



Institut de recherche
et d'informations
socioéconomiques

LE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR AU QUÉBEC: PORTRAIT D'UNE INDUSTRIE À LA CROISÉE DES CHEMINS

Colin Pratte

Saint-Apollinaire, 3 avril 2024

01

**L'IRIS:
QUI SOMMES-NOUS?**

01 L'IRIS: QUI SOMMES-NOUS?

L'IRIS est un institut de recherche indépendant à but non lucratif fondé en 2000. L'Institut produit des recherches sur les grands enjeux de l'heure (fiscalité, éducation, santé, environnement, inégalités, etc.) et contribue aux débats publics entourant l'économie et les finances publiques avec une perspective progressiste.



Institut de recherche
et d'informations
socioéconomiques

PLAN DE LA PRÉSENTATION

1} **Conjoncture: évolution de l'offre de transport interurbain par autocar depuis 40 ans**

2} **Diagnostique: la motorisation et le désengagement de l'État**

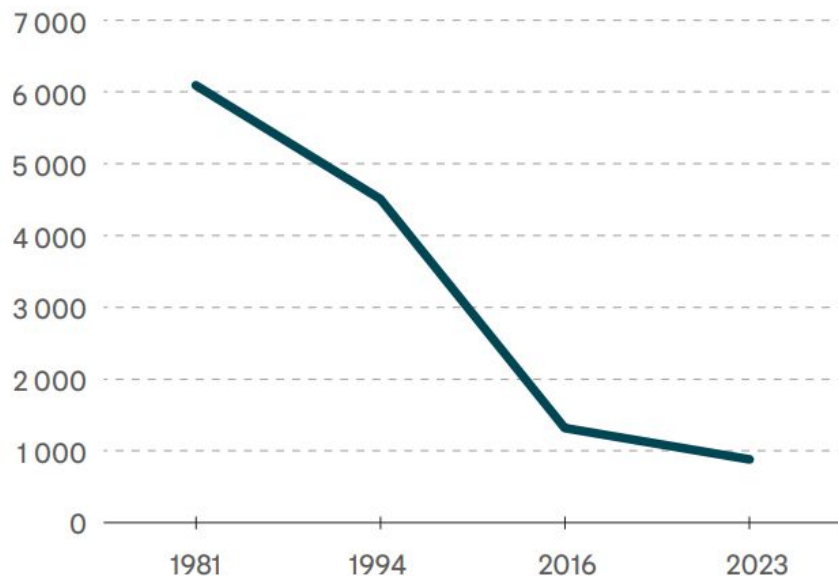
3} **Réforme: le transport interurbain comme service public**



7 fois moins de
départs // -85%

Graphique 1

Nombre de départs hebdomadaires d'autocars interurbains entre 1981 et 2023 au Québec



SOURCES : Jean Blais, *Le transport par autocar interurbain au Québec*, Ministère des Transports du Québec, 1996, p. 30 ; Clémentine Barbier, *Caractérisation de l'offre de transport interurbain par autocar au Québec*, mémoire de maîtrise, Polytechnique Montréal, 2016, p. 93 ; Commission des transports du Québec. Compilation des auteurs pour l'année 2023.

Une industrie au bord du précipice



PHOTO ANDRÉ PICHETTE, ARCHIVES LA PRESSE

Le secteur du transport interurbain est en perte de vitesse au Québec.

La baisse de service dans le transport interurbain est bien réelle. Pas moins de 85 % des départs ont disparu depuis 40 ans, souligne une nouvelle étude parue ce lundi. Les auteurs s'inquiètent du « désengagement » de l'État québécois dans cette industrie qui peine toujours à se relever de la pandémie.

Transport interurbain : sept fois moins de départs d'autocars privés depuis 1981



Des autocars d'Orléans Express Keolis à la gare du Palais à Québec

PHOTO : RADIO-CANADA / DANIEL COULOMBE

Louis-Philippe Arsenault

Publié le 27 novembre 2023 à 6 h 03 HAE

Mis à jour le 27 novembre 2023 à 7 h 59 HAE

Le transport interurbain traverse une crise sans précédent depuis 40 ans. C'est la conclusion d'une étude de l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS) dévoilée lundi.

