocar que les deux autres réunies. Cette fausse perception provient des années 1970 où les jeunes, beaucoup plus nombreux que maintenant, représentaient la majorité des voyageurs. Néanmoins, les jeunes utiliseraient plus souvent l'autocar si le prix du passage était moins cher.

L'enquête révèle aussi un pourcentage de dépendance atteignant 62 % en moyenne, soit la proportion de voyageurs qui ne disposent pas d'une automobile. Ce pourcentage atteint 80 % sur les parcours locaux, mais tombe à 53 % sur les parcours express. Ce fait démontre qu'une assez forte proportion de gens utilisent l'autocar par choix sur les parcours interagglomérations.

Les étudiants voyagent surtout les fins de semaine. Ils constituent 40 % des utilisateurs durant la fin de semaine contre 27 % seulement en semaine. Les étudiants seraient beaucoup plus nombreux à utiliser l'autocar express si ce n'était de l'extrême popularité du covoiturage. Tout ici est affaire de prix. La moitié des étudiants de l'enquête ont déclaré qu'ils utiliseraient plus souvent l'autocar si les tarifs étaient moins élevés, sans toutefois préciser le prix.

L'enquête révèle également un niveau élevé de satisfaction à l'égard des services d'autocar interurbain. Les points les plus sévèrement critiqués ont trait au confort, à la propreté et à la fréquence du service.

► Les déterminants démographiques

La population québécoise continuera de croître au rythme d'environ 0,9 % par année jusqu'en l'an 2016, mais cette croissance se fera au profit des villes centres et au détriment des régions périphériques avec de fortes variations comme on peut le constater au tableau 18. Par conséquent, le potentiel de nouveaux déplacements interurbains s'en trouve de beaucoup diminué.

Les agglomérations de Gaspé, Baie-Comeau, Sept-Îles, Shawinigan, La Tuque et Alma perdent de leur population. Rimouski, Rivière-du-Loup, Chicoutimi, Québec, Saint-Georges et Trois-Rivières connaissent une légère croissance démographique, mais les régions qui les entourent perdent de leur population. Drummondville, Granby, Sherbrooke et leurs régions environnantes progressent. Les régions plus à l'ouest connaissent une forte expansion démographique. Certaines localités de la Montérégie, des Laurentides et de Lanaudière enregistrent une croissance si forte qu'elles feront partie de la grande région métropolitaine de Montréal au prochain recensement de 2001.

En somme, la concentration démographique dans les régions métropolitaines de Montréal et d'Ottawa-Hull, la faible croissance démographique des autres villes, la baisse de la part relative des jeunes dans la population en général, le dépeuplement des régions rurales limiteront la croissance des services d'autocar interurbain aux lignes express reliant les principales agglomérations.

La rentabilité du service

Les réseaux interurbains se composent d'itinéraires rentables, d'itinéraires difficiles ou « marginalement rentables » et d'itinéraires déficitaires. Le tableau 19 présente les caractéristiques de chaque groupe à partir d'une moyenne réduite aux extrêmes.

► Les itinéraires rentables

Les itinéraires rentables procurent les revenus suffisants à l'entreprise pour bien rétribuer ses actionnaires, re-

