



Association des Transports Collectifs  
Ruraux du Québec

## « LE RÔLE ET LA PLACE DES TRANSPORTEURS PRIVÉS POUR LES RÉGIONS »

Placer l'action gouvernementale au service du citoyen et de la citoyenne

Document préparé par l'ATCRQ  
et présenté par Mme Thérèse Domingue,  
M. Harry Gow et M. Michel Simard

**MÉMOIRE DÉPOSÉ À LA COMMISSION DES  
TRANSPORTS DU QUÉBEC**  
Plan de rationalisation d'Autocar Orléans Express

Septembre 2014

## Table des matières

<b>Introduction et un peu d'histoire</b>	<b>3</b>
<b>Le réseau québécois d'autocars</b>	
<b>L'opportunité de la politique du transport collectif 2006</b>	<b>3</b>
<b>Orléans Express et une situation prévisible</b>	<b>4</b>
<b>La concurrence</b>	<b>4</b>
	<b>5</b>
<b>Les habitudes de mobilité</b>	<b>5</b>
	<b>6</b>
<b>La restructuration</b>	<b>6</b>
<b>Une collaboration et un partenariat essentiel</b>	<b>6</b>
<b>Recommandations et financement public</b>	<b>7</b>
<b>Conclusion</b>	<b>7</b>

## **INTRODUCTION ET UN PEU D'HISTOIRE**

### **Le réseau québécois d'autocars**

Le réseau québécois d'autocars a pris son essor à partir des années 1920, précédant de loin le développement des transports collectifs ruraux qui a eu lieu à partir des années 2000. Les autocars desservaient les liens entre les grandes villes et les municipalités de toute taille, de même que des lignes suburbaines et des dessertes locales en région. Les lignes d'autocar desservaient les populations le long des routes nationales (ex. 105, 148, 123, et c.) mais ne pénétraient pas beaucoup dans le pays rural sur les rangs « en arrière ».

Au moment de la création des transports collectifs ruraux, les trajets qui pénétraient dans certaines municipalités rurales, disparaissaient déjà de l'offre. La politique venait donc répondre à de nombreux besoins pour nos communautés.

## **L'OPPORTUNITÉ DE LA POLITIQUE DU TRANSPORT COLLECTIF DE 2006**

### **Orléans Express et une situation prévisible**

Un avis publié en mai 2014 par la Commission des transports du Québec sur son site internet, venait officialiser une éventualité plus que prévisible. Nous pourrions même affirmer que le terme « prévisible » est faible, car l'industrie du Taxi avait déjà fait face à cette volatilité de sa clientèle de souche il y a plusieurs années. Aussi, l'ATCRQ annonçait déjà cette situation à la même époque, ce qui a trait au transport visant les déplacements pour les touristes et les visites de plusieurs jours, et la pérennité du transport collectif.

La première politique pour le transport des personnes (collectif) dans les régions et territoires ruraux est en application en 2006. Nous y retrouvons un principe essentiel au développement du transport collectif sur l'ensemble du territoire du Québec : Les régions et territoires ruraux ont le mandat d'harmoniser les offres de transport présentes sur leur territoire.

Cette politique ne permet pas uniquement de développer des services aux citoyens et citoyennes des régions et territoires ruraux, elle offre l'opportunité aux fournisseurs privés de réfléchir aux services qu'ils dispensent en fonction des changements d'habitudes des individus, et positionne le secteur privé au premier rang.

Cet élément est très important à souligner car la politique ne permet pas aux organisations locales (MRC) ou régionales (CRÉ), d'acquérir des véhicules pour offrir

un transport collectif sur leur territoire. Le secteur privé est donc partie prenante du développement de l'offre.

Cette démarche qui devrait permettre l'émergence de nouvelles offres pour certaines régions et territoires ruraux, commande un exercice important de la part des transporteurs. Les nouvelles clientèles du transport collectif ont des besoins différents de la clientèle de souches des transporteurs. Il faut revoir les horaires, le coût, la fréquence, le trajet, etc...