HISTORIQUE DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR

1920-1930: libre marché et concurrence

1930-1980: monopole réglementé

1980 à nos jours: déclin et crise du modèle



Institut de recherche
et d'informations
socioéconomiques

HISTORIQUE DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR: L'ALARME SONNÉE EN 1996

« Les services d'autocars interurbains accusent une certaine régression depuis le début des années 80 [...] conduisent tout droit à la désaffection des services de transport collectif en zone rurale et à la réduction des liens intervilles. Si les mécanismes de marché et le jeu de l'interfinancement n'arrivent plus à maintenir seuls une offre satisfaisante, une partie de la clientèle optera alors pour l'automobile, ce qui diminuera davantage la rentabilité du transport par autocar. » p. 163

Jean Blais, « Le transport par autocar interurbain au Québec », MTQ, 1996

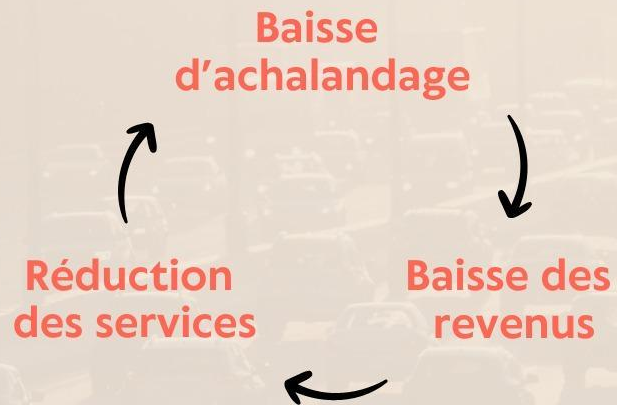
LE CERCLE VICIEUX DE L'AUTOMOBILITÉ

1971: 1 voiture/3,5 hab (1,7 millions véhicules)

2021: 1 voiture/1,4 hab (6 millions véhicules)



TRANSPORT EN COMMUN: LE CERCLE VICIEUX DU SOUS-FINANCEMENT



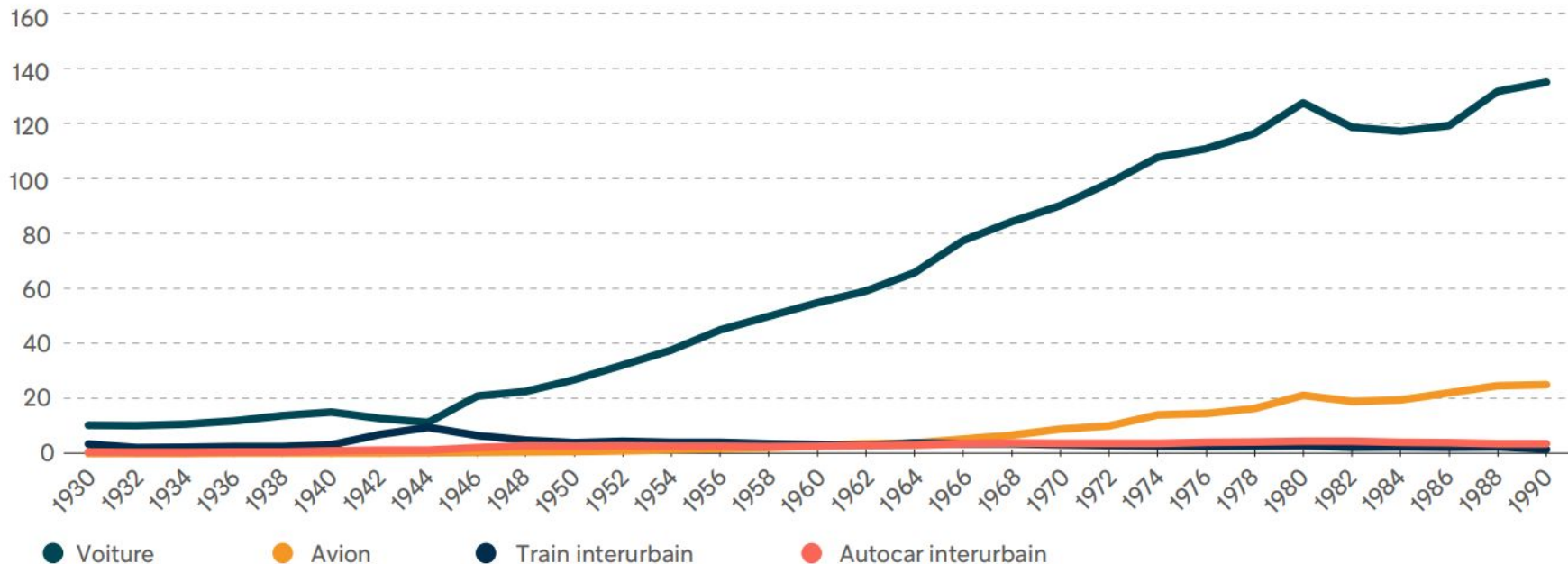
Pour des pistes de solution
bit.ly/mobilite-durable-2022

iris

2024

Graphique 3

Évolution des déplacements interurbains intérieurs au Canada entre 1930 et 1990 selon le mode de transport, en milliards de voyageurs-kilomètres



SOURCE : Commission d'enquête royale sur le transport des voyageurs au Canada, 1993.