Tableau 18

Perspectives démographiques régionales, 1996-2016

Régions	1996	2016	Variation 1996-2016
Bas-Saint-Laurent – Gaspésie	299 540	273 373	-8,7
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	100 132	86 733	-13,4
Bas-Saint-Laurent	199 408	186 640	-6,4
Saguenay – Lac-Saint-Jean	286 825	282 330	-1,6
Saguenay – Lac-Saint-Jean (partie)	123 650	117 122	-5,3
Chicoutimi-Jonquière	163 175	165 208	1,2
Québec	1 017 052	1 115 328	9,7
Québec (partie)	41 377	36 667	-11,4
Québec-métro	739 100	855 037	15,7
Chaudière-Appalaches (partie)	236 575	223 624	-5,5
Mauricie – Centre-du-Québec	476 057	505 793	6,2
Mauricie – Centre-du-Québec (partie)	333 087	343 654	3,2
Trois-Rivières (RMR)	142 970	162 139	13,4
Estrie	276 930	304 417	9,9
Estrie (partie)	127 116	129 806	2,1
Sherbrooke (RMR)	149 814	174 611	16,6
Montréal	4 240 653	4 884 363	15,2
Lanaudière (partie)	162 098	200 269	23,5
Laurentides (partie)	140 152	168 811	20,4
Montérégie (partie)	470 305	536 711	14,1
Montréal-métro	3 468 098	3 978 572	14,7
Ontario	305 669	363 852	19,0
Ontario (partie)	56 578	58 402	3,2
Hull (partie RMR)	249 091	305 450	22,6
Abitibi-Témiscamingue	154 076	159 080	3,2
Côte-Nord	101 435	95 180	-6,2
Nord-du-Québec	34 145	31 829	-6,8
Le Québec	7 192 382	8 015 545	11,4

Source : Ministère des Transports du Québec, *La déréglementation par autocar extraprovincial*, Service du transport terrestre des personnes, 9 septembre 1999.

nouveler ses équipements et même soutenir des services déficitaires. Ces itinéraires offrent un certain potentiel de croissance; il s'agit essentiellement de services express ou de grandes lignes reliant les agglomérations du réseau interrégional et très achalandés avec 89 % des voyageurs.

► Les itinéraires difficiles ou « marginalement rentables »

On qualifie ces itinéraires de difficiles ou « marginalement rentables » parce que leurs revenus sont insuffisants pour amortir l'achat d'un nou-

vel autocar. Le service fait ses frais mais, sans aide financière, il s'arrêtera avec la vie de l'autocar.

Une très faible proportion de voyageurs (4 % seulement) empruntent ces itinéraires, qui desservent toutefois 11 % des localités accessibles par autocar. On utilise ces services pour des raisons médicales ou pour des visites, rarement pour se rendre au travail ou à l'école. La fréquence typique est d'un aller-retour par jour, six jours par semaine. Le service est assuré en général par une petite entreprise qui possède un ou deux autocars.

Tableau 19

Rentabilité du transport interurbain par autocar, Québec 1999¹

	Itinéraires		Passagers		Localités desservies ²		Kilométrage parcouru	
	en nombre	en %	en milliers	en %	en nombre	en %	en milliers de kilomètres	en %
Rentable	55	54,5	3 143	89,2	262	50,7	8 900	63,1
Marginale ment rentable	20	19,8	149	4,2	57	11,0	1 412	10,0
Déficitaire	26	25,7	231	6,5	198	38,3	3 787	26,9
Total	101	100,0	3 523	100,0	517	100,0	14 099	100,0

Source : ministère des Transports du Québec.

1. 1998 pour les passagers.

2. Les municipalités directement desservies sont comptées une seule fois.

► Les itinéraires déficitaires « interfinancés »

Les itinéraires déficitaires bénéficient d'un transfert de rente provenant des itinéraires rentables : c'est le principe d'interfinancement. Certaines entreprises les exploitent par obligation réglementaire (conditions attachées à leurs permis), tandis que d'autres les exploitent pour alimenter leurs services de grandes lignes ou pour affirmer leur présence dans un secteur géographique. Peu achalandés (7 % des voyageurs seulement), ces itinéraires desservent tout de même 38 % des localités accessibles.

La concurrence sur le marché du transport interurbain

Les concurrents de l'autocar sur le marché du transport interurbain sont l'automobile, le train et l'avion.