Sans volonté réelle des transporteurs d'apporter des modifications aux pratiques habituelles, les régions et territoires ruraux sont dans l'obligation de contracter avec des fournisseurs davantage régionaux et locaux.

Nous convenons tout de même, que le secteur privé est toujours avantagé. De plus, les clientèles qui utilisent le transport collectif régional et rural, sont de nouvelles clientèles. Nous ne pouvons pas les retrouver dans les statistiques des transporteurs de grandes lignes.

La politique de 2006 offrait aux transporteurs l'opportunité de revoir la livraison de leurs services, et offrait en contrepartie, de nouvelles clientèles qui étaient développées par d'autres organisations. De là, l'importance d'une collaboration.

Cette vision d'un service permettant l'accès à des services pour les communautés régionales et rurales, s'inscrit parfaitement avec l'objectif du ministère visant l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016.

## **LA CONCURRENCE**

De quoi parlons-nous lorsque nous abordons la concurrence déloyale en dehors du principe financier?

Voilà un bel exemple du manque de communication entre les transporteurs et les organisations de transport collectif, et un peu de méconnaissance de la réalité locale. Les clientèles qui font ou utilisent le covoiturage, le taxi au noir, de faux transport d'accompagnement avec des bénévoles, sont également des clientèles locales et régionales perdues pour le transport collectif.

Il faut cesser de prétendre que le transport collectif rural qui se développe en général depuis l'arrivée de la première politique est la cause du manque à gagner des transporteurs.

Les Allo-Stop, AmigoExpress etc, de ce monde ne sont pas des concurrents du transport collectif local, car il s'agit de trajets sur une longue distance. Nous convenons qu'ils le sont pour les transporteurs de grandes lignes.

## **LES HABITUDES DE MOBILITÉ**

Nous reconnaissons que le portrait peut varier d'une région à une autre. Cependant, un constat se fait à l'unanimité : devant l'absence d'une offre de service de qualité par les organisations locales, les besoins sont comblés en fonction de l'imagination des individus.

Selon M. Marc-André Varin d'Orléans Express, ce transporteur a vu sa clientèle diminuer sur le trajet Montréal-Québec au profit du « covoiturage organisé, qui, à lui seul, prive l'entreprise de 190 000 passagers par année », rapporté dans La Presse du 30 mai 2014. Il est évident que cette pratique affecte l'industrie dans son ensemble, mais le covoiturage organisé est offert par des organisations comme Allo-Stop, AmigoExpress etc... et certaines entreprises qui proposent l'organisation du covoiturage à partir d'un contrat.

Les organisations régionales et locales ne peuvent tirer aucun revenu du covoiturage. Elles peuvent agir à titre « d'intermédiaire » lorsque qu'aucun service de transport collectif ne peut répondre à leurs besoins en fonction de l'horaire ou de l'offre. Les déplacements s'effectuent à l'intérieur du territoire de la MRC dans la très grande majorité des déplacements.

Selon Statistiques Canada, en 2006, « 83% des ménages canadiens possédaient ou louaient à long terme un véhicule motorisé pour usage personne ». (Au Québec, c'était 81%). Plus de la moitié de ceux-ci avaient deux véhicules ou plus, et dans les régions rurales les véhicules pour usage personnel servent pour la grande majorité des déplacements vers le travail.

Le taux de motorisation de l'ensemble de la population augmente avec le temps, selon Yves Nohet du Bureau de la Statistique du Québec, bien que ce taux grandisse moins vite chez les 16 – 24 ans que chez les classes d'âge « supérieures » tels les 55 – 64 ans. Cette augmentation a certainement eu pour effet de priver les transporteurs publics d'une part grandissante de la clientèle, surtout quand on considère que le taux d'occupation des véhicules personnels en déplacement vers le travail se maintient autour de 1, 2 personnes par voiture, nonobstant le covoiturage.

