

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Transport par autocar

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

RECHERCHE ET RÉDACTION

Réjean Drouin, agent de recherche, Service du transport terrestre des personnes, DTTP

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Jean Blais, agent de recherche, Service du transport terrestre des personnes, DTTP.

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Gilles Basque, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Brigitte Goulet, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ.

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ.

France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Angèle Prévost, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Service des inventaires et plan

80, boulevard Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES	IV
RÉSUMÉ	V
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 CONTEXTE QUÉBÉCOIS	3
3.0 LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENAIRE	9
3.1 Problématique	9
3.2 Encadrement institutionnel, législatif et réglementaire	10
3.2.1 La Loi sur les transports	10
3.2.2 Le Règlement sur le transport par autobus	10
3.2.3 La Loi nationale sur les transports routiers.....	11
3.3 Rôle des intervenants gouvernementaux	11
3.3.1 Le Ministère des Transports	11
3.3.2 La Commission des transports du Québec.....	11
3.3.2.1 <i>Les conditions d'entrée sur le marché</i>	11
3.3.2.2 <i>Le transport nolisé</i>	12
3.4 Rôle des partenaires	12
3.5 Financement	13
4.0 L'OFFRE DE TRANSPORT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	15
4.1 Les services réguliers	15
4.2 Les services nolisés	18
4.2.1 Les transporteurs régionaux	19
4.2.2 Les transporteurs extrarégionaux.....	19
5.0 LA DEMANDE DE SERVICE	21
5.1 Les services réguliers	21
5.2 Les services nolisés	24
6.0 CONCLUSION	27
LEXIQUE	31

BIBLIOGRAPHIE33

ANNEXES

1. Types de permis de transport par autocar
2. Les catégories de véhicules

LISTE DES CARTES, FIGURES ET TABLEAUX

CARTE

1. Réseau de transport par autocar 7

FIGURES

1. Évolution de l'offre de transport interurbain au Québec..... 4

TABLEAUX

1. Population québécoise desservie par transport interurbain selon la taille des municipalités, 1981 à 1991..... 4
2. Offre de transport interurbain par autocar en Abitibi-Témiscamingue, mars 1997 16
3. Transporteurs régionaux possédant un permis de transport pour l'Abitibi-Témiscamingue en 1997 20
4. Motifs de déplacements par autocar au Québec 22
5. Nombre de passagers qui devraient être transportés pour assurer la rentabilité en Abitibi-Témiscamingue en 1996 23

SIGLES

ACTA	Association des agents de voyage du Québec
APAQ	Association des propriétaires d'autobus du Québec
CTQ	Commission des transports du Québec

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et titres d'ouvrages.

Certaines parties de cette étude sont extraites du document «Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives» publié par la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports en 1996.

RÉSUMÉ

L'industrie du transport par autocar au Québec représente une activité économique importante répartie sur la presque totalité du territoire québécois. Cette industrie se divise en deux secteurs d'activités : le transport interurbain par autocar ainsi que le transport nolisé et touristique. La catégorie touristique est absente en Abitibi-Témiscamingue. Pour ces catégories de transport, on dénombre en 1999, 288 titulaires de permis nolisé et 61 de catégorie interurbain¹.

Cette étude dresse les caractéristiques générales du transport interurbain, son historique, le cadre législatif et réglementaire, le rôle des partenaires ainsi que le financement. Par la suite, un portrait de l'offre et de la demande est présenté.

Le transport interurbain

En matière de transport interurbain, il s'effectue davantage d'*itinéraires* longs, généralement plus rentables, que de *parcours* sur le *réseau régional*. L'étendu du territoire fait en sorte que le kilométrage demeure important. Ce phénomène peut masquer la baisse réelle de l'offre de service dans la région.

La part globale du transport interurbain diminue par rapport aux autres modes de transport. L'utilisation plus importante de l'automobile et le vieillissement de la population, font en sorte qu'il est de plus en plus difficile de maintenir les services dans les zones moins peuplées. Les *parcours* deviennent de moins en moins rentables pour certains transporteurs, conséquemment, ils réclament devant la Commission des transports, des réductions, voire des suppressions de services. L'offre de service n'est pas constante et certains services sont déjà abandonnés. Actuellement, toutes les petites collectivités de la région ne sont pas desservies.

Le gouvernement du Québec a certaines difficultés à assurer l'*interfinancement* entre les services interurbains. Le gouvernement fédéral, quant à lui, s'oriente de plus en plus vers une déréglementation. Il devient alors important de s'assurer que l'industrie du transport interurbain, dispose des moyens lui permettant d'offrir des services de transport minimaux pour l'ensemble de la collectivité. Les *parcours* sur le *réseau régional* risquent d'être de plus en plus menacés. Puisqu'on considère qu'il y a environ 80 % de la clientèle de ces services qui est captive, l'accès à un service de transport collectif est menacé. Pour garder sa part concurrentielle du marché, le transport interurbain devra jouer sur ses points forts : sa flexibilité, sa rapidité, sa fréquence et ses tarifs.

L'annonce par Transports Canada de la suppression, pour janvier 2000, de la réglementation économique complète des entreprises extraprovinciales de transport par autocar, illustre son intention de réoccuper son champ de juridiction². Cette

1 Commission des Transports du Québec, 1999.

2 Le projet de loi C-77, qui modifierait la *Loi sur les transports routiers* de mars 1999, est retourné en étude au comité parlementaire. Une décision concernant celui-ci sera prise ultérieurement.

compétence avait jusque là été laissée aux provinces. Les effets de cette mesure seraient bénéfiques à la diversification de l'offre de transport et sur les prix demandés aux usagers des grandes lignes. Par contre, les usagers des lignes régionales, moins lucratives, seraient défavorisés.

Selon notre analyse, le gouvernement du Québec se trouverait alors face à l'alternative suivante : laisser une partie de la population sans service de transport collectif ou intervenir financièrement pour les maintenir en région. À cet effet, la position adoptée par le MTQ et entérinée par le Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes est de conserver le statu quo d'ici l'an 2000, soit le contrôle à l'entrée et l'*interfinancement* garantissant le service en région. Les efforts du ministère des Transports portent actuellement sur la déréglementation du transport nolisé.

Le transport nolisé

À la différence du transport en commun ou de l'interurbain régulier, le transport nolisé ne constitue pas un service public, mais une activité essentiellement commerciale. Celle-ci est régie par l'offre et la demande.

Les services de transport nolisé présents en région semblent répondre à une demande diversifiée. Les transporteurs ne misent toutefois pas sur ce seul service pour assurer leur rentabilité. Quant aux voyageurs et à la clientèle touristique voyageant par autocar, la région demeure une destination peu développée. Des efforts de promotion et de mise au point de produits touristiques devraient éventuellement favoriser la clientèle étrangère et québécoise. Le marché du transport nolisé par autocar représente un secteur d'activités lucratif et en pleine croissance pour certains secteurs au Québec. L'expansion de cette activité est tributaire du marché et du volume à desservir. La situation n'est pas représentative du contexte témiscabibien.

Le projet de déréglementation des services d'autocars nolisés vise à augmenter la qualité des services et le confort des autocars, à diminuer le tarif moyen, à atténuer les effets de fluctuation de demande touristique sur l'offre de transport et à réduire les frais liés à la déréglementation des marchés. Ce projet pourrait entrer en vigueur en 1999³.

Actuellement, le *Règlement sur le transport par autobus*⁴, qui régit l'accès au marché pour le transport provincial et extraprovincial, fait en sorte de protéger un marché pour le transporteur, avant même de considérer l'effet bénéfique de la concurrence.

Une déréglementation pourrait avoir des effets positifs. Certains avantages de cette réglementation peuvent être perceptibles, dont l'augmentation et la diversification de l'offre.

Les avantages d'une déréglementation des services d'autocars sont réels et immédiats. En décloisonnant le marché, le transporteur se trouvera en situation de concurrence, ce qui le forcera à maximiser son service à la clientèle et à se faire connaître davantage.

3 Transports Canada a annoncé, à l'automne 99, le report de cette décision à une date ultérieure.

4 *Règlement sur le transport par autobus*, L.R.Q., c.T-12, r. 21.2.

1.0 INTRODUCTION

L'industrie du transport par autocar au Québec représente une activité économique importante répartie sur la presque totalité du territoire québécois. Cette industrie se divise en deux secteurs d'activités : le transport interurbain par autocar ainsi que le transport nolisé et touristique. La catégorie touristique est absente en Abitibi-Témiscamingue. Pour ces catégories de transport, on dénombre en 1999, 288 titulaires de permis nolisé et 61 de catégorie interurbain⁵.

Cette étude dresse les caractéristiques générales du transport interurbain, son historique, le cadre législatif et réglementaire, le rôle des partenaires et le financement. Par la suite, un portrait de l'offre et de la demande régionale est présenté.

La grande majorité des transporteurs interurbains offrent également des services de transport par affrètement (nolisé et touristique). Toutefois, certains transporteurs tentent de se spécialiser dans un secteur particulier. C'est le cas par exemple de la compagnie Orléans Express, dont la majorité des activités se concentrent sur le transport interurbain entre Montréal et Québec. Ce dernier dessert également la Gaspésie.