L'automobile est le plus formidable concurrent de l'autocar, notamment par la pratique du covoiturage et, surtout, celle de la location de voiture. Ce dernier mode de transport semble tellement avantageux pour certains déplacements à court terme qu'il devient illusoire d'espérer en détourner les adeptes vers l'autocar. Par ailleurs, la mode du covoiturage chez les jeunes n'est qu'une simple question de tarif. En effet, les tarifs relativement élevés de l'autocar poussent aujourd'hui les jeunes vers le covoiturage ou, à défaut d'autres moyens, les amènent à restreindre

tout simplement leurs déplacements. Les jeunes pourraient effectuer un retour vers l'autocar si les tarifs étaient plus bas. Depuis une dizaine d'années, une très forte proportion de jeunes préfèrent utiliser les services de covoiturage du genre Allo Stop parce qu'ils coûtent nettement moins cher.

Quant au train, il ne concurrence pas vraiment l'autocar sauf peut-être entre Québec et Montréal, tandis que l'avion reste un concurrent très marginal.

L'autocar nolisé

Le transport par autocar nolisé a évolué de telle manière que la réglementation, qui régit l'accès des transporteurs à ce marché, ne permet plus aujourd'hui de régulariser adéquatement l'offre et la demande. On assiste périodiquement à une pénurie d'autocars au printemps et à l'automne.

De 1987 à 2000, le nombre de permis de la catégorie « nolisé » est passé de 162 à 575 et le nombre de transporteurs, de 152 à 290, ce qui témoigne de la vitalité de cette industrie³. Les revenus du nolisé sont maintenant supérieurs à ceux de l'interurbain. Ce phénomène de croissance rapide fait toutefois ressortir deux problèmes latents avec plus d'acuité encore :

- une pénurie récurrente d'autocars en haute saison, qui entraîne une

baisse de la qualité des services autant sur le marché intérieur que sur le marché international;

- des tarifs quelquefois trop élevés en région, même si dans l'ensemble ils demeurent inférieurs à ceux de l'Ontario.

Plusieurs plaintes sont parvenues à ce sujet au ministère des Transports ces dernières années de la part d'organismes de voyages, de groupes de touristes et même de certains transporteurs soucieux de la réputation de l'industrie.

Cette situation ne tient pas uniquement à une demande touristique fluctuante selon les saisons; elle tient aussi à la protection des marchés. L'existence de points de services exclusifs rend les voyageurs captifs d'une entreprise ou de quelques entreprises seulement.

Les services urbains et suburbains

La plupart des services urbains et suburbains sont des services municipaux de transport en commun qui sont fortement subventionnés (60 % des coûts au Québec). Treize itinéraires actuellement desservis par des organismes municipaux (corporations intermunicipales de transport de la région de Montréal) présentent des caractéristiques de services interurbains dans la mesure où ils sortent de la région métropolitaine pour re-



joindre d'autres centres régionaux. Ils sont organisés par les municipalités, mais exécutés à contrat par l'entreprise privée. Ils sont subventionnés, ce qui laisse croire à un potentiel de rentabilité insuffisant pour atteindre l'autofinancement.

Les autres services d'autocar

Sauf exception, les services aéroportuaires, touristiques, scolaires et par abonnement sont des services locaux très souvent exécutés à contrat pour une entreprise ou une institution qui, en l'occurrence, définit les conditions d'exploitation du service. L'attribution des permis dans ces conditions est quasi automatique. Ensemble, ces services représentent 20 % des revenus du transport par autocar.

Avec ou sans contrat, la Commission des transports accordera le permis si elle juge que le service proposé n'est pas susceptible d'affecter sensiblement la qualité d'un service existant ou proposera au requérant de modifier son service en conséquence. La validité des permis est limitée à cinq ans, mais comme il s'agit bien souvent de services saisonniers, elle se limite généralement à quelques mois. La concurrence est donc présente dans ce secteur d'activité, tandis que la réglementation assure une certaine discipline de bon aloi.

-
1. Voyageur se retire définitivement en 1989.
 2. Loi sur les transports, c. T-12, r 21.2.
 3. Voir les tableaux 15 et 16.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada.

On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet <http://www.statcan.ca> et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Les articles publiés dans le *Bulletin économique du transport* reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports.