



**Audiences publiques de la Commission des transports du Québec  
(CTQ) relatives à la demande de modification des services  
du transport par le groupe Keolis/Orléans Express**

**Mémoire déposé par Transport 2000 Québec**

**Le 3 septembre 2014**



## Mémoire déposé par Transport 2000 Québec

### *CONTENU*

Sommaire.....	3
Introduction.....	4
Contexte.....	5
Un environnement défavorable.....	5
Une clientèle vulnérable.....	6
Nourrir les lignes principales, un modèle d'affaires désuet.....	7
Options : Covoiturage, voitures en libre-service, Taxi et autres	
Recommandations de Transport 2000 Québec.....	8

## **Mémoire déposé par Transport 2000 Québec**

### **SOMMAIRE**

#### **Constats**

- Keolis présente une bonne analyse en soulignant la multiplication de services de transport collectif régionaux subventionnés ou non qui est une réalité du marché de plus en plus importante.
- Depuis 1993, l'augmentation de la motorisation, principalement en région, est un facteur non-négligeable de la diminution de la fréquentation du transport collectif.
- Les clientèles les plus vulnérables seraient affectées par une réduction ou une abolition du service interurbain. Il est important de voir à ce que tous les résidents du Québec, et particulièrement les plus vulnérables, disposent de services adéquats pour se déplacer.
- Comme nous l'avons vu dans le transport aérien régional et dans le transport ferroviaire interurbain, l'inter-financement des lignes déficitaires par les lignes principales est un modèle d'affaires qui comporte ses limites.
- Les divers choix apparus tels que le covoiturage peuvent menacer les transports collectifs par autocar mais semblent offrir un choix intéressant pour les usagers.

#### **Recommandations**

- Que la Commission des transports du Québec diffère sa décision.
- Que le gouvernement du Québec fasse analyser la problématique globale de l'ensemble des modes de transport interurbains et régionaux.
- Que des mesures intérimaires soient rapidement mises en place afin d'éviter une réduction des services aux régions du Québec.
- Que des mesures durables soient mises en place afin de permettre aux régions du Québec de bénéficier d'un ensemble de services de transport intégrés.

***INTRODUCTION***

L'association Transport 2000 Québec se réjouit de pouvoir présenter ses observations, principes et recommandations générales à la Commission des transports du Québec (CTQ) à propos des demandes de modification d'horaires, de suppressions partielles et totales en services interurbains d'Autocars Orléans Express inc.

Transport 2000 est une association nationale d'éducation, de recherche et de représentation des usagers qui a pour mission de contribuer au développement global des transports collectifs et à l'amélioration des services aux usagers, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte.

L'Association poursuit ses représentations depuis 1977 sur les questions de bonne gouvernance et de financement, plus particulièrement en lien avec les services de transport pour la population sur le territoire, que ce soit en matière de transport urbain des personnes ou de transport interurbain, sous juridiction fédérale et provinciale; de nombreuses représentations ont aussi été exercées aux niveaux municipal – directement ou indirectement par le biais d'organismes membres et de comités d'usagers.

La question du transport interurbain a toujours fait partie des préoccupations de Transport 2000 Québec. Au-delà des demandes immédiates formulées par Orléans Express, toute la question du transport interurbain, de la part modale de l'autobus et du financement de ces services s'inscrit dans la mission de Transport 2000.

Ce document présente la réflexion de Transport 2000 Québec et propose à la Commission des transports du Québec des pistes de solutions.

### CONTEXTE

La Commission des Transports du Québec (CTQ) a reçu huit demandes de modification d'horaires, de suppressions partielles et totales en services interurbains d'Autocars Orléans Express/Keolis Canada, la compagnie mère d'Orléans Express, a présenté à la CTQ un argumentaire étoffé et ses pistes de solutions.

#### UN ENVIRONNEMENT DÉFAVORABLE

Keolis présente une bonne analyse en soulignant la multiplication de services de transport collectif régionaux subventionnés ou non qui est une réalité du marché de plus en plus importante. Citons les services suivants :

- Covoiturage organisé interurbain de plus en plus présent grâce à l'utilisation des réseaux sociaux et de l'internet comme outils de jumelage des voyageurs.
- Concurrence modale du train car Via Rail, société de la Couronne, est subventionné par le gouvernement fédéral ce qui favorise des tarifs plus abordables. Le CN et le CP, sociétés privées, profitent d'une partie de ses subventions grâce à la redevance versée par Via Rail pour l'utilisation des voies ferrées.

Ajoutons que, depuis 1993, l'augmentation de la motorisation, principalement en région, est un facteur non négligeable de la diminution de la fréquentation du transport collectif.

#### Tableau : Motorisation au Québec et tendances

Région administrative	Nombres de véhicules <sup>1</sup> /1000 habitants	
	1993	2012
Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine : +64,2 %	422	693
Bas-St-Laurent : +48,4	429	637
Québec : +22,8	460	565
Chaudière/Appalaches : +37,7	472	650
Mauricie/Bois-Francs : +33,6	476	636
Montréal : +14,8	317	364
Moyenne nationale : +20,9 523 en 2007	455	550

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique – bilans annuels, Accidents, parc automobile permis de conduire, direction des études et des stratégies en sécurité routière. Compilation : Transport 2000 Québec

---

<sup>1</sup> Automobiles et camions légers

## Mémoire déposé par Transport 2000 Québec

### UNE CLIENTÈLE VULNÉRABLE

Sans avoir d'études qui chiffrent les clientèles du transport interurbain, voici une description des clientèles les plus vulnérables qui seraient affectées par une réduction ou une abolition du service interurbain actuellement offert par Orléans Express.