Le transport interurbain se caractérise par la présence de deux niveaux de service, le *réseau de base* et le *réseau régional*, dont les lignes desservent l'intérieur d'une région et qui dans la grande majorité, permettent d'alimenter le *réseau de base*. L'industrie du transport interurbain représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 60 millions de dollars annuellement.

Les services de transport par autocar nolisé progressent fortement au Québec depuis le début des années 80, particulièrement dans le domaine touristique. En 1994, 277 titulaires de permis pour le transport nolisé œuvraient au Québec. En général, le titulaire d'un permis de transport nolisé peut offrir n'importe quelle destination au Québec en provenance des points de services inscrits à son permis. La réglementation du transport nolisé limite l'accès pour partager le marché entre les transporteurs.

5 Commission des Transports du Québec, 1999.

2.0 CONTEXTE QUÉBÉCOIS

Au Québec, le service de transport interurbain par autocar a débuté dans les années 20. L'implantation d'un tel service visait à offrir une alternative au transport ferroviaire dont les coûts étaient plus élevés et le service moins rapide.

Au lendemain de la récession des années 30, le gouvernement tente d'éliminer les effets d'une trop forte concurrence en restreignant l'accès au marché. Si les transporteurs en place disposent d'un droit exclusif d'exploitation, ils doivent en contrepartie assurer des services sur certains *itinéraires* à faible achalandage. C'est le principe de *l'interfinancement*.

À la fin des années 70, le réseau d'autocars interurbains atteint son apogée : 25 000 kilomètres, 835 localités desservies et 300 000 places disponibles par semaine. Les *parcours* offerts sont de plus en plus longs et desservent plus de localités. Une régression survient au début des années 80 alors que la compagnie Voyageur, qui détenait 75 % du marché, perd 40 % de son achalandage. La compagnie vend alors ses permis d'exploitation les moins profitables à des transporteurs régionaux dont les coûts d'exploitation sont moins élevés. Dans le cas des permis les plus lucratifs, quelques transporteurs sont favorisés, mais bon nombre de transporteurs régionaux ont de la difficulté à maintenir le même niveau de service. Les causes sont multiples : la régression de la demande de transport interurbain, le transfert modal (l'automobile en particulier), le vieillissement de la population et le déséquilibre démographique entre les régions.

Les municipalités de moins de 5 000 habitants écopent durement puisque la proportion de la population qui était desservie par autocar passe de 66 % en 1981 à 50 % en 1991. Les agglomérations dont la population varie de 5 000 à 20 000 habitants, déjà desservies par autocar dans des proportions de 71 %, ne le sont plus qu'à 64 %. Seules les municipalités plus peuplées demeurent desservies à 100 %. Pour l'ensemble des municipalités, on constate entre 1981 et 1991, une baisse de 5 % de la population desservie.

En 1995, le réseau est ramené à 17 000 kilomètres, le nombre de localités desservies à 670, et le nombre de places offertes à moins de 200 000 par semaine. La figure 1 illustre cette baisse de l'offre en transport interurbain.

À l'inverse du transport interurbain, les services de transport nolisé prospèrent avec l'augmentation du nombre de retraités, la concentration urbaine et les échanges avec l'extérieur. On prévoit que le groupe des 65 ans et plus, augmentera de 60 % entre 1991 et 2011. Ces nouveaux retraités semblent plus fortunés et plus enclins au voyage que leurs aînés. La croissance des grandes villes favorise les échanges avec l'extérieur. Du coup, la demande pour du transport par autocar nolisé augmente, spécialement pour les voyages touristiques et les congrès. On constate également, une pénurie croissante d'autocars de qualité, en haute saison touristique et une intensification du nombre de passages d'autocars dans les centres-villes.

TABLEAU 1

POPULATION QUÉBÉCOISE DESSERVIE PAR TRANSPORT INTERURBAIN SELON LA TAILLE DES MUNICIPALITÉS, 1981 À 1991

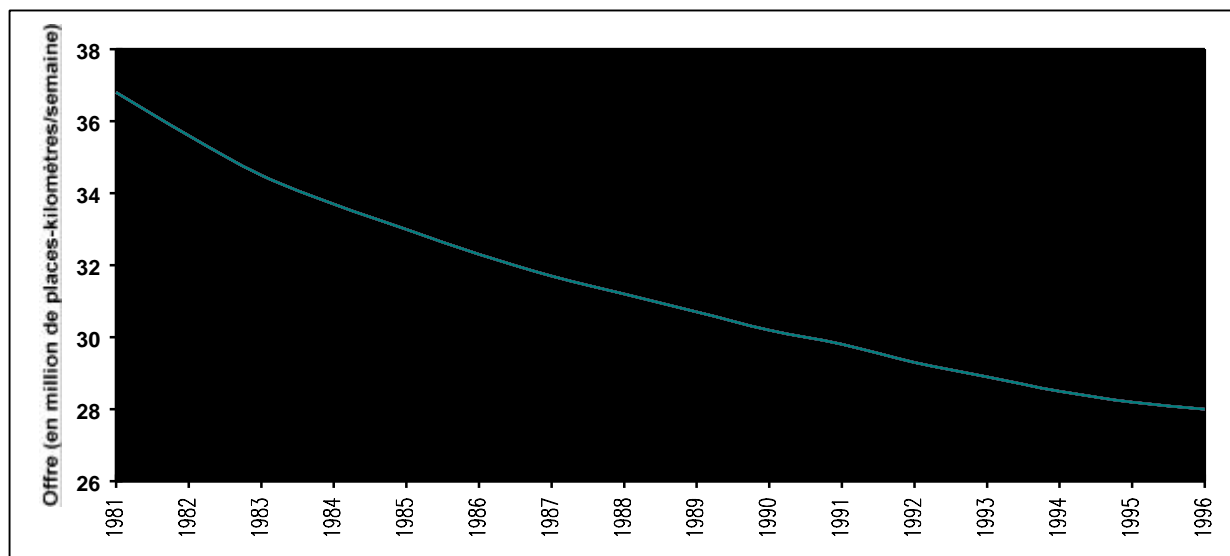
Taille des municipalités	Taux de population desservie 1981			Taux de population desservie 1991			Variation 1991-1981
	Pop. Desservie	Pop. Totale	%	Pop. Desservie	Pop. Totale	%	
< 1 000	187 800	416 600	45	114 600	359 100	32	- 13 %
1 000 - 1 999	344 700	498 600	69	247 000	529 500	47	- 22 %
2 000 - 4 999	554 900	739 100	75	486 100	787 700	62	- 13 %
5 000 - 19 999	746 200	1 050 100	71	848 100	1 318 400	64	- 7 %
>20 000	3 590 600	3 590 600	100	3 875 300	3 875 300	100	0 %
Total	5 424 200	6 295 000	86	5 571 100	6 870 000	81	- 5 %

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

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

FIGURE 1

ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT INTERURBAIN AU QUÉBEC



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service du transport terrestre des personnes.

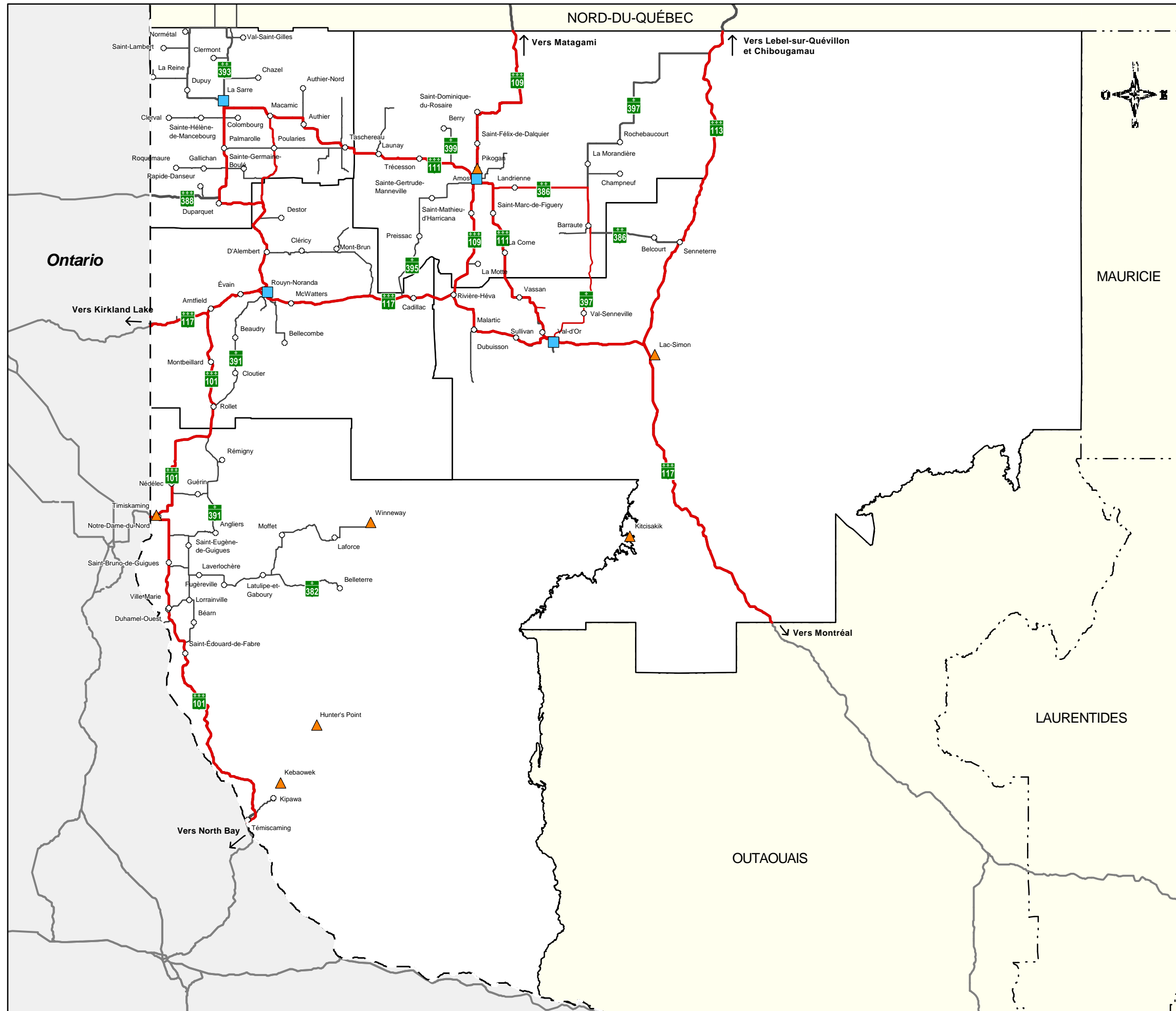
La plupart des *itinéraires* de transport gravitent autour de l'axe Ottawa–Montréal–Québec. Les circuits s'organisent en deux types de réseaux : un *réseau de base* qui relie entre elles les principales agglomérations et un *réseau régional*, plus diffus, qui dessert l'intérieur des régions en le reliant au *réseau de base*.

