



Étude 2006 sur les ressources humaines dans l'industrie de l'autobus au Canada

Rapport détaillé



*Motor Carrier Passenger Council Of Canada
Conseil canadien du transport de passagers*



Ce projet a reçu un appui financier partiel du Programme des conseils sectoriels du gouvernement du Canada. Les opinions et les interprétations exprimées sont celles des auteurs et ne correspondent pas nécessairement à celles du gouvernement du Canada.

Copyright © 2006 Conseil canadien du transport de passagers

Tous droits réservés. L'utilisation de cette publication, en totalité ou en partie, sa reproduction, son stockage dans un programme d'extraction ou sa transmission sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit (électronique, mécanique, photographique, photocopie ou enregistrement) est interdite sans le consentement préalable écrit du **Conseil canadien du transport de passagers** et contrevient à la Loi sur le droit d'auteur.

Publié en décembre 2006

Dans le présent document, le genre masculin est utilisé sans discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

L'information provenant de Statistique Canada est utilisée avec la permission de Statistique Canada. Statistique Canada interdit aux utilisateurs de copier les données et de les rediffuser dans leur forme originale ou dans une forme modifiée, à des fins commerciales, sans sa permission. L'information sur la disponibilité de données diverses provenant de Statistique Canada peut être obtenue dans les bureaux régionaux de Statistique Canada, sur son site Web à <http://www.statcan.ca> et en composant sans frais le 1-800-263-1136.

Exactitude, exhaustivité et fiabilité des données de l'étude

Les données produites dans le cadre de cette étude ou auxquelles elle fait référence ont été obtenues de sources jugées sûres ou fiables ou les deux. Le CCTP et ses divers consultants ont déployé tous les efforts raisonnables pour assurer l'exactitude des données.

En résumé, toutes les données contenues dans cette étude provenant de tierces parties sont fournies « telles quelles » et toutes les conclusions auxquelles elles mènent ou mesures entreprises à partir de ces données et informations relèvent entièrement de la responsabilité de l'utilisateur.

Remerciements

Le comité de direction remercie sincèrement le Conseil canadien du transport de passagers (CCTP) pour son parrainage et Ressources humaines et Développement social Canada (RHDSO) pour son appui financier à cette étude.

Cette étude a été rendue possible grâce à la collaboration et la coopération des entreprises, des syndicats et des travailleurs de l'industrie de l'autobus, de même que des représentants des gouvernements, des fabricants et du secteur de l'éducation.

Les groupes de la gestion du projet et des recherches méritent une mention spéciale, notamment M. Ron Steeves, directeur de projet, ainsi que les employés du CCTP, le Groupe HDP, M. Michael Hicks, M. Denis Dufour, Ph.D. et le professeur David Cape, qui ont mené les recherches, les consultations et les entrevues, effectué les enquêtes et analysé les résultats, compilé les bases de données et rédigé le rapport.

Le Conseil canadien du transport de passagers (CCTP) offre une tribune nationale critique où l'industrie, les syndicats, le gouvernement et le secteur de l'éducation peuvent mettre en commun leurs ressources et leurs concepts afin d'élaborer une stratégie intégrée en ressources humaines pancanadienne. Le Conseil réunit les ressources financières et humaines nécessaires afin de faire de la *Vision une réalité*.

Les travaux du CCTP portent sur plusieurs secteurs d'activités : la sensibilisation à l'industrie de l'autobus au Canada et la défense de ses intérêts, les liens avec le gouvernement, le secteur de l'éducation et le public, la reconnaissance du service exceptionnel des professionnels de l'industrie de l'autobus, la promotion d'occasions de carrière à l'échelle de l'industrie et la formation et le perfectionnement exceptionnels qui ont contribué à la fiabilité respectée de l'industrie.

Le CCTP est toujours à la recherche de moyens innovateurs de travailler avec l'industrie et le gouvernement à promouvoir le transport en autobus comme lien essentiel de l'infrastructure nationale de transport. C'est un privilège d'être associé aux hommes et aux femmes extraordinaires qui se vouent à ce service essentiel et de faire valoir leurs intérêts.

Pour plus de renseignements communiquer avec :



Motor Carrier Passenger Council Of Canada
Conseil canadien du transport de passagers

9555, rue Yonge, bureau 306
Richmond Hill (Ontario) L4C 9M5
Téléphone : 905-884-7782
Télécopieur : 905-884-8335
info@conseilautobus.ca
www.conseilautobus.ca



Comité directeur

Sheilagh Beaudin

Directrice générale
Association canadienne de l'autobus

Dan Bichel

Président local 615
Syndicat uni du transport

Joan Crawford

Présidente directrice générale
Conseil canadien du transport de passagers

Brian Crow

Président
Motor Coach Canada

Richard Donaldson

Directeur général
Ontario School Bus Association

Ken Foster

Directeur canadien
Syndicat uni du transport

Ray Frost

Président local 1624
Syndicat uni du transport

Robert Gendron

2e Vice-président, CSN
Réseau de transport de la Capitale

Eric Gillespie

Director Transit Services
Region of Waterloo

John Hollick

Peel Central Service Manager
Laidlaw Education Services

Bill Holmes

Coordinator Organizational Development
Program Human Resources
OC Transpo

Winston Ingraham

Academic Chair School of Trade & Technology
Nova Scotia Community College

John King

Transit Manager
Lethbridge Transit

Michel Larocque

Gérant Régional
Autobus Transco (1988) Inc.

Sylvain Langis

Président
Groupe Orléans Express Inc.