QU'EST-CE QUE L'INTERFINANCEMENT?

- Attribution de permis exclusif conditionnelle à la desserte des liaisons éloignées et moins rentables
- Forme de péréquation intra-entreprise
- Financer les trajets moins lucratifs par les liaisons

lucratives

QU'EST-CE QUE L'INTERFINANCEMENT?

« La politique de contrôle du marché et d'interfinancement a, semble-t-il, bien fonctionné jusque dans les années 70. Elle a donc atteint son objectif, qui était de stabiliser le service à un prix raisonnable et de l'étendre le plus possible dans les régions [...] **Un fait est sûr, l'interfinancement ne peut plus assurer seul le maintien de services déficitaires, car la clientèle diminue sur les parcours lucratifs.** Dans ces conditions, aucun transporteur ne cherchera à se maintenir en affaires pour soutenir des services déficitaires. **La réaction normale des entreprises sera au contraire de minimiser les pertes en réduisant les services »**

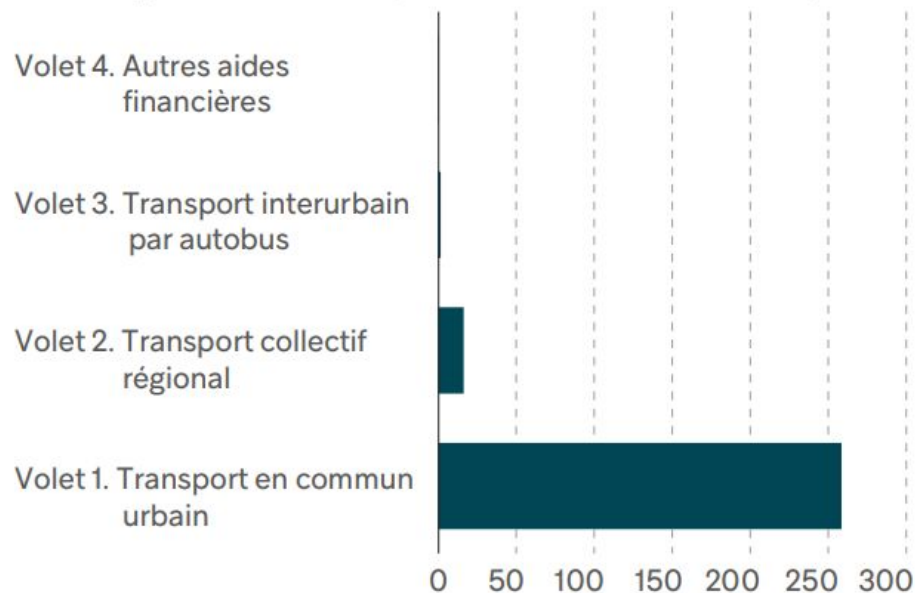
QU'EST-CE QUE L'INTERFINANCEMENT?

Autrement dit, l'interfinancement était une façon commode pour l'État de se dégager de toute responsabilité financière dans le réseau d'autocar interurbain, particulièrement pour les trajets périphériques.

TRANSPORT INTERURBAIN VS URBAIN

Graphique 4

Fonds alloués par le Programme d'aide au développement du transport collectif en 2022 selon quatre volets (en millions de dollars)



SOURCE : Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Demande d'accès à l'information n° 00310-2024-2023.

TRANSPORT INTERURBAIN VS URBAIN

Tableau 1

Caractéristiques du transport en commun interurbain par autocar et du transport en commun urbain

Caractéristiques	Transport interurbain par autocar	Transport en commun urbain
Principaux acteurs	Les transporteurs privés	Les agences publiques de transport en commun et les trois ordres de gouvernement
Mode de financement	Les usagers et usagères assument la quasi-totalité des coûts de fonctionnement et d'immobilisation	Les usagers et usagères assument entre 20 et 40 % des coûts de fonctionnement, tandis que l'État finance les coûts d'immobilisation
Planification de l'offre	Privée : l'initiative des parcours vient des entreprises privées réglementées par la CTQ	Publique : l'initiative du réseau vient des trois ordres de gouvernement
Taxes dédiées	Aucune taxe dédiée, à l'exception de la taxe sur l'essence de 1 cent le litre en Gaspésie	Droits d'immatriculation additionnels pour le transport en commun, taxes sur l'essence, Bourse du carbone (SPEDE)

SOURCES : Commission des transports du Québec ; Autorité régionale de transport métropolitain ; Ministère des Transports et de la Mobilité durable. Compilation des auteurs.