Partant d'Ottawa–Hull, Montréal, Trois-Rivières, les routes rejoignent les centres régionaux de Rouyn-Noranda, Mont-Laurier, Joliette, Sherbrooke, Drummondville,

Chicoutimi, Baie-Comeau et Rimouski, ce qui correspond au *réseau de base*. À partir de ces centres, le réseau routier se diffuse à l'intérieur des régions, pour rejoindre des centres secondaires et les localités rurales. Ces circuits constituent le *réseau régional*. La carte 1 représente l'ensemble du réseau ainsi que les quatre terminus de la région.

Le *réseau régional* est en perte de vitesse, faute de rentabilité suffisante. Quant au *réseau de base*, c'est sa capacité concurrentielle face à l'automobile qui est mise à l'épreuve.

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



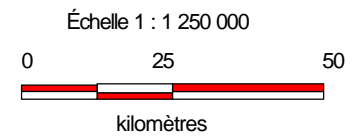
Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Transport par autocar

Carte 1 Réseau de transport par autocar

- Terminus d'autocars
- Liaison par autocar
- ▲ Communautés autochtones

- Limite des provinces
- Limite des commissions scolaires
- Limite des régions administratives
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur



Source :
 - Ministère des Transports du Québec, 1998

Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles,
 carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
 - Service des inventaires et plan
 Mai 2000

3.0 LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

3.1 Problématique

Le transport par autocar est sous la responsabilité du gouvernement du Québec en ce qui concerne les liaisons effectuées à l'intérieur de son territoire. Celui-ci intervient dans le secteur du transport interurbain et nolisé. La justification invoquée pour intervenir, a trait à la volonté de maintenir un réseau de transport de voyageurs qui soit stable, économique et fiable sur l'ensemble du territoire. Les moyens utilisés par les provinces pour atteindre cet objectif vont du contrôle de la concurrence à l'étatisation des services, en passant par l'intégration de tous les modes de transport des voyageurs et l'aide financière. Ces moyens sont très diversifiés, mais dans l'ensemble, ils sont tous justifiés par la volonté des gouvernements provinciaux de pouvoir compter sur l'existence d'un réseau de transport de voyageurs accessible au plus grand nombre de citoyens possible.

Bien qu'il ait le pouvoir d'intervenir dans le domaine du transport extraprovincial, le gouvernement fédéral a délégué ce pouvoir aux provinces en 1954⁶. En déléguant ainsi ses responsabilités, il reconnaissait le caractère régional de ce mode de transport. Toutefois, une modification apportée en 1987 à la *Loi sur les transports nationaux*⁷, vient baliser le pouvoir de réglementation dans ce domaine. Ainsi, le transport extraprovincial est régi de la même manière que le transport provincial. L'émission des permis d'exploitation fait nécessairement l'objet de consultations auprès des administrations des autres provinces canadiennes ou des états américains. À titre d'exemple, la desserte assurée par la compagnie Voyageur entre Montréal et Ottawa est de compétence fédérale, mais le service est assujéti à la réglementation du Québec. L'émission de permis fait l'objet de consultations comme il a été mentionné précédemment.

Dans le cadre de l'accord sur le commerce intérieur, entrée en vigueur en juillet 1995, le gouvernement fédéral, poursuivant son objectif de déréglementation économique dans le secteur des transports, obtient l'engagement des provinces de revoir la question de l'accès des transporteurs au marché⁸. L'objectif du gouvernement fédéral dans ce contexte, est de libérer le transport extraprovincial de toute contrainte réglementaire à incidence économique.

En voulant désormais exercer son autorité, le gouvernement fédéral privilégie la levée de toute contrainte économique. Dans ce cas, la compagnie Voyageur n'est plus assujéti à la réglementation du Québec, ni à aucune autre. Dans une telle situation, un transporteur peut desservir l'*itinéraire* Ottawa–Montréal et, sans contrainte, poursuivre son trajet jusqu'à Québec ou plus loin, puisque le statut extraprovincial est rattaché aux entreprises, et non aux services.

6 *Loi sur le transport extraprovincial par véhicule à moteur*, statuts du Canada, 1954, chap. 59 (proclamation au Québec, en janvier 1961).

7 *Loi sur les transports nationaux*, L.R.C. (1985), c.29, 3^e supp.

8 Accord sur le commerce intérieur, 1994, chapitre quatorze, annexes 1410.1 et 1411

Le transporteur assurant une liaison extraprovinciale est nettement avantagé, par rapport aux transporteurs assujettis aux réglementations provinciales. Par exemple, la compagnie Voyageur peut accaparer la partie lucrative du marché québécois, ajuster sa tarification de manière à être avantageusement concurrentielle, offrir des services principalement aux périodes de très forte demande, sans être dans l'obligation de desservir des *itinéraires* moins rentables. Les effets d'une déréglementation fédérale pourraient être très néfastes pour l'offre de service au Québec. Le ministère des Transports, tout comme certaines provinces canadiennes (en l'occurrence, la Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse), tiennent à conserver un contrôle d'accès au marché et à maintenir les services interfinancés.

Par contre, le projet de déréglementation du transport nolisé présentement en cours (en 1998-1999), sera une option à considérer, car elle permettrait de mieux ajuster l'offre à la demande et rendrait ainsi plus compétitifs les services offerts sur ce marché. Les circuits touristiques développés en association avec les agences de voyages, représentent un marché lucratif pour les transporteurs par autocar.

3.2 Encadrement institutionnel, législatif et réglementaire

Au Québec, le transport par autocar est régi par la *Loi sur les transports*⁹ et le *Règlement sur le transport par autobus*¹⁰.

3.2.1 La Loi sur les transports

La *Loi sur les transports* confère au ministre des Transports, les pouvoirs de prendre les mesures destinées à améliorer les moyens et systèmes de transport ainsi que d'accorder des subventions à des fins de transport. La *Loi sur les transports* a institué la Commission des transports du Québec (CTQ), dont le rôle est décrit plus loin.

3.2.2 Le Règlement sur le transport par autobus

En vertu des pouvoirs que lui confère la *Loi sur les transports*, le gouvernement a instauré le *Règlement sur le transport par autobus*. Ce règlement traite de l'ensemble des dispositions réglementaires concernant le transport par autocar. Sauf exception, quiconque désire effectuer du transport rémunéré de personnes à l'aide d'un autobus ou d'un minibus, doit être titulaire d'un permis de transport délivré par la CTQ.

Le règlement détermine huit catégories de permis¹¹ dont, entre autres, interurbain, nolisé, par abonnement et urbain. Le règlement édicte également des dispositions relatives à l'obtention, au renouvellement et au transfert d'un permis.

9 *Loi sur les transports*, 1981, L.R.Q., c. T-12.

10 *Règlement sur le transport par autobus*, L.R.Q. c. T-12, r. 2.1.

11 Ces catégories sont définies à l'annexe 1.

3.2.3 La Loi nationale sur les transports routiers

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

3.3 Rôle des intervenants gouvernementaux

3.3.1 Le Ministère des Transports

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

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

3.3.2 La Commission des transports du Québec

La CTQ est un organisme qui de par les pouvoirs qu'elle détient en vertu de la *Loi sur les transports*, est autorisé à rendre des décisions équivalentes à celles d'un tribunal. Ses pouvoirs lui permettent également de définir ses propres règles de pratique. Elle est chargée de l'administration du *Règlement sur le transport par autobus*. Créée en vertu de la *Loi sur les transports*, la CTQ est responsable de la délivrance des permis.