Les clientèles visées comprennent donc :

- Les travailleurs ou étudiants qui effectuent des trajets entre leur lieu de résidence permanent et celui où ils demeurent durant un contrat ou une session.
- Les personnes qui ont des activités professionnelles ponctuelles à des endroits éloignés de leur lieu d'activité habituel.
- Les chômeurs qui, depuis janvier 2013, doivent faire des démarches raisonnables de recherche d'emploi.
- Les vacanciers ou touristes, de même que les personnes qui visitent leur parenté.
- Les clientèles de services de santé, juridiques ou autres, services qui ne se trouvent que dans une autre municipalité.
- Les clientèles à mobilité réduite.

Pour illustrer la clientèle des chômeurs, l'Assurance-emploi stipule que les occasions d'emplois sont considérées comme des emplois convenables si le lieu de travail exige une heure de déplacement à partir du lieu de résidence – un temps de déplacement acceptable pourrait dépasser une heure lorsque vous tenez compte du temps que vous aviez l'habitude de prendre pour vous rendre au travail et le temps de déplacement moyen dans votre région. Le temps de déplacement est calculé en tenant compte du transport public disponible et des modes de transport les plus fréquemment utilisés dans votre collectivité.

Il nous semble important de voir à ce que tous les résidents du Québec, et particulièrement les plus vulnérables, disposent de services adéquats pour se déplacer.

### NOURRIR LES LIGNES PRINCIPALES, UN MODÈLE D'AFFAIRES DÉSUET

Comme nous l'avons vu dans le transport aérien régional et dans le transport ferroviaire interurbain, l'inter-financement des lignes déficitaires par les lignes principales est un modèle d'affaires qui à plus ou moins long terme mène à l'abandon des dessertes en régions afin de répondre aux exigences croissantes de rentabilité formulées par les actionnaires des entreprises privées de transport. Si ce modèle est abandonné, il faudrait ouvrir le marché à la concurrence ou s'assurer de récupérer une redevance du monopole.

## **Mémoire déposé par Transport 2000 Québec**

De plus, la réduction de certains services en périphérie pourrait avoir pour effet de réduire la demande sur les tronçons plus achalandés, réduisant d'autant la rentabilité de ces tronçons. Si aucune autre manière d'accroître l'achalandage n'est mise en place, on peut craindre une réduction progressive de l'offre en transport collectif même sur les liaisons principales.

OPTIONS : COVOITURAGE, VOITURES EN LIBRE-SERVICE, TAXI ET AUTRES

Les divers choix apparus au cours des dernières décennies tel que le covoiturage sont à la fois reliés aux technologies de communication et aux nouveaux services disponibles. Ces options peuvent menacer les transports collectifs par autocar mais offrent un choix intéressant pour les passagers. Cependant, il faut rester attentifs aux effets pervers que peuvent avoir ces options qui ne sont pas accessibles à toutes les clientèles ni disponibles sur une base constante en région peu dense. De plus, dans la mesure où elles diminuent la clientèle de base du service d'autobus sur les lignes principales, elles peuvent fragiliser les entreprises.

**RECOMMANDATIONS DE TRANSPORT 2000 QUÉBEC**

L'argumentaire d'Orléans Express est difficilement contestable; il se place évidemment du point de vue de l'entreprise et non celui de l'utilisateur. Du point de vue de l'utilisateur, et particulièrement de l'utilisateur vulnérable, on doit s'assurer qu'un service adéquat lui soit offert. De plus, la réduction observée de la fréquentation de l'autobus inquiète Transport 2000 Québec.

Il est donc proposé :

- Que la Commission des transports du Québec diffère sa décision relativement aux demandes de modification d'horaires, de suppressions partielles et totales en services interurbains d'Autocars Orléans Express.
- Que le gouvernement du Québec mandate le ministre des Transports afin que la problématique globale prévalant au sein de l'ensemble des modes de transport interurbains et régionaux sur le territoire du Québec soit analysée.
- Que durant cette analyse, des mesures intérimaires soient rapidement mises en place afin d'éviter une réduction des services aux régions du Québec.
- Que suite à cette analyse, des mesures durables soient mises en place afin de permettre aux régions du Québec de bénéficier d'un ensemble de services de transport intégrés des personnes leur permettant d'assurer leur développement social et économique.

Nous remercions les membres de la Commission pour la tenue des présentes audiences ainsi que pour l'intérêt manifesté à l'égard de l'une des importantes facettes du dossier des transports en région, soit le transport interurbain par autocar. Nous espérons avoir convaincu les membres de la présente Commission de l'importance que des actions structurantes et urgentes soient posées à l'égard de la problématique des transports au sein des régions du Québec.