TRANSPORT INTERURBAIN VS URBAIN

Transport interurbain par autocar= marché privé réglementé soumis à la logique de rentabilité

VS

Transport en commun urbain=service public subventionné/tarifé dégage d'une logique de rentabilité

TRANSPORT INTERURBAIN VS URBAIN

Transport interurbain par autocar=la mobilité est une
opportunité d'affaire

VS

Transport en commun urbain=la mobilité est un droit



RÉFORME: LE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR COMME SERVICE PUBLIC



Institut de recherche
et d'informations
socioéconomiques

Fin des autocars entre Saint-Georges et Québec



Les Autobus Breton transportent entre 800 et 1 000 passagers, par mois, lors de leurs trajets entre Saint-Georges et Québec.

PHOTO : RADIO-CANADA / JUSTIN MCELROY



Institut de recherche
et d'information
socioéconomique



Magalie Masson

Publié le 23 février 2023 à 12 h 44 HAE

Le cas La Tuque-Trois-Rivières

2014: Orléans Express met fin au service

2015: reprise du service via la Corporation de transport adapté et collectif du Haut-St-Maurice

Subvention annuelle moyenne de 163 000\$ par le MTQ

INTERMUNICIPALISATION DES SERVICES

Le cas St-Jérôme-Mont-Tremblant

St-Jérôme—Mont-Tremblant: 23,90\$ par le transport privé // 2 départs par jour

St-Jérôme—Mont-Tremblant: 4\$ par le transport public l'Inter des Laurentides // 9 départs par jour

Subventions publiques par Québec et municipalités=73% des coûts annuels, ou 1,76 million \$

État de Washington, Californie, Oregon

Système de soumission par « tarif compensatoire »

Entreprise estime le manque à gagner annuel pour desservir le trajet, comblé par le public

MODÈLE DE FINANCEMENT AUX ÉTATS-UNIS

La Federal Transit Administration (FTA) finance les trajets déficitaires

Tableau 5

Comparaison des tarifs de transport interurbain par autocar en vigueur au Québec et en Oregon pour des trajets similaires

Trajet	Montréal– Rivière-du-Loup	Bend- Ontario*
Distance	500 km	500 km
Prix d'un billet aller simple	104 \$ CA	48 \$ US

* Il s'agit de la ville d'Ontario en Oregon.

SOURCES : Oregon POINT et Orléans Express.

Tableau 6

Comparaison des tarifs de transport interurbain par autocar en vigueur au Québec et en Oregon pour des trajets similaires

Trajet	Montréal– Trois-Rivières	Astoria- Portland
Distance	180 km	150 km
Prix d'un billet aller simple	47 \$ CA	18 \$ US

SOURCES : Oregon POINT et Orléans Express.

État de Washington, Californie, Oregon

Système de soumission par « tarif compensatoire »

Entreprise estime le manque à gagner annuel pour desservir le trajet, comblé par le public

SASKATCHEWAN: MODÈLE DE LA SOCIÉTÉ D'ÉTAT

Saskatchewan Transportation Company

Dissoute en 2017 sous le motif de la rentabilité

1987 à 1991: déficit moyen de 5,3 millions \$



CONCLUSION: CROISÉE DES CHEMINS DE LA MOBILITÉ AU QUÉBEC

2035: fin de vente de voitures à essence au Québec

Renouvellement du parc automobile par électrification

OU

Collectivisation de la mobilité

Le transport interurbain par autocar doit devenir un
service public



Institut de recherche
et d'informations
socioéconomiques

Merci pour votre attention!

Pour plus d'informations · www.iris-recherche.qc.ca

Pour s'abonner à l'infolettre · <https://iris-recherche.qc.ca/infolettre/>

Pour me joindre · pratte@iris-recherche.qc.ca



Institut de recherche
et d'informations
socioéconomiques

**Vous désirez
soutenir le
travail de l'IRIS?**

Devenez membre!