3.3.2.1 Le transport interurbain

Le transport interurbain fait partie des catégories de services nécessitant un permis de transport, donc, tout transporteur privé doit en détenir un. L'entreprise doit répondre aux six critères suivants :

- 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.

Il s'agit donc d'un marché protégé par des conditions d'entrée. C'est en vertu du sixième critère, que la CTQ a réussi à privilégier les entreprises existantes, en ne permettant pas à un nouveau transporteur d'offrir un service concurrent, susceptible d'entraîner la disparition d'un service déjà en opération, ou d'affecter la qualité de ce dernier. Cette décision limite la concurrence en favorisant toujours le service en place. La position de la CTQ a toujours été appuyée par les entreprises qui défendent vigoureusement leurs intérêts.

Le *Règlement sur le transport par autobus* prévoit aussi, d'autres dispositions relatives au transport interurbain qui font en sorte que toute décision relative à l'*itinéraire*, les arrêts, les horaires et les tarifs doivent être approuvés par la CTQ. Celle-ci ne fixe pas les conditions, mais approuve les demandes en fonction des objectifs du ministère des Transports, en termes de qualité de services et de desserte de l'ensemble du territoire québécois.

3.3.2.2 *Le transport nolisé*

Pour obtenir un permis d'exploitation, le requérant doit notamment démontrer que le service qu'il propose servira l'intérêt public, sans affecter pour autant la qualité des services existants. Par conséquent, le marché d'un transporteur se trouve protégé *de facto*, avant même de considérer l'effet que la présence d'un concurrent pourrait apporter à l'utilisateur.

La réglementation du « nolisé » est plus libérale que celle de l'« interurbain », car il s'agit d'une activité en croissance et à caractère essentiellement commercial. Malgré cela, plusieurs transporteurs se sentent à l'étroit dans la réglementation où des assouplissements seraient nécessaires. Le transport nolisé et interurbain sont assujettis au *Règlement sur le transport par autobus*¹², qui régit l'accès au marché dans les domaines du transport provincial et extraprovincial. Ce règlement établit des catégories de permis, que la Commission des transports du Québec délivre avec des conditions d'exploitation spécifiques. Ces conditions visent notamment les endroits et la clientèle que le titulaire est autorisé à desservir, ainsi que les routes et les catégories d'autobus qu'il peut utiliser. Les prescriptions font généralement en sorte que les transporteurs n'entrent pas mutuellement en concurrence.

Dans le cas particulier du transport nolisé, un territoire de départ est attribué à un transporteur qui devra déterminer, chaque année, les endroits qu'il sera le seul à pouvoir desservir. Il s'agit des points de services.

3.4 **Rôle des partenaires**

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) est le principal partenaire des intervenants en transport interurbain. Celle-ci a été fondée en 1926 et compte, à cette époque, une dizaine de membres. Son mandat était de favoriser l'implantation et la croissance du transport par autocar au Québec. Aujourd'hui, l'APAQ regroupe quelque 165 entreprises qui offrent des services de transport en commun interurbain, nolisé, scolaire, touristique, aéroportuaire et urbain. Dans l'ensemble, les membres de l'APAQ exploitent plus de 4 000 véhicules, dont 1 000 autocars.

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

12 *Règlement sur le transport par autobus*, L.R.Q., c. T-12, r. 21.2.

l'élaboration des lois et des règlements touchant l'industrie du transport par autobus et s'assure ainsi que l'on tient compte des intérêts des transporteurs, dans le respect de l'intérêt public. Elle représente également l'industrie devant la Commission des transports du Québec.

3.5 Financement du transport interurbain

L'industrie du transport interurbain par autocar est une activité économique entièrement gérée par l'entreprise privée. L'État n'a pas eu à intervenir directement pour soutenir financièrement cette activité. Cependant, le transport est une activité réglementée. La réglementation en vigueur est conçue pour protéger le marché et prémunir, dans la mesure du possible, la clientèle de changements fréquents de transporteurs et de variations dans l'offre de service.

La Commission des transports du Québec privilégie les transporteurs déjà en opération, en limitant l'accès à ce marché. Par contre, elle exige de la part de ces derniers, qu'ils fournissent des services sur des *itinéraires* moins rentables, voire déficitaires. Cette formule *d'interfinancement* a permis d'offrir des services de transport collectif adéquats sur l'ensemble du territoire québécois, en assurant une offre de service interurbain stable, économique, fiable et disponible. Ainsi, la population des régions rurales a pu bénéficier d'une offre de transport qu'elle n'aurait pu avoir dans un contexte de concurrence.

La concentration des entreprises de transport résultant de cette réglementation, est une conséquence du rachat des lignes régionales alimentant les lignes transrégionales et extraprovinciales, par des entreprises rentables.

Les passagers sur les lignes rentables utilisant les services sur le *réseau de base*, subventionnent indirectement ceux des services sur le *réseau régional*, caractérisé par des coûts plus élevés par client. Le faible volume sur ces réseaux fait en sorte que les coûts fixes sont plus élevés. Les tarifs en vigueur sur le *réseau régional* ne reflètent pas nécessairement les coûts. Par conséquent, les transporteurs ont de la difficulté à rentabiliser ces services. Un niveau de tarification acceptable sur les *itinéraires* du *réseau régional* a été possible grâce à la formule *d'interfinancement*.

4.0 L'OFFRE DE TRANSPORT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

4.1 Les services réguliers

En mars 1997, on dénombre dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, un transporteur privé, qui dessert 53 municipalités et une population de 130 475 personnes, soit 87 % de la population régionale. On y retrouve dix *itinéraires* de transport interurbain (tableau 2). Par ailleurs, un de ces *itinéraires* représente un lien extraprovincial, reliant la région de l'Abitibi-Témiscamingue à l'Ontario, deux relient le nord du Québec et un autre Montréal. Les cinq (5) lignes intrarégionales desservent l'ensemble de la région. Le *nombre de départs et d'arrivées* hebdomadaires ainsi que le nombre de places offertes par semaine, atteignent respectivement 228 mouvements et 11 562 places.

Avec les années, la région a perdu quelques itinéraires de transport interurbain sous-utilisés. Parmi ceux-ci, il y a le trajet Ville-Marie–Belleterre.

TABLEAU 2

OFFRE DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, MARS 1997

Itinéraires		Transporteur	Local Express	Routes	Distance en km	Nombre Jrs/sem	Mouvement	Nombre de km
Type	Origine/destination							
Intrarégional	La Sarre–Amos	Maheux	Local	111/111	94	5	10	940
Extrarégional	Amos–Matagami	Maheux	Local	109/109	185	6	12	2 220
Intrarégional	Amos–Rivière-Héva	Maheux	Local	109/109	44	5	20	880
Extrarégional	Rouyn-Noranda– Montréal	Maheux	Local	15/117	528	7	42	22 176
Extrarégional	Rouyn-Noranda– Kirkland Lake	Maheux	Local	117/66	89	6	12	1 068
Intrarégional	Rouyn-Noranda– La Sarre	Maheux	Local	101/111	84	7	26	2 184
Extrarégional	Rouyn-Noranda– North Bay (Ont) ^a	Maheux	Local	117/63	302	7	14	4 228
Intrarégional	Val-d'Or–Rouyn- Noranda	Maheux	Local	117/117	108	7	52	5 616
Intrarégional	Val-d'Or–Amos	Maheux	Local	117/111	95	7	26	2 470
Extrarégional	Val-d'Or– Chibougamau	Maheux	Local	117/113	414	7	14	5 796
Total					1 966		228	47 578

a L'itinéraire extraprovincial Ottawa–Pembroke–North-Bay (exécuté par Greyhound Lines of Canada) qui complète le réseau de l'Abitibi, n'est pas comptabilisé dans l'offre régionale.

TABLEAU 2 (SUITE)

OFFRE DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, MARS 1997

Itinéraires		Places/ autobus	Places/ Semaine	Places/ km/sem. ^b
Type	Origine/destination			
Intrarégional	La Sarre–Amos	47	470	44 180
Extrarégional	Amos–Matagami	47	564	104 340
Intrarégional	Amos–Rivière-Héva	47	940	41 360
Extrarégional	Rouyn-Noranda–Montréal	56	2 352	1 241 856
Extrarégional	Rouyn-Noranda–Kirkland Lake	47	564	50 196
Intrarégional	Rouyn-Noranda–La Sarre	47	1 222	102 648
Extrarégional	Rouyn-Noranda–North Bay (Ont) ^c	47	658	198 716
Intrarégional	Val-d'Or–Rouyn-Noranda	56	2 912	314 496
Intrarégional	Val-d'Or–Amos	47	1 222	116 090
Extrarégional	Val-d'Or–Chibougamau	47	658	272 412
Total			11 562	2 486 294

b Places/kilomètres par semaine : il s'agit d'une mesure servant à calculer l'offre réelle de transport.

c L'itinéraire extraprovincial Ottawa–Pembroke–North-Bay (exécuté par Greyhound Lines of Canada) qui complète le réseau de l'Abitibi, n'est pas comptabilisé dans l'offre régionale.