Frank Marasco

North Okanagan-Shuswap
School District No.83
Manager of Transportation and OH&S

Barbara Martin

Analyste en chef
Ressources humaines et Développement social
Canada

Ginette Milord

Directrice du transport
Réseau de transport de la Capitale

Jim Pattison

Manager of Human Resources
Pacific Western

Michael Roschlau

Président directeur général
Association canadienne du transport urbain

Lisa Trueman

Director Human Resources
Greyhound Canada Transportation Corp.

Robin West

Président local de Halifax
Syndicat uni du transport

Équipe de direction

Joan Crawford
Présidente directrice générale
Conseil canadien du transport de passagers

Ron Steeves

Chef de direction

Nancy Allen Deane

Directrice de l'administration
Conseil canadien du transport de passagers

Équipe de recherche

HDP Group
Mike Bradshaw
D'Arcy Kirk

David Cape

Denis Dufour

Michael Hicks

Ron Steeves

Conception graphique

Jackson Marketing
Darryl Jackson
Colin McRae
Paul Gallant

Service de traduction

Communications Norris-Villemaire Inc.
Yasmine Norris

Table des matières

Remerciements	3
Comité directeur	4
Introduction	11
Historique	12
Buts et objectifs de l'étude	13
Méthodologie	14
1.0 L'environnement économique, commercial et réglementaire en évolution	17
<i>1.1 Profil de l'industrie du transport routier de passagers</i>	<i>17</i>
1.1.1 Données sur l'industrie	17
1.1.2 Nombre de fournisseurs de services	19
1.1.3 Parc d'autobus	20
1.1.4 Âge du parc d'autobus	21
1.1.5 Emploi	24
1.1.6 Représentation syndicale	27
1.1.7 Recettes, subventions gouvernementales et marges bénéficiaires	27
1.1.8 Évolution de l'industrie	31
<i>1.2 Les syndicats - une force vive de l'industrie de l'autobus au Canada</i>	<i>37</i>
1.2.1 Aperçu	37
1.2.2 Les syndicats	38
1.2.3 Problématiques courantes	40
1.2.4 Convention collective	42
1.2.5 Grievs et résolution des différends	44
1.2.6 L'influence des syndicats sur l'avenir de l'industrie du transport routier de passagers	44
<i>1.3 La structure évolutive de l'industrie</i>	<i>45</i>
1.3.1 Consolidation de l'industrie	45
1.3.2 Alliances intermodales	46
1.3.3 Partenariats public-privé	46
<i>1.4 Réglementation actuelle de l'industrie</i>	<i>47</i>
1.4.1 Réglementation économique canadienne	47
1.4.2 Réglementation économique internationale	48
1.4.3 Points de vue sur la déréglementation	48
1.4.4 Règlements en matière de sécurité	49
<i>1.5 Investissement du secteur public et ses répercussions</i>	<i>51</i>
1.5.1 Transport interurbain et nolisé	51
1.5.2 Transports en commun	51
1.5.3 Transport scolaire	52
<i>1.6 Tendances émergentes et conséquences</i>	<i>54</i>
1.6.1 Changement démographique de la population canadienne	54
1.6.2 Impact du vieillissement de la population sur l'achalandage	56

Table des matières

1.6.3 Impact de l'accessibilité	57
1.6.4 Immigration et diversité ethnique accrues	61
1.6.5 Sécurité à la frontière	61
1.6.6 Sensibilisation à l'environnement	62
1.7 <i>Stratégies pour défendre et accroître l'achalandage des transports urbains</i>	64
1.7.1 Comptage des usagers et profil des circuits	64
1.7.2 Parité du traitement fiscal des frais de stationnement et des avantages consentis pour le transport collectif	65
1.7.3 Influencer le choix modal	65
1.7.4 Approches pour défendre et accroître l'achalandage en pratique	67
1.7.5 Péage autoroutier	67
1.8 <i>Rôle de l'industrie canadienne du transport routier de passagers au sein de l'industrie globale du transport</i>	69
1.8.1 Concurrence internationale	69
1.8.2 Compétition pour le financement	69
1.8.3 Compétition relative à l'achalandage	70
1.8.4 Performance relative aux autres pays	71
2.0 L'impact de la technologie	75
2.1 <i>Introduction</i>	75
2.2 <i>Technologies en émergence</i>	75
2.2.1 Communications en temps réel	75
2.2.2 Systèmes d'alerte et de contrôle	77
2.2.3 Systèmes de paiements	78
2.2.4 Systèmes de surveillance vidéo	78
2.2.5 Protection du conducteur	79
2.2.6 Infrastructure	79
2.2.7 Outils de formation	80
2.2.8 Systèmes de propulsion et combustibles	81
2.2.9 Construction des autobus	84
2.3 <i>Conséquences pour les ressources humaines</i>	87
2.4 <i>En résumé</i>	89
3.0 Analyse de la situation en matière d'emploi	93
3.1 <i>Profil de la situation</i>	93
3.1.1 Principaux métiers de l'industrie	95
3.1.2 Compétences requises	98
3.1.3 Formation scolaire des employés	101
3.1.4 Une main-d'œuvre vieillissante	105
3.1.5 Équité en matière d'emplois	109