La sensibilisation à l'environnement, l'absence d'offres de transport au niveau local et régional, le coût de certains trajets régionaux et le tout lié au développement rapide de la technologie, a pour effet de rendre très accessible la recherche d'un conducteur pour un déplacement sur une longue distance.

C'est la réalité, et en ce qui concerne les longues distances, et il faut y réfléchir. La situation est la même pour des déplacements à l'intérieur d'un petit territoire.

## **LA RESTRUCTURATION**

Dans la recherche d'une solution au problème de rentabilité créé par cette compétition entre automobiles et transporteurs par autocar, et afin que la pérennité des organisations locales et régionales soit assurée, il est trop peu souvent recommandé au ministère des Transports du Québec de faire une analyse exhaustive des organisations et de leurs composantes. Pourtant, l'ATCRQ réclame cette démarche depuis la fin 2011, soit avant l'adoption d'une nouvelle politique ou stratégie de mobilité.

La situation présentée aujourd'hui ne fera que se développer davantage si l'ensemble du transport collectif pour toutes les clientèles et leurs spécificités, n'est pas corrigé. Cette démarche vise également la gouvernance du transport collectif et de son financement.

L'histoire nous démontre que la réduction ou l'abandon d'un service, se répercute sur les autres transporteurs ayant des liens avec cette même clientèle.

## **UNE COLLABORATION ET UN PARTENARIAT ESSENTIEL**

Il n'est pas nécessaire de rappeler l'importance d'un service de transport collectif local, inter MRC et interurbain pour l'ensemble des clientèles (travail, loisir quotidien, touriste, études, santé, éducation, etc...). L'enjeu n'est pas à ce niveau.

Ce qui est important de retenir, c'est la distinction à faire entre un transport local, inter MRC et interurbain.

C'est aussi que la volatilité des clientèles repose sur des facteurs autres, que l'arrivée des services locaux de transport collectif.

C'est ensemble à la même table de travail, que nous devons revoir l'organisation et les offres de mobilité.

Nous convenons que le système et la réglementation actuels ont été développés avec l'addition d'intervenants et de mandats, sans en modifier les règles de départ.

Nous convenons que le système actuel crée des problèmes importants pour toutes les parties.

## RECOMMANDATIONS ET FINANCEMENT PUBLIC

L'ATCRQ est en désaccord avec la rationalisation et le retrait des trajets proposés par Kéolis Canada et les gestionnaires d'Orléans Express :

- L'ATCRQ recommande que dans l'éventualité d'un soutien financier accordé pour le maintien des services visés par cette Commission, les ressources financières devront provenir d'un budget non normé et discrétionnaire pour une période déterminée, et les territoires concernés devront participer aux travaux d'affectation du financement;
- L'ATCRQ recommande qu'une restructuration du transport collectif soit effectuée pour l'ensemble du Québec, suite à la réalisation du projet de conformité et de gouvernance ;

Suite au dépôt du rapport final du projet de conformité et de gouvernance qui reçoit déjà l'appui de plusieurs partenaires dont la Fédération québécoise des municipalités, l'industrie du taxi et des transporteurs par autobus :

- L'ATCRQ recommande que des fonds publics spécifiques (autre que le budget présentement destiné au programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif) soient destinés à soutenir des offres de transport dispensés par des transporteurs de grandes lignes et régionaux conditionnellement à :
  - Arrimer les horaires avec les besoins locaux en concertation avec les milieux locaux;
  - Confier la gestion et le choix des investissements à des organisations régionales à but non lucratif dont la responsabilité est le développement du transport collectif;
  - De mettre un terme au principe de soutenir par des fonds publics un déficit d'opération en même temps que le secteur privé enregistre les profits habituels;

## CONCLUSION

La conclusion est brève, nous avons tous et toutes l'obligation de travailler en étroite collaboration, pour maintenir des services de qualité aux citoyens et citoyennes.

Pour obtenir un résultat concluant pour l'ensemble des parties et travailler sur les vrais enjeux, un portrait du transport collectif régional est essentiel à partir des diagnostics locaux et régionaux.