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Système d'information*, mars 1997.

Il est possible d'évaluer l'importance relative de la desserte régionale en transport interurbain de l'Abitibi-Témiscamingue, en la comparant à celle d'une autre région, en l'occurrence le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Comme point de référence, les principaux corridors d'accès à la région soit Montréal-Val-d'Or sont utilisés pour l'Abitibi-Témiscamingue. Les corridors Québec-Saguenay et Québec-Lac-Saint-Jean sont, quant à eux retenus pour la région Saguenay-Lac-Saint-Jean. Rappelons que la région Abitibi-Témiscamingue compte en 1996, 153 905 personnes et la région Saguenay-Lac-Saint-Jean, 286 649 personnes, soit près du double de la population.

Si on se réfère au tableau 2, le corridor Rouyn-Noranda-Montréal compte 528 kilomètres et réussit, avec 42 mouvements par semaine, à obtenir 1 241 856 places-kilomètres-semaine. Les deux segments Québec-Saguenay et Québec-Lac-Saint-Jean comptent respectivement 225 et 237 kilomètres et obtiennent, avec 106 départs par semaine, quelque 1 159 302 places-kilomètres-semaine. L'offre de transport obtenue est sensiblement comparable. La distance parcourue par semaine est aussi comparable soit 22 176 kilomètres pour le circuit Rouyn-Noranda-Montréal et 24 666 kilomètres pour celui de Québec-Saguenay-Lac-Saint-Jean.

4.2 Les services nolisés

Le service de transport nolisé se définit comme un service de voyages, réservé à des groupes de personnes. Il est souvent assimilé au tourisme, qui concerne quant à lui, le service de tournées touristiques sur un *parcours* déterminé. Le transport nolisé utilise davantage l'autocar. Le service de type touristique est à peu près absent en Abitibi-Témiscamingue. La popularité de l'autocar pour le transport des touristes est irréfutable et devrait s'accroître encore davantage. En effet, pour des raisons de prix, d'organisation et de confort, ce mode est privilégié notamment pour une clientèle en croissance, celle du troisième âge.

L'offre de transport par autocar nolisé est périodiquement insuffisante en certains endroits au Québec. Cependant, cette situation se rencontre assez rarement en Abitibi-Témiscamingue. De façon générale, la qualité du service et le confort des véhicules laissent quelquefois à désirer alors que les tarifs sont relativement élevés. Même si ces taux semblent surestimés, les tarifs québécois demeurent toutefois les plus bas au Canada. Les longues distances à effectuer, compte tenu de l'étendu du territoire, influencent souvent les tarifs. Cette situation d'engorgement tient certes à une demande touristique fluctuante selon les saisons, mais aussi à la protection des marchés dont bénéficient les transporteurs. La quasi-absence de concurrence dans cette industrie, n'incite pas les transporteurs à développer leurs services.

En Abitibi-Témiscamingue, le service de transport nolisé, est assuré par des entreprises régionales. Le permis qu'elles détiennent, les autorise à transiter dans la région, à y effectuer des arrivées ou des départs en certains points de service. Ces *itinéraires* s'effectuent à partir de la région, d'une autre région ou province, vers un ou plusieurs points en Abitibi-Témiscamingue, ou ailleurs. Le permis peut aussi autoriser le transport de passagers (touristes surtout), sur de longues distances, à partir d'aéroports

ou de grandes villes. Ces transporteurs sont difficilement identifiables du fait qu'ils agissent par l'entremise de voyagistes.

La faible concurrence en Abitibi-Témiscamingue, rend souvent les utilisateurs captifs d'une entreprise, ce qui ne laisse guère de latitude sur les prix et la disponibilité des autocars. Toutefois, le faible volume de voyageurs en région, laisse peu de place pour la concurrence.

4.2.1 Les transporteurs régionaux

En juillet 1997, parmi les 15 détenteurs de permis de transport de personnes de la région, il y a 11 transporteurs détenant 12 permis de transport nolisé (voir tableau 3). Même si certains transporteurs n'ont qu'un seul permis, la majorité en possède plusieurs, leur permettant d'atteindre différents marchés, et ainsi, augmenter leur part de revenus et tenter d'atteindre un seuil de rentabilité intéressant.

Quant à la flotte de véhicules, les résultats les plus récents proviennent d'une enquête du MTQ de 1994¹³ et ne concernent que 13 transporteurs régionaux. La flotte de ces transporteurs, en incluant l'ensemble des permis possédés, était composée en 1994 de 65 véhicules de toutes catégories, dont 29 véhicules sont de catégorie 1¹⁴. À elle seule, la compagnie Les autobus Maheux ltée possédait en 1994, 19 véhicules de catégorie 1 pouvant, entre autres, servir au transport interurbain à l'intérieur de la région. Cette compagnie est le principal transporteur régional.

4.2.2 Les transporteurs extrarégionaux

Les transporteurs extrarégionaux sont les compagnies d'autocar faisant affaire avec les voyagistes et *voyagistes réceptifs*¹⁵ sur des circuits prédéfinis de durée variable.

Après vérification auprès des principaux voyagistes membres de l'Association des agents de voyage du Québec (ACTA), il appert que peu d'agences organisent ou réalisent des circuits passant ou se dirigeant vers la région. Les agences les plus importantes mentionnent que, l'Abitibi-Témiscamingue, tous marchés confondus, est peu en demande comparativement à d'autres régions comme le Saguenay-Lac-St-Jean ou la Gaspésie.

13 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Parc d'autobus des transporteurs à compte propre*, 1994.

14 L'annexe 2 présente les différentes catégories de véhicules et leur définition.

15 Voyagistes réceptifs : qui s'occupent des groupes provenant de l'étranger.

TABLEAU 3

TRANSPORTEURS RÉGIONAUX POSSÉDANT UN PERMIS DE TRANSPORT POUR L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE EN 1997

Transporteurs ^a	Permis							
	Interurbain		Nolisé		Urbain		Abonnement	
	Nb	Catégorie ^b	Nb	Catégorie	Nb	Catégorie	Nb	Catégorie
164463 Canada inc. Montréal			1	A1, A2, A3, A4, A5, A6				
Barvillon inc. Barraute			1	A1, A2, A3, A4, A5, A6				
Les autobus Maheux Itée La Sarre	11	A1, A2, A3, A4, A5, A6	2	A1, A2, A3, A4, A5, A6			2	A1, A2, A3, A4, A5, A6
Les autobus Legault inc Val-d'Or			1	A1, A2, A3, A4, A5, A6	1	A1, A2, A3, A4, A5, A6	2	A1, A2, A3, A4, A5, A6
Auger, Gilles Landrienne			1	A5, A6				
Amédée Plante et fils inc Amos			1	A1, A2, A3, A4, A5, A6				
Mowatt, Salomon Amos			1	A6			1	A6
Lacroix, Simon Matchi-Manitou							1	A6
Autobus J.P.Bérubé inc. Amos			1	A1, A2, A3, A4, A5, A6				
Transport d'écoliers La Sarre inc La Sarre			1	A1, A4, A5			1	A1, A6
Transport A. Nadeau inc St-Félix-de-Dalquier							1	A5, A6, A7
Transport Robert Veillette inc Ste-Hélène-de-Mancebourg							1	A7
Total: 15 transporteurs	11		12		1		10	

a Liste des transporteurs au 31 juillet 1997.

b A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, indiquent les catégories de véhicules. Celles-ci sont définies à l'annexe 1.

Note : Le fait de détenir un permis ne signifie pas qu'il y ait un service offert.

Il n'y a pas de transporteurs régionaux détenant des permis dans les catégories scolaire, touristique et aéroportuaire.

Source : Commission des transports du Québec.

5.0 LA DEMANDE DE SERVICES

5.1 Les services réguliers

En l'absence de données régionales sur la demande en transport interurbain une enquête origine-destination est effectuée en 1992¹⁶, par le ministère des Transports. Celle-ci a été effectuée, auprès des utilisateurs des services interurbains par autocar, et ce, à l'échelle du Québec. On peut supposer que ce portrait ressemble à celui de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. En voici les principales caractéristiques.

Les femmes sont majoritairement des utilisateurs des services d'autocar, soit environ 60 % des cas. Près de 40 % de la clientèle occupe un emploi, le tiers est aux études et environ 15 % sont des personnes retraitées. En ce qui concerne l'âge, le tiers des utilisateurs est âgé de moins de 25 ans et près de 60 % sont âgés entre 25 et 65 ans. Enfin, près de 40 % de la clientèle est formée de personnes voyageant seules.

Au Québec, le taux de possession automobile est très faible pour la clientèle du *réseau régional*, soit autour de 20 %. Par contre, il augmente pour la clientèle du *réseau de base* et atteint près de 47 %. On note une forte dépendance vis-à-vis de l'autocar de la part de la clientèle des circuits du *réseau régional*.

La clientèle se déplace principalement dans un but de visite, soit dans 45% des cas. Le travail devient la deuxième raison de déplacement, dans le cas des *parcours express*, où ce motif représente plus du cinquième des voyages effectués. Les raisons personnelles représentent le deuxième motif pour les trajets sur les *parcours locaux*.