Table des matières

3.2	Source de ressources humaines	118
3.2.1	Sources traditionnelles et nouvelles sources	118
3.2.2	Concurrence pour les habiletés et les ressources humaines	118
3.3	Transférabilité des compétences	119
3.4	Culture de l'industrie	120
3.4.1	Sécurité	120
3.4.2	Service à la clientèle	121
3.4.3	Conciliation travail famille	121
3.4.4	Absentéisme	122
3.4.5	Formation et perfectionnement	123
3.5	Santé et sécurité au travail	123
3.5.1	Stress au travail	123
3.6	Perfectionnement professionnel	125
3.7	Défis et efficacité de la gestion	125
3.7.1	Communications et relations entre les syndicats et la direction	126
3.7.2	Leadership	126
3.7.3	Gestion financière et de l'exploitation	127
3.7.4	Application de la nouvelle technologie	127
3.7.5	Gestion de la main-d'oeuvre	127
4.0	Prévisions des besoins en travailleurs et en compétences jusqu'en 2016	131
4.1	Objectifs de la section	131
4.2	Contexte	131
4.2.1	Évolution de l'industrie depuis 1997	131
4.2.2	Changements dans les effectifs depuis l'étude de 1997	132
4.3	Facteurs ayant contribué aux prévisions	133
4.3.1	Tendances démographiques et de la population	133
4.3.2	Environnement législatif et réglementaire	134
4.3.3	Rôle de l'automobile	134
4.3.4	Technologie	135
4.3.5	Questions environnementales	135
4.3.6	Offre et demande de main-d'oeuvre	136
4.3.7	Retraite des travailleurs	136
4.3.8	Tendances du transport urbain	138
4.3.9	Tendances du transport scolaire	138
4.3.10	Financement	139
4.4	Méthode	140
4.4.1	Envergure et structure	140
4.4.2	Élaboration des données	141
4.4.3	Éléments de calcul	142

Table des matières

4.5	<i>Prévisions du transport urbain</i>	142
4.5.1	Contexte de la recherche	142
4.5.2	Profil du sous-secteur urbain (données choisies)	143
4.5.3	Envergure des données	144
4.5.4	Sommaire du transport urbain	159
4.6	<i>Prévisions du secteur des autobus scolaires</i>	161
4.6.1	Contexte de la recherche	161
4.6.2	Profil du sous-secteur	162
4.6.3	Population d'âge scolaire	163
4.6.4	Élèves inscrits	165
4.6.5	Éléments et tableaux de prévisions	166
4.6.6	Sommaire	170
4.7	<i>Prévisions du transport interurbain</i>	170
4.7.1	Contexte de la recherche	170
4.7.2	Profil du sous-secteur	171
4.7.3	Éléments des prévisions du transport interurbain	171
4.8	<i>Prévisions concernant les autobus nolisés et d'excursion</i>	174
4.8.1	Contexte de la recherche	174
4.8.2	Profil du sous-secteur	174
4.8.3	Éléments de l'achalandage	174
4.8.4	Éléments des prévisions concernant les autobus nolisés et d'excursion	175
4.8.5	Sommaire	177
4.9	<i>Totaux de l'industrie 2006 - 2016</i>	178
4.9.1	Répercussions quantitatives de la retraite	180
4.10	<i>Coût en immobilisation de l'expansion des parcs de véhicules</i>	180
4.10.1	Urbain	180
4.10.2	Scolaire	180
4.10.3	Interurbain et nolisé/excursion	181
4.10.4	Prévisions des coûts d'immobilisation de l'expansion des parcs de véhicules	181
5.0	Formation, perfectionnement, recrutement et fidélisation des ressources humaines	185
5.1	<i>Aperçu de la section</i>	185
5.1.1	Objectifs de la section	185
5.1.2	Méthode	185
5.2	<i>Programmes de perfectionnement des ressources humaines</i>	185
5.2.1	Programmes offerts	185
5.2.2	Formation et avancement de carrière	188
5.2.3	Étendue de la formation	190
5.2.4	Programmes d'apprentissage et coopératifs	193
5.2.5	Programmes de formation et de prestation de la formation les plus populaires	196

Table des matières

5.2.6 Raisons d'offrir la formation	198
5.3 <i>Changements en matière de compétences requises au sein de l'industrie</i>	198
5.3.1 Choix pour l'élaboration et la prestation de la formation	200
5.3.2 Le rôle des établissements tiers	200
5.3.3 Coûts de la formation	201
5.4 <i>Rémunération et avantages sociaux</i>	201
5.4.1 Rémunération	201
5.4.2 Avantages sociaux	202
5.5 <i>Principaux enjeux du recrutement et de la fidélisation</i>	203
5.5.1 Recrutement	203
5.5.2 Absentéisme	205
5.5.3 Fidélisation	207
5.5.4 Renouvellement des effectifs	210
5.6 <i>Conséquences des tendances de l'industrie</i>	210
5.6.1 Structures organisationnelles	210
5.6.2 Avancement de carrière	210
6.0 Synthèse et recommandations	215
6.1 <i>Tendances récentes</i>	215
6.1.1 Transport urbain	216
6.1.2 Transport scolaire	217
6.1.3 Interurbain, nolisé et excursion	218
6.2 <i>Perspectives de croissance</i>	218
6.3 <i>Changements dans les compétences requises</i>	219
6.4 <i>Planification et recrutement des effectifs</i>	219
6.5 <i>Points d'intérêt critiques</i>	220
6.5.1 Le travail en partenariat	220
6.5.2 L'innovation	220
6.5.3 La sécurité	220
6.5.4 L'environnement	221
6.5.5 Le service à la clientèle et l'intégration sociale	221
6.5.6 Collaboration entre les parties syndicale et patronale	221
6.5.7 Gestion de l'information	221
6.5.8 Qualité et quantité de ressources humaines	222
6.6 <i>Vision</i>	223
6.7 <i>Recommandations</i>	224
Stratégie A : Planification et recrutement de la main-d'oeuvre	224
Stratégie B : Formation, apprentissage continu et ressources	224
Stratégie C : Fidélisation et conditions de travail	225
Stratégie D : Défense de l'intérêt de l'industrie	225

Table des matières

6.7.1 Stratégie A : Planification et recrutement de la main-d'oeuvre	226
6.7.2 Stratégie B - Formation, apprentissage continu et ressources	231
6.7.3 Stratégie C : Fidélisation du personnel et conditions de travail	237
6.7.4 Stratégie D : Défense de l'intérêt de l'industrie	242
7.0 Études de cas	247
Les programmes Let's Talk et Peer Support d'OC Transpo : La santé au travail	247
Stock Transportation, Kingston : Planification et recrutement des effectifs	253
Edmonton Transit System : Approche stratégique au recrutement et à la fidélisation	258
Comité de l'Atlantique des achats d'autobus scolaires - Regroupement des acquisitions et des achats d'autobus scolaires	263
Liste des ouvrages de référence	269

Introduction

Les déplacements des Canadiens

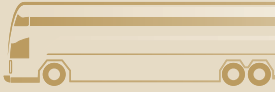
L'industrie du transport routier de passagers veille au transport de millions de personnes tous les jours et représente 92 pour cent des déplacements publics, tous les modes confondus. C'est un pilier de l'économie du Canada, un élément essentiel de la pérennité de notre structure sociale et de nos engagements en tant que pays à contribuer à un environnement durable.

Parmi les nombreux avantages, on retrouve:

- **La mobilité** - accès public au travail, sécurité des voyages, services pour les personnes âgées et handicapées, dessertes rurales
- **Les facteurs économiques** - transport abordable, développement économique et création d'emplois
- **La qualité écologique** - diminution des bouchons de circulation, amélioration de la consommation énergétique et de la qualité de l'air.

Malgré son rôle crucial, la qualité et les compétences de plus de 90 000 travailleurs, l'industrie de l'autobus est devenue de plus en plus vulnérable à la suffisance du financement public, à l'accroissement du nombre d'employés qui prendront leur retraite sous peu et au fait que l'utilisation de la voiture privée domine toujours même si les prix du carburant sont à la hausse et que les embouteillages persistent.

Dans le but d'évaluer la situation, le Conseil canadien du transport de passagers a commandé une étude pancanadienne, indépendante, afin de revoir le rôle et les enjeux de l'industrie canadienne du transport routier de passagers, d'examiner son évolution ainsi que sa compétitivité à l'échelle internationale, et d'évaluer l'impact d'un certain nombre de facteurs clés sur l'industrie et ses effectifs. Le rapport décrit la démographie des effectifs, l'offre et la demande par métier, les principaux défis en ressources humaines, les pratiques exemplaires retenues, l'incidence de la technologie et le milieu d'affaires en regard des ressources humaines.



Historique

Une étude des ressources humaines réalisée en 1997, ci-après appelée l'étude Price Waterhouse (PW), a recensé plusieurs *enjeux de ressources humaines stratégiques* portant sur la capacité de l'industrie à gérer ses ressources humaines, notamment :

- La gestion des effectifs vieillissants.
- Le développement d'aptitudes en communications interpersonnelles et une orientation service à la clientèle.
- Le maintien de la sécurité des employés.
- L'amélioration des communications.
- Le recrutement et la fidélisation des employés très compétents.
- L'amélioration de l'image et du professionnalisme des conducteurs/opérateurs.
- La réduction de l'absentéisme.
- Le respect de l'équité en matière d'emploi pour les femmes et les minorités visibles.

Les recommandations suivantes ont été formulées afin de créer des assises pour les futures mesures tangibles que prendront l'industrie et les fournisseurs de services pour parer aux besoins en matière de ressources humaines :

- Créer une tribune des ressources humaines à l'échelle de l'industrie.
- Encourager l'industrie à acquérir de nouvelles compétences.
- Faciliter la gestion du changement.
- Favoriser les mesures mixtes impliquant les travailleurs et la direction à l'échelle locale.
- Améliorer la capacité à gérer le changement à l'échelle locale.
- Planifier et élaborer une approche stratégique en gestion des ressources humaines.

L'industrie a fait face à plusieurs situations sans précédent depuis la tenue de l'étude PW qui ont eu une influence marquée sur sa façon de faire des affaires, comme *des risques accrus pour la sécurité, le SRAS et autres pandémies, les enjeux environnementaux, les lois restrictives et une augmentation de la violence en milieu de travail*. Plusieurs *questions récurrentes liées aux ressources humaines* recensées dans l'étude continuent à se faire sentir au sein de l'industrie, au même titre que la nécessité de les régler efficacement et de composer avec cet environnement en mutation.

Des progrès ont été réalisés à plusieurs niveaux. À titre d'exemple, le CCTP a été constitué en 1999 en tant que tribune de ressources humaines pour toute l'industrie. Ses efforts ont surtout porté sur la mise en œuvre de plusieurs des recommandations, dont l'amélioration de l'image et du professionnalisme des conducteurs d'autobus, par la mise sur pied des programmes nationaux tels que *les normes professionnelles, l'accréditation des programmes d'études, l'agrément des conducteurs, la sensibilisation au choix de carrières et les pratiques exemplaires de recrutement*. De plus, les associations ont resserré leur rôle de défenseurs des

intérêts de l'industrie de l'autobus auprès des gouvernements, et de collaborateurs à l'élaboration et à la prestation efficaces de programmes éducatifs. Les entreprises ont progressivement réglé plusieurs problèmes et font preuve d'une plus grande ouverture pour la mise en commun des pratiques exemplaires et des politiques, dont plusieurs sont présentées dans la section *Études de cas* du rapport complet.