Cependant, on ne peut prétendre que le portrait régional des déplacements soit le même que les données provinciales. L'autocar est un mode de transport qui, pour plusieurs, ne fait pas partie d'un choix modal. En effet, pour plus de la moitié des passagers, l'autocar représente le seul mode de transport à leur disposition. En Abitibi-Témiscamingue, cette tendance s'est accentuée par le fait que le transport ferroviaire des passagers n'est pas présent. Plus de 20 % de la clientèle choisit l'autocar puisqu'il représente un mode de transport économique. La sécurité et le confort viennent en troisième position comme raison ayant motivé ce choix modal. Le tableau 4 qui suit, donne des motifs de déplacements pour l'autocar.

16 L'enquête 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.

TABLEAU 4
MOTIFS DE DÉPLACEMENT PAR AUTOCAR AU QUÉBEC

Motifs	Parcours Express	Parcours Locaux
Visites	44 %	48 %
Travail	21 %	12 %
Raisons personnelles	18 %	21 %
Tourisme	10 %	8 %
Études	7 %	11 %

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport par autocar interurbain au Québec*, juin 1996.

Les services offerts par l'industrie de l'autocar semblent satisfaire sa clientèle, en termes principalement de compétence, de courtoisie du personnel et de sécurité des lieux. Cependant, pour ce qui est des horaires, de la propreté et de la facilité de stationnement, les utilisateurs de longs *parcours express* et de services à caractère local, sur lesquels sont souvent utilisés de vieux autocars, ont eu des critiques plus sévères sur la qualité du service.

Malgré les critiques, près de 40 % de la clientèle n'est pas prête à accepter une hausse des tarifs pour justifier une amélioration du service offert. Seulement 6 % de la clientèle accepterait une augmentation de 10 % ou plus. La marge de manœuvre est faible, particulièrement dans le cas des *parcours* locaux et ruraux, où la clientèle est davantage captive. La clientèle d'affaires sur les *parcours express*, accepterait plus volontiers une hausse tarifaire pour obtenir un service de qualité supérieure. Finalement, la flexibilité des *parcours*, la rapidité, la fréquence des départs et les prix, sont les points forts de l'autocar. Il n'y a pas de *parcours express* en Abitibi-Témiscamingue.

Concernant les données d'achalandage, il n'existe pas de données publiques sur l'achalandage réel. À l'aide de critères, dont le taux moyen d'occupation des autocars selon les *itinéraires*, une estimation du nombre de voyageurs qui entrent et sortent a été effectuée par *itinéraire*. Cet exercice a été tenté en 1996 à la Direction du transport terrestre des personnes du MTQ (voir tableau 5).

Les taux d'occupation moyens sont fixés en fonction de critères d'efficacité d'entreprise. Un taux d'occupation maximum de 66 % semblerait raisonnable pour un service donné sur le *réseau de base*, alors qu'un taux minimum de 33 % serait un taux plancher en bas duquel un service est jugé non rentable.

TABLEAU 5

NOMBRE DE PASSAGERS QUI DEVRAIENT ÊTRE TRANSPORTÉS POUR ASSURER LA RENTABILITÉ EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE EN 1996

Itinéraires		Transporteurs	Local/ express	Routes	Nombre Passager- année	Taux d'occupation moyen (%)
Type	Origine- destination					
Intrarégional	La Sarre-Amos	Maheux	Local	111/111	8 065	33
Extrarégional	Amos-Matagami	Maheux	Local	109/109	9 678	33
Intrarégional	Amos-Rivière- Héva	Maheux	Local	109/109	16 130	33
Extrarégional	Val-d'Or- Montréal	Maheux	Local	15/117	67 748	66
Extrarégional	Rouyn-Noranda- Kirkland Lake	Maheux	Local	117/66	9 678	33
Intrarégional	Rouyn-Noranda- La Sarre	Maheux	Local	101/111	15 886	25
Extrarégional	Rouyn-Noranda- North-Bay	Maheux	Local	117/63	8 554	25
Intrarégional	Val-d'Or-Rouyn- Noranda	Maheux	Local	117/117	41 939	33
Intrarégional	Val-d'Or-Amos	Maheux	Local	117/111	48 880	50
Extrarégional	Val-d'Or- Chibougamau	Harricana	Local	117/167	17 108	50

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport par autocar interurbain au Québec*, juin 1996.

D'après le tableau 5, seulement un service extrarégional, Val-d'Or-Montréal, fonctionnerait à plus de 50 % de son taux d'occupation. Selon les estimations du Ministère, ce trajet aurait plutôt un taux avoisinant les 66 %. La compagnie aurait transporté, dans les deux directions, sur l'*itinéraire* Val-d'Or-Montréal quelque 67 748 passagers.

L'*itinéraire* local et extrarégional Val-d'Or-Chibougamau, fonctionnerait à 50 % et aurait transporté en 1995, 17 108 passagers. Enfin, l'*itinéraire* local Val-d'Or-Amos, situé sur le *réseau régional* (par rapport au *réseau de base*). Il aurait transporté en 1995, environ 48 880 passagers dans les deux directions et fonctionnerait lui aussi à 50 %.

Les autres *itinéraires*, qui sont tous de catégorie « local », seraient utilisés à des taux de 33 % et de 25 %. Sur ces trajets, la concurrence de l'automobile se fait lourdement sentir. Pour garder ces trajets en fonction, même s'ils ne sont pas déficitaires au taux d'occupation estimé de 33 %, la compagnie Les autobus Maheux, principal fournisseur de services dans la région, doit faire appliquer le principe de *l'interfinancement* en se servant du tronçon avantageux Montréal-Val-d'Or.

Que pouvons-nous anticiper pour l'avenir du transport interurbain en Abitibi-Témiscamingue? Les projections de population peuvent à ce sujet être un outil

intéressant. Le modèle de projection de population à l'horizon 2016, ES-3, développé au ministère des Transports, a établi des hypothèses quant à l'avenir et la structure d'âge des régions du Québec.

Dans le cas de l'Abitibi-Témiscamingue, la structure d'âge de 1991 pour la région indique, pour la clientèle cible des 25 à 64 ans, une structure d'âge supérieure à celle du Québec pour les 25-40 ans et quelque peu inférieure pour celle des 44-64 ans. En 2016, toujours selon le modèle, la population du Québec vieillirait plus rapidement que celle de la région. Ainsi, la population des 25-44 ans sera supérieure à celle du Québec, égale pour les 45-54 ans, mais inférieure pour les 55-64 ans.

Selon une étude sur le transport interurbain par autocar, plus de 57 % de la clientèle est composée de personnes dont l'âge se situe entre 25 et 64 ans¹⁷, les moins de 25 ans en composent le tiers et les personnes du troisième âge ne représentent que le dixième de la clientèle. En prenant pour acquis ce qui précède, la population de la région de l'Abitibi-Témiscamingue devrait statistiquement être favorable à l'utilisation des services de transport interurbain par autocar d'ici 2016.

5.2 Les services nolisés

Le tourisme visant à accueillir les touristes étrangers est peu développé en Abitibi-Témiscamingue. Le marché québécois du tourisme d'agrément est de loin le marché le plus important pour le transport nolisé en Abitibi-Témiscamingue. La clientèle est surtout composée d'équipes sportives diverses et de personnes du troisième âge. La durée des voyages se situerait en moyenne à moins de quatre nuitées en 1992 et 1994¹⁸.

Le touriste « tous buts de voyage » (que ce soit par agrément, pour la visite de parents ou d'amis, pour les affaires et le congrès), qui est en séjour ou en visite est le plus souvent un résident de l'Abitibi-Témiscamingue (47 % en 1992 et 39,2 % en 1994). Le but du voyage principal est la visite de parents et d'amis (65,3 % en 1992 et 54,4 % en 1994). Le moyen de transport le plus utilisé constitue l'automobile, soit 91,1 % des cas en 1992 et 93,6 % en 1994.

En 1992, selon les données disponibles et la méthode utilisée par Statistique Canada, la région aurait reçu 418 000 voyages-personnes. Ces déplacements effectués sont essentiellement par des Québécois. Ce résultat peut faire de 1992, une année exceptionnelle, si on observe les données des années subséquentes (plus près de 340 000 voyages-personnes). Il faut ajouter cependant que la méthode d'échantillonnage utilisée pour l'enquête de 1992, est moins peaufinée que celle de 1994, rendant ainsi les résultats non comparables. Quant à la fiabilité, les données de

17 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport par autocar interurbain au Québec*, juin 1996.

18 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Statistiques touristiques 1995 et 1996*.
Gouvernement du Québec, Ministère du Tourisme, *Les touristes québécois au Québec en 1992 et 1994*.

1992 sont les seules à mentionner la part de l'autocar comme moyen de transport principal pour visiter la région.

En 1992, 4,3 % des voyages-personnes faits par des Québécois en Abitibi-Témiscamingue (la donnée est non significative en 1994) seraient effectués par autocar. Cela équivaut à près de 18 000 voyages-personnes ou environ 400 voyages par autocar. Ce chiffre peut paraître surestimé pour une région dont le tourisme est peu développé. Cependant, en 1992, pour l'ensemble du Québec, la clientèle ayant voyagé dans le but de visiter des parents et des amis, l'a fait en autocar dans 5,5 % des cas. Avec 4,3 % des voyages-personnes exécutés par autocar, la région se situe dans la moyenne québécoise. Ce type de tourisme aurait laissé 2 755 000 \$ en dépenses dans la région en 1992, soit 4,8 % des dépenses totales faites par des Québécois dans la région.