Les progrès à venir de l'industrie à ce chapitre sont comparés et mentionnés tout au long de l'étude **Allons de l'avant**.

Buts et objectifs de l'étude

L'étude avait les principaux objectifs suivants :

- Évaluer l'environnement d'affaires d'aujourd'hui et de demain.
- Identifier, évaluer et prévoir les tendances et les développements technologiques en ce qui a trait aux nouvelles exigences en compétences des ressources humaines.
- Élaborer un profil des travailleurs précisant les nouvelles exigences en compétences et identifier les étapes nécessaires pour assurer un futur apport suffisant de travailleurs de métiers spécialisés.
- Examiner la planification des activités actuelles de formation et de perfectionnement de la main-d'œuvre et recommander des stratégies de recrutement, de fidélisation et de rendement du capital investi dans les stratégies de formation.
- Identifier les « pratiques exemplaires » de l'industrie pour les principaux enjeux reconnus par l'industrie.
- Élaborer une vision globale et des recommandations pour la création d'une stratégie en ressources humaines ciblée pour le secteur.



Méthodologie

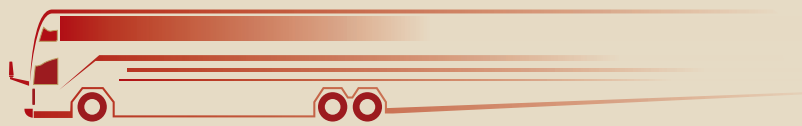
Comme l'indique le tableau ci-après, l'étude se compose de six sections, chacune portant sur des questions, des préoccupations et des enjeux précis.

Tableau 1: Étude sectorielle des ressources humaines de l'industrie du transport de passagers

Sections	Objectifs
Section 1: L'environnement économique, commercial et réglementaire en évolution	Évaluer le milieu d'affaires actuel et futur ainsi que les facteurs, les tendances et les développements économiques, commerciaux et réglementaires qui auront une incidence sur la structure future, les occasions d'affaires, la croissance et les pratiques, surtout en regard des questions liées aux ressources humaines et aux travailleurs.
Section 2: L'impact de la technologie	Identifier et évaluer les tendances et les développements technologiques dans le contexte des besoins émergents en compétences des ressources humaines
Section 3: Analyse de la situation en matière d'emploi	Mettre au point un profil de l'effectif comprenant les compétences exigées en constante évolution et cerner les mesures à prendre pour assurer la suffisance future des effectifs compétents
Section 4: Prévisions des besoins en travailleurs et en compétences jusqu'en 2016	Établir un profil de la demande de métiers spécialisés et des prévisions sur 5 à 10 ans.
Section 5: Formation, perfectionnement, recrutement et fidélisation des ressources humaines et la fidélisation	Évaluer les stratégies et les pratiques de recrutement, de formation, de perfectionnement et de fidélisation et examiner les types et les niveaux de formation offerts actuellement au sein de l'industrie.
Section 6: La synthèse et les recommandations	Résumer les sections précédentes et la recherche afin d'en dégager une analyse et une compréhension des principaux enjeux auxquels est confrontée l'industrie du transport routier de passagers en matière de ressources humaines et de mettre au point un Plan d'action comportant des recommandations.

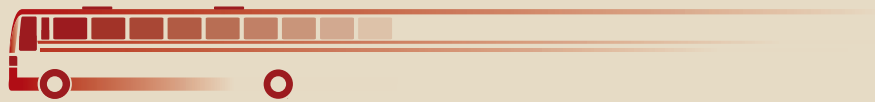
Les résultats sont le fruit de recherches poussées, plus particulièrement :

- Six séances de consultation auprès de plus de 150 participants représentant des employés et des employeurs de l'industrie, les syndicats, les associations, le secteur de l'éducation, le secteur manufacturier et les gouvernements.
- Plus de cinquante entrevues avec d'importants groupes de parties prenantes dont les employeurs, les associations de l'industrie, les représentants syndicaux, les établissements d'enseignement, le secteur manufacturier, les organismes gouvernementaux et les personnes-ressources internationales.
- Huit visites d'installations chez des fournisseurs de services de transport urbain, interurbain, scolaire, et de transport nolisé et d'excursion à l'échelle du pays.
- Questionnaires en ligne et sur papier auprès d'un échantillon représentatif d'employeurs, de propriétaires, de directeurs et de professionnels en ressources humaines comprenant tous les sous-secteurs dans toutes les provinces et tous les territoires.
- Collecte de données téléphoniques pour quatre études de cas.
- Entrevues téléphoniques poussées visant à obtenir des données fiables d'intérêt pour les sous-secteurs du transport scolaire et interurbain.
- Examen approfondi des sources secondaires, des bases de données et des recherches sur Internet.



Section 1

L'environnement économique, commercial et réglementaire en évolution



1.0 L'environnement économique, commercial et réglementaire en évolution

1.1 Profil de l'industrie du transport routier de passagers

L'industrie canadienne du transport routier de passagers, aussi appelée *l'industrie de l'autobus*, est un pilier de l'économie canadienne. Elle regroupe les activités de près de 1 500 entreprises dont le chiffre d'affaires global a été plus de 7,6 milliards de dollars en 2004 et qui emploient plus de 90 000 personnes équivalent temps plein. Elle est un élément essentiel de l'infrastructure canadienne de transport. L'industrie de l'autobus déplace plus de 1,5 milliard de passagers par année (Statistique Canada, 2005).

L'industrie regroupe cinq sous-secteurs :

- Les réseaux urbains de transport en commun
- Les services réguliers de transport interurbain par autocar
- Les services de transport scolaire.
- Les services d'autobus nolisés et d'excursion.
- Les services de transport adapté.

En règle générale, l'ensemble de l'industrie se définit en fonction de ces cinq sous-secteurs, cependant les fournisseurs de services offrent toute une gamme de services qui chevauchent plusieurs des sous-secteurs.

1.1.1 Données sur l'industrie

Afin de décrire le secteur, Statistique Canada met en tableaux les données recueillies selon les codes du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Voici les quatre catégories principales et leur code SCIAN respectif :

- Services urbains de transport en commun (4851);
- Transport interurbain et rural par autocar (4852);
- Transport scolaire et transport des employés par autobus (4854); et
- Services d'autobus nolisés (4855).

Les activités commerciales associées à ces catégories engendrent la majeure partie des recettes de l'industrie et en outre, elles rejoignent essentiellement la définition générale susmentionnée de l'industrie du transport routier de passagers. Deux distinctions à signaler cependant - les services de transport scolaire et le transport des employés sont regroupés et la vaste catégorie *Autres services de transport en commun et de transport terrestre de voyageurs* (4859) figure également dans le classement des données. Les services de transport des employés, les autres services de transport en commun et de transport terrestre ainsi que les services de transport adapté ne sont pas actuellement représentés parmi les activités menées par le Conseil sectoriel de l'industrie, à l'exception des services exploités par des sociétés dont l'activité principale se retrouve parmi l'un des quatre sous-secteurs principaux.

Modes de transport urbain

Transport en commun: autobus équipé de portes avant et arrière, d'un moteur à l'arrière, de sièges à dossier bas, sans rangement pour les bagages et sans toilette desservant de multiples arrêts; il peut s'agir d'autobus articulé, soit d'une longueur de 55 pieds ou plus composé de deux compartiments de passagers reliés entre eux par une section articulée qui permet de tourner les coins.

Trolleybus: un véhicule électrique de transport collectif roulant sur pneumatiques, à direction manuelle, alimenté par une ligne aérienne dont la source d'énergie ne se trouve pas à bord du véhicule. Aussi connu sous les noms de « autobus électrique » et « trolley ».

Rail léger: un train électrique ayant une capacité d'achalandage léger par rapport au rail lourd; pouvant emprunter des corridors de priorité exclusive ou réservée au transport collectif avec des quais d'embarquement surélevés ou de surface; et comportant une ou plusieurs voitures. Aussi connu sous les noms de « tram », « tramway ».



Rail lourd : un train électrique ayant une capacité d'achalandage lourd, roulant dans des corridors rapides exclusifs; comportant plusieurs voitures; doté d'une grande accélération et d'une grande vitesse; avec des quais d'embarquement surélevés et une signalisation d'avant-garde. Aussi connu sous les noms de « rail rapide », « métro », « métro surélevé », « métro aérien ».

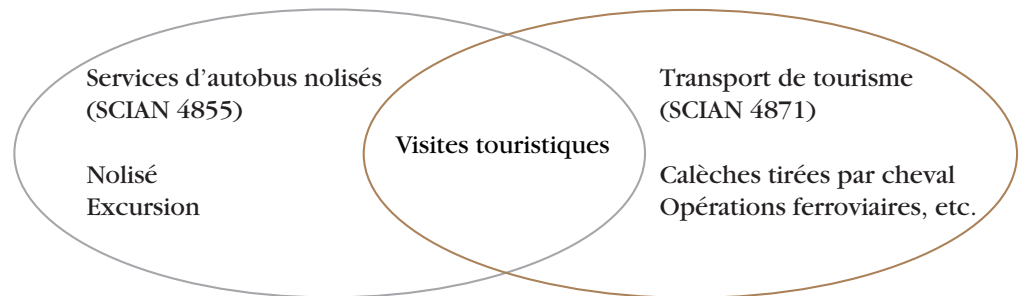
Train de banlieue: services de desserte locale et régionale entre une ville centrale et ses banlieues et/ou une autre ville centrale. Le train peut être tiré par une locomotive ou être autopropulsé; proposant des cartes d'abonnement ou des tarifs fixes de gare à gare; exploité selon les pratiques d'emploi ferroviaires et comportant habituellement une ou deux gares dans le district d'affaires urbain. Aussi connu sous le nom « chemin de fer de banlieue ».

Transport adapté: services de transport comparables ... à l'intention de personnes ayant une déficience et qui ne sont pas en mesure d'utiliser le réseau de transport fixe.

Source: American Public Transportation Association (APTA), 2001

En outre, lorsque les données de Statistique Canada sont citées dans la présente étude pour présenter des tabulations de données cumulatives de l'industrie, les totaux comprendront la catégorie 4859 qui n'est pas représentée par le CTPP.

En raison d'une modification apportée aux techniques d'enquête utilisées par Statistique Canada en 2001, les descriptions statistiques de l'industrie ne sont pas comparativement valides d'une année à l'autre et par conséquent, il faut prendre beaucoup de précaution pour en dégager des tendances. L'utilisation des données pour décrire l'industrie est limitée dans une certaine mesure en raison du fait que, comme l'illustration le démontre, certains fournisseurs de services déclarent leur activité commerciale sous un des principaux codes du SCIAN alors qu'une partie de leur exploitation commerciale serait mieux reflétée dans une autre catégorie.