Selon les données de destinations principales par MRC, celles de Témiscamingue accaparaient plus de 25 % des 418 000 voyages-personnes tous buts de voyage, effectués par des Québécois dans la région en 1992. Les MRC de Vallée-de-l'Or et de Rouyn-Noranda présentent quant à elles, des taux de 28,5 % et 22 %.

Quant au marché américain en région, les données de Tourisme Québec en 1995¹⁹ indiquent qu'il se situe, pour la période de 1990 à 1993, entre 17 100 et 22 500 visites-région par année. L'automobile serait utilisée pour 86,5 % à 90,7 % des visites-région et l'avion, entre 9,4 % et 13,5 % des visites-région. À cause de son taux peu élevé, l'autocar ne figure pas parmi les moyens de transport utilisés par les touristes américains. Il n'y a malheureusement pas de données pour le tourisme provenant de l'Ontario.

19 Gouvernement du Québec, Ministère du Tourisme, *Statistiques touristiques de 1995*. Les touristes américains au Québec, 1990 à 1993.

6.0 CONCLUSION

En matière de transport interurbain, il s'effectue davantage d'*itinéraires* longs, généralement plus rentables, que de parcours sur le *réseau régional*. L'étendu du territoire fait en sorte que le kilométrage demeure important. Ce phénomène peut masquer la baisse réelle de l'offre de service dans la région.

La part globale du transport interurbain diminue par rapport aux autres modes de transport. L'utilisation plus importante de l'automobile et le vieillissement de la population, font en sorte qu'il est de plus en plus difficile de maintenir les services dans les zones moins peuplées. La nouvelle génération de retraités conserve plus longtemps leur voiture ou désertent tout simplement le milieu rural, au profit des centres urbains. Les *parcours* devenant de moins en moins rentables pour certains transporteurs, font qu'ils réclament devant la Commission des transports, des réductions, voire des suppressions de service. Les *parcours* locaux y sont des plus précaires. L'offre de service n'est pas constante et certains services sont déjà abandonnés. La région n'est plus entièrement desservie par le service. Les liaisons s'effectuent majoritairement sur les principales voies de la région.

Le gouvernement fédéral s'oriente de plus en plus vers une déréglementation et le gouvernement du Québec a certaines difficultés à assurer un certain niveau d'*interfinancement* entre les services interurbains. Il devient alors important de s'assurer que cette industrie, dispose des moyens lui permettant d'offrir des services de transport minimaux pour l'ensemble de la collectivité.

Les *parcours* sur le *réseau régional* risquent d'être de plus en plus menacés. Étant donné qu'environ 80 % de la clientèle de ces services est captive, c'est l'accès à un service de transport collectif qui est en cause. Pour garder sa part concurrentielle de ce marché, l'autocar devra jouer sur ses points forts : sa flexibilité, sa rapidité, sa fréquence et ses tarifs.

L'annonce par Transports Canada de la suppression, pour janvier 2000, de la réglementation économique complète des entreprises extraprovinciales de transport par autocar, illustre son intention de réoccuper son champ de compétence qui avait jusque là été laissé aux provinces²⁰. Les effets de cette mesure seraient bénéfiques en ce qui concerne la diversification de l'offre de transport et sur les prix demandés aux usagers pour les utilisateurs de grandes lignes, mais défavorables pour ceux des lignes régionales, moins lucratives.

Selon notre analyse, le gouvernement du Québec se trouverait alors face à l'alternative suivante : laisser une partie de la population sans service de transport collectif ou intervenir financièrement pour les maintenir en région. À cet effet, la position adoptée par le ministre des Transports du Québec et entérinée par le Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes, est de conserver le statu quo d'ici l'an 2000, soit

20 Le projet de loi C-77, qui modifierait la *Loi sur les transports routiers* de mars 1999, est retourné en étude au comité parlementaire. Une décision concernant celui-ci sera prise ultérieurement.

le contrôle à l'entrée et l'*interfinancement* garantissant le service en région. Les efforts du ministère des Transports portent actuellement sur la déréglementation du transport nolisé.

Advenant une déréglementation des services réguliers pour l'an 2000, une évaluation des impacts d'une telle politique sur les services ruraux, devra se faire en même temps que la mise en place d'une solution de remplacement pour les éventuels abandons. À cet égard, la mise en commun de services de transport collectif en région pourrait jouer un rôle palliatif, du moins au plan intrarégional. Les études de mise en commun des différents services déjà présents en milieu rural, devraient inclure les possibilités d'une telle option.

Les services de transport nolisé présents en Abitibi-Témiscamingue semblent répondre à une demande diversifiée. Les transporteurs ne misent toutefois pas sur ce seul service pour survivre.

Dans le but d'augmenter la qualité des services et le confort des autocars, de diminuer le tarif moyen, d'atténuer les effets de fluctuation de la demande touristique sur l'offre de transport et réduire les frais liés à la déréglementation des marchés, est apparu le projet de déréglementer les services d'autocars nolisés. Ce projet pourrait entrer en vigueur en 1999²¹.

À la différence du transport en commun ou de l'interurbain régulier, le transport par autocar nolisé ne constitue pas un service public, mais une activité essentiellement commerciale. Celle-ci est régie par l'offre et la demande. Actuellement, le *Règlement sur le transport par autobus*, qui régit l'accès au marché pour le transport provincial et extraprovincial, fait en sorte de protéger un marché pour le transporteur, avant même de considérer l'effet bénéfique de la concurrence. Une déréglementation sur ce plan pourrait avoir des effets positifs. Certains avantages de cette réglementation peuvent être perceptibles :

- La déréglementation des services de transport par autocar nolisé favorisera (là où le volume le permet), l'augmentation et la diversification de l'offre de transport, souvent insuffisante et inadéquate dans ce marché en croissance;
- Elle répond aux objectifs de l'Accord sur le commerce intérieur et rallie pratiquement toutes les provinces, en raison de l'usage croissant des autocars nolisés dans les échanges touristiques extraprovinciaux;
- Elle procurera des économies de 500 000 \$ par année à la Commission des transports du Québec en frais de gestion, et des économies appréciables pour les transporteurs, notamment en frais juridiques pour le renouvellement de leur permis.

21 Transports Canada a annoncé, à l'automne 99, le report de cette décision à une date ultérieure.

Les avantages d'une déréglementation des services d'autocars sont, dans certains cas, réels et immédiats. En décloisonnant le marché, le transporteur se trouvera en situation de concurrence, ce qui le forcera à maximiser son service à la clientèle et à se faire connaître davantage. Les entreprises établies au Canada sont concurrentielles par rapport à celles établies en Ontario, dans les Maritimes ou aux États-Unis.

Quant aux acquisitions menant à une certaine concentration des entreprises de transport par autocar, elles ne peuvent être empêchées dans le cadre de la réglementation actuelle sur le transport par autobus.

LEXIQUE

Interfinancement

Le transporteur en place dispose d'un droit exclusif d'exploitation, en contrepartie, celui-ci doit assurer des services sur certains itinéraires à faible achalandage.

Itinéraire

Se définit 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.

Nombre d'arrivées et de départs

Fait référence au nombre d'arrivées et de départs à un point de l'itinéraire ou au nombre de mouvements effectués par l'autocar.

Parcours

Correspond à la notion de route chez les transporteurs. L'itinéraire correspond à un parcours d'égale capacité sur toute sa longueur. En ce qui concerne les données, les itinéraires sont établis à partir des permis de transport de type « interurbain » détenus par chacun des transporteurs. Le permis ne correspond pas toujours à un itinéraire complet.

Parcours « express »

Représente un parcours dont la distance est plus longue que le parcours « local », donc constitué de moins d'arrêts et de départs. En général, en terme d'offre exprimée en places-kilomètres, le parcours express est plus utilisé, bien qu'il offre moins de places que le parcours local. Le réseau express représente aujourd'hui la moitié des destinations quotidiennes. Cette proportion tend à augmenter avec la réduction des services locaux de courte distance.

Réseau de base

Réseau qui relie entre elles les principales agglomérations.

Réseau régional

Réseau dont les lignes desservent l'intérieur d'une région et permettent des liaisons avec le réseau de base.

Voyagistes-réceptifs

Qui s'occupent des groupes en provenance de l'étranger.

BIBLIOGRAPHIE

Accord sur le commerce intérieur, 1994, Ottawa.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport par autocar interurbain au Québec*, juin 1996, 245 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction de la planification, *Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016, Modèle Es-3*, juillet 1996, 104 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Bilan et perspectives*, mai 1996, 481 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Parc d'autobus des transporteurs à compte propre*, 1994.

Gouvernement du Québec, Ministère du Tourisme, *Le tourisme au Québec en 1995*, 102 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère du Tourisme, *Le tourisme québécois en hiver en 1994, annexe statistique*, 181 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère du Tourisme, *Les touristes québécois au Québec en 1992*, 137 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère du Tourisme, *Statistiques touristiques. Les touristes américains au Québec, 1990 à 1993*, 140 pages.