1. 1. 2 Nombre de fournisseurs de services

En 2004, on compte environ 1 469 fournisseurs de services et plus de 68 pour cent de l'exploitation se trouve dans le sous-secteur du transport scolaire (tableau 1-1).

Tableau 1-1 : Nombre de fournisseurs de services par sous-secteur de l'industrie (2004) ¹

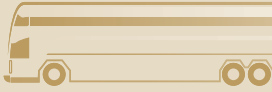
	Scolaire et employés	Autre navette	Nolisé	Transport urbain	Interurbain et rural	Total
Fournisseurs de services	1 004	223	125	86	31	1 469
Pourcentage du total	68,3 %	15,2 %	8,5 %	5,9 %	2,1%	100%

Source: Statistique Canada, données provisoires de 2006 du Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

¹Les informations présentées par Statistique Canada sont une estimation tirée d'une enquête-échantillon. La stratégie de l'échantillonnage englobe toutes les strates d'entreprises dont les recettes dépassent le 1 million de dollars et certaines strates inférieures au seuil. Il faut interpréter les résultats découlant de cette méthode comme étant une représentation raisonnable de l'industrie.

Autres services de transport terrestre

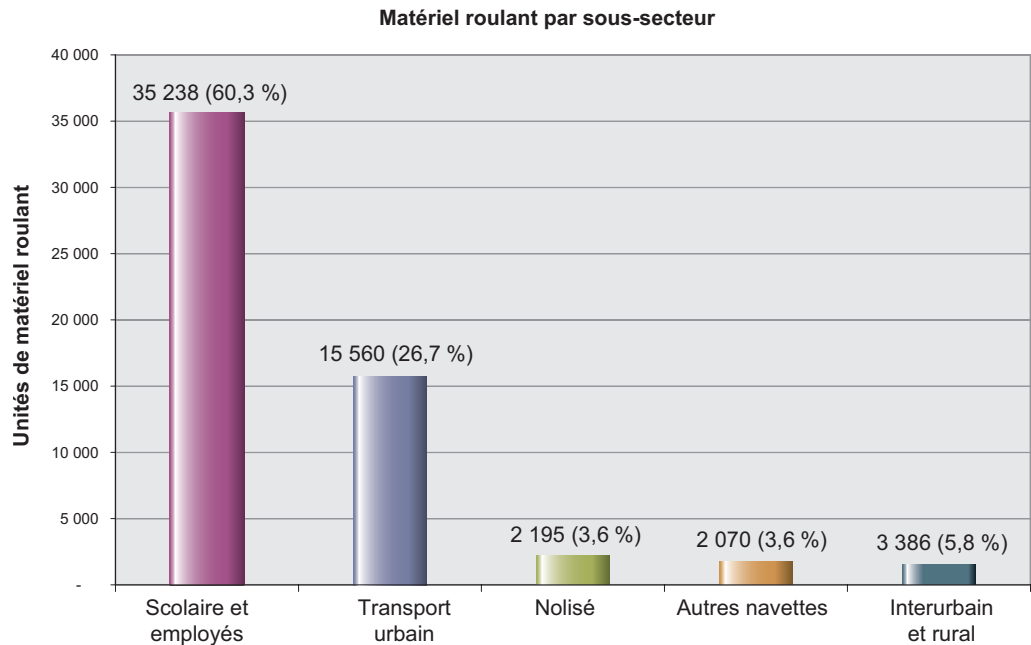
- Besoins spéciaux (i.e. services de transport pour les personnes ayant une déficience physique ou mentale, pour les personnes âgées à mobilité réduite et pour les autres personnes de la collectivité ayant des besoins spéciaux)
- Navette
- Covoiturage par auto
- Covoiturage par fourgonnette



1. 1. 3 Parc d'autobus

En 2004, le parc de matériel roulant de l'industrie, composé de 58 449 unités (i.e., autobus, fourgonnettes, autocars, wagons de métros, tramways, locomotives, etc.) se concentre essentiellement dans le sous-secteur du transport scolaire et des employés qui exploite plus de 60 pour cent de la flotte de l'industrie. (figure 1-1).

Figure 1-1 : Matériel roulant de l'industrie (2004)