ANNEXE 1

TYPES DE PERMIS DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

Types de permis de transport par autocar

1. Permis pour le transport interurbain

Permis autorisant le titulaire à fournir un service régulier de transport collectif entre plusieurs municipalités ou agglomérations. Celui-ci qui s'adresse au public en général et peut également inclure le transport de colis et de bagages.

Les services interurbains sont en baisse depuis le début des années 80. La diminution de la demande et de la part d'autofinancement qui en résulte, conduisent à long terme à l'abandon des services intrarégionaux et à la réduction des services entre les agglomérations. Depuis 1986, une cinquantaine de lignes régionales ont été abandonnées pour défaut de rentabilité.

2. Permis pour le transport nolisé

Permis autorisant le titulaire à fournir un service occasionnel réservé au transport exclusif de groupes de personnes.

Les services d'autocars nolisés prospèrent avec l'augmentation du nombre de retraités. La croissance des grandes villes favorise aussi les échanges avec l'extérieur, ce qui a pour effet de stimuler la demande en particulier pour les voyages touristiques et les congrès. Le nombre de permis a triplé entre 1987 et 1997 de même que le nombre d'autocars nolisés; le nombre de transporteurs a pratiquement doublé. Cette évolution a eu pour effet bénéfique de rajeunir le parc.

3. Permis pour le transport urbain

Permis autorisant le titulaire à effectuer un service régulier à l'intérieur d'une municipalité ou d'une agglomération. Il existe encore quelques services d'autobus urbains, mais ils tendent à disparaître au profit des services municipalisés subventionnés.

4. Permis pour le transport par abonnement

Permis autorisant le titulaire à effectuer, pour une clientèle indiquée, un service régulier pour l'exercice d'activités communes : transport de skieurs, d'ouvriers, de personnes à un centre de santé, etc. Ce type de transport progresse assez fortement depuis quelques années, en particulier avec la spécialisation des institutions de santé et la politique de « virage ambulatoire ». On le retrouve toutefois dans bien d'autres domaines, à contrat ou à l'instigation du transporteur et très souvent saisonnier. Les services par abonnement tendent à remplacer les transports interurbains pour des destinations et des besoins spécifiques.

5. Permis pour le transport aéroportuaire

Permis autorisant le titulaire à fournir un service régulier aux aéroports, pour le public en général. Les services aéroportuaires occupent une faible part du marché, mais ils progressent fortement.

6. Permis pour le transport touristique

Permis autorisant le titulaire à fournir un service de visites touristiques qui s'adressent au public en général. Les services touristiques suivent l'accroissement du nombre de touristes. Ces dix dernières années, le nombre de permis et de transporteurs s'adonnant à cette activité a pratiquement doublé.

7. Permis pour le transport d'écoliers

Permis autorisant le titulaire à fournir un service régulier de transport d'écoliers pour lequel l'institution ne reçoit pas de subvention du ministère de l'Éducation. Il s'agit principalement des services du midi établis à l'instigation du transporteur, à la demande des parents ou à celle de l'école ou encore, de services pour une institution d'enseignement privé, qui ne reçoit pas de subvention pour le transport de ses élèves. Le nombre de permis de ce type et de transporteurs a doublé depuis dix ans.

8. Permis pour le transport expérimental

Permis autorisant le titulaire à faire l'essai d'un nouvel équipement ou d'un nouveau service de transport qui n'entre dans aucune des catégories de transport par autobus établies précédemment.

ANNEXE 2

LES CATÉGORIES DE VÉHICULES

Les catégories de véhicules

Les catégories sont les mêmes que celles établies par le *Règlement sur le transport par autobus*. Chaque catégorie est considérée supérieure à la catégorie qui lui est subséquente à l'exception de la catégorie 7.

Catégorie 1 Un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours et muni des équipements suivants : un compartiment à bagages, un porte-bagages intérieur, des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette.

Catégorie 2 Un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 1. Un véhicule bâti sur châssis de camion dont le moteur ne fait pas saillie (flat nose).

Catégorie 3 Un autobus construit pour le transport urbain.

Catégorie 4 Un autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle et muni des équipements suivants : des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette.

Catégorie 5 Un autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle auquel il manque un des équipements énumérés à la catégorie 4.

Catégorie 6 Un minibus ou un autobus de dimension réduite construit pour le transport de 8 à 15 personnes.

Catégorie 7 Un minibus ou un autobus aménagé pour le transport des personnes handicapées.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Transport par autocar »
10 novembre 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. François Barrette	Autobus Maheux Itée
M ^{me} Lise Genesse	Transport d'écoliers La Sarre inc.
M ^{me} Lili Germain	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M ^{me} Marie Lalancette	Service des inventaires et plan, MTQ
M ^{me} Nathalie Leblanc	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Réal Leclerc	Transport d'écoliers La Sarre inc.
M. Pierre Maheux	Autobus Maheux Itée
M. Yvon Plante	Amédée Plante & Fils inc.

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

**Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin,
non intégrés au document**

- De façon générale, les participants du groupe trouvent que l'étude pourrait être plus adaptée au contexte régional. Plusieurs parties d'analyse ne sont pas représentatives de la réalité régionale.
- Les membres sont en désaccord avec le constat qui est fait dans l'étude à l'effet que la déréglementation des services de transport par autocar, présente des avantages réels et immédiats. Ceux-ci y voient plutôt des effets négatifs pour la région.

- Le circuit Rouyn-Noranda–Montréal permet de rentabiliser l'ensemble du réseau régional qui serait déficitaire sans ce trajet.
 - La déréglementation risque d'amener de la concurrence sur ce circuit et mettre en péril les itinéraires de faible densité.
- Compte tenu du faible volume et du marché restreint, les membres s'entendent pour dire que le marché du nolisé par autocar ne représente pas un marché très lucratif et en croissance en Abitibi-Témiscamingue, contrairement aux grands centres où le volume est plus important.
- Dans l'étude, une estimation de l'achalandage a été effectuée (tableau 5). Afin d'avoir un meilleur portrait du contexte régional, les représentants de Autobus Maheux ont fourni un tableau comparatif présentant les données réelles. Celles-ci sont présentées au tableau A.
- Les représentants de Autobus Maheux mentionnent que, si on compare le tableau de l'étude avec celui fourni, le nombre réel de passagers transportés est nettement en deçà des données estimées dans l'étude. Cette comparaison vise à démontrer que le volume est plus faible que celui estimé et qu'il n'est pas assez élevé pour assurer la rentabilité advenant la venue d'un concurrent.
 - Selon eux, même si les données qu'ils nous ont fournies sont de 1999, les chiffres n'ont à peu près pas fluctués depuis 1996.

TABLEAU A
 NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR AUTOCAR INTERURBAIN EN ABITIBI-
 TÉMISCAMINGUE ENTRE LE 1^{er} JUILLET 1998 ET LE 30 JUIN 1999

Itinéraire		Route	Places disponibles	Achalandage	Taux d'occupation moyen (%)
Type	Origine-destination				
Intrarégional	Amos-La Sarre	111/111	24 400	1 598	6,5
Extrarégional	Amos-Matagami	109/109	29 328	1 324	4,5
Intrarégional	Amos-Rivière-Héva	109/109	48 880	3 690	7,5
Extrarégional	Val-d'Or-Montréal	117/15	122 394	57 272	46,8 ^a
Extrarégional	Rouyn-Noranda-Kirkland Lake	117/66	29 328	3 667	12,5 ^b
Intrarégional	Rouyn-Noranda- La Sarre	101/111	63 544	8 588	13,5
Extrarégional	Rouyn-Noranda- North-Bay	101/63	34 216	9 340	27,3 ^c
Intrarégional	Rouyn-Noranda- Val-d'Or	117/117	151 424	22 911	15,1
Intrarégional	Val-d'Or-Amos	117/111	63 544	5 648	8,9
Extrarégional	Val-d'Or-Chibougamau	117/167	34 216	9 608	28,1

Source : Autobus Maheux Ltée, novembre 1999.

- a À noter que l'offre de service a augmenté à cause de la mise en service d'autocars dont la capacité est de 56 passagers plutôt que 47.
- b Ce taux d'occupation est surévalué à cause d'une forte proportion d'étudiants ontariens qui voyagent sur de courtes distances entre la frontière ontarienne et Kirkland Lake.
- c Ce taux d'occupation est surévalué à cause d'une forte proportion de l'achalandage qui voyage vers le Témiscamingue qui est situé à 170 km, de la destination finale de cet itinéraire.

- Compte tenu du faible achalandage sur certains itinéraires, Autobus Maheux s'apprête à abolir certains circuits régionaux.
- Un participant fait une mise en garde en ce qui concerne l'année d'abandon de la liaison qui n'est pas équivalent à l'abandon du service (abandon du permis). Souvent, il peut se dérouler plusieurs années entre l'abandon de la liaison par le transporteur et celui du permis par la Commission des Transports du Québec. Par exemple, le permis pour le tronçon Ville-Marie–Belleterre, a été abandonné vers 1992 alors que le service était délaissé depuis plus de 12 ans.