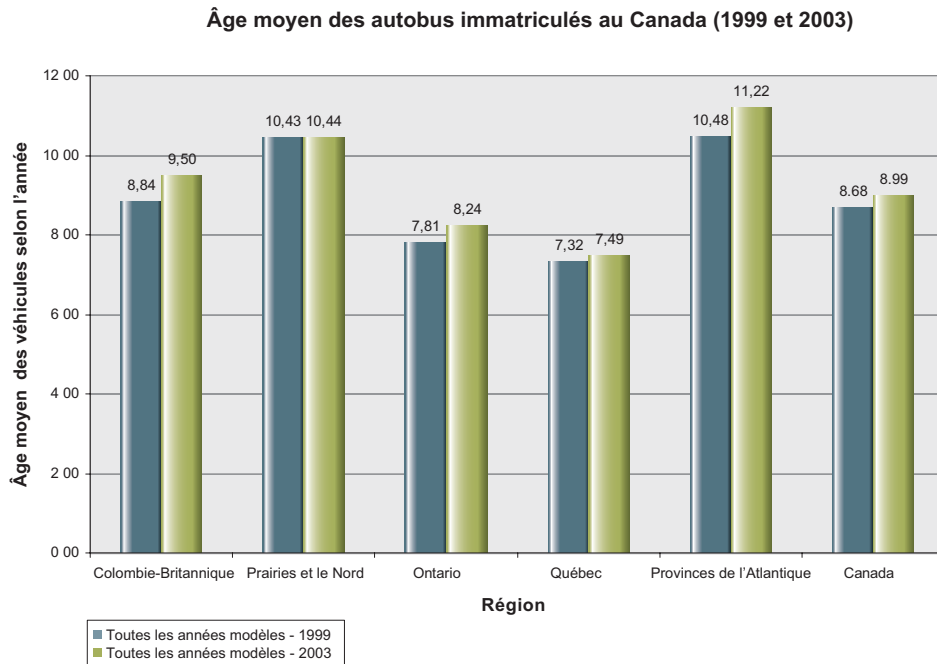


Source: Statistique Canada, données provisoires de 2006 du Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

1. 1. 4 Âge du parc d'autobus

Légèrement à la hausse de 1999 à 2003, l'âge moyen des tous les autobus immatriculés au Canada—y compris ceux qui ne font pas partie de l'industrie—est sensiblement plus jeune en Ontario et au Québec que dans les autres régions du pays. (figure 1-2).

Figure 1-2 : Âge des autobus au Canada



Source: Statistique Canada, Recensement des véhicules au Canada, Catalogue 53F0004XIE, quatrième trimestre 1999; Catalogue 53-223-XIE, annuel 2003 (Révisé)

Suite à un examen plus en profondeur des chiffres de 2003, des disparités régionales importantes ressortent dans la ventilation de l'âge des véhicules, la plus notable étant la concentration de véhicules datant des années modèles de 1985 ou plus tôt. Au Québec et en Ontario, ces véhicules plus âgés ne représentent que 2,9 pour cent et 5,6 pour cent, respectivement des autobus immatriculés au provincial. En Colombie-Britannique, ce groupe d'autobus plus âgés constitue 9,9 pour cent de tous les autobus. Ce chiffre passe à 15,1 pour cent dans les Prairies et la région du Nord et à 18,7 pour cent dans les provinces de l'Atlantique. (tableau 1-2).

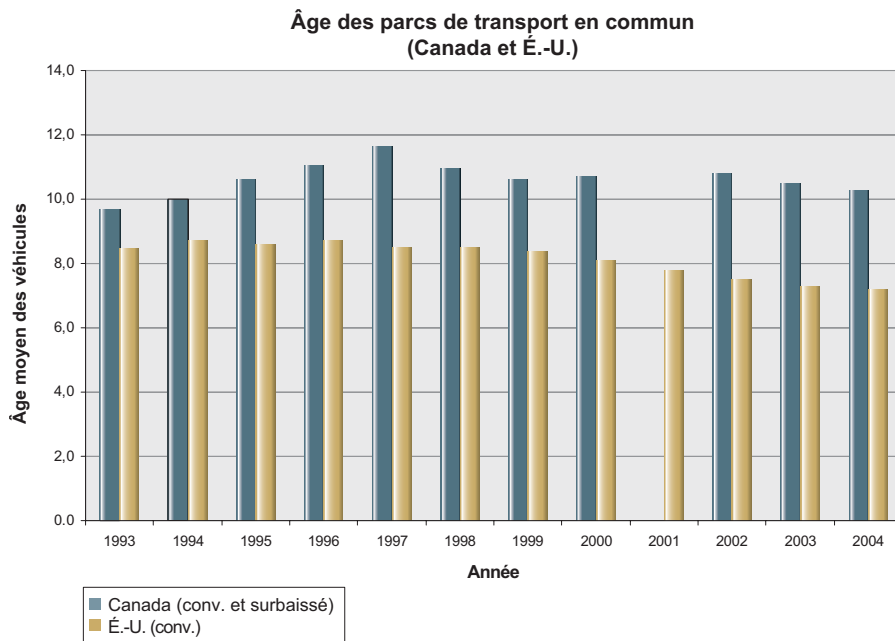


Tableau 1-2 : Autobus immatriculés par région (2003)

Véhicule Année modèle	Colombie- Britannique	Prairies et Nord	Ontario	Québec	Provinces atlantiques	Canada
pré-1986	9,90 %	15,10 %	5,60 %	2,90 %	18,70 %	8,90 %
1986	1,60 %	2,40 %	0,90 %	0,90 %	2,40 %	1,50 %
1987	2,00 %	3,80 %	1,50 %	0,70 %	2,20 %	2,00 %
1988	3,10 %	4,30 %	2,10 %	1,00 %	2,80 %	2,60 %
1989	4,70 %	4,70 %	2,70 %	1,90 %	3,90 %	3,30 %
1990	4,80 %	5,00 %	4,30 %	3,00 %	7,40 %	4,50 %
1991	6,00 %	4,70 %	5,00 %	4,90 %	6,60 %	5,10 %
1992	4,50 %	4,60 %	5,40 %	5,70 %	6,20 %	5,20 %
1993	4,00 %	4,40 %	4,80 %	5,00 %	4,90 %	4,70 %
1994	4,40 %	3,70 %	4,30 %	8,20 %	2,30 %	4,80 %
1995	5,60 %	4,10 %	6,30 %	5,30 %	6,40 %	5,50 %
1996	6,80 %	3,70 %	6,70 %	6,90 %	2,00 %	5,60 %
1997	4,40 %	5,00 %	5,50 %	6,60 %	5,00 %	5,40 %
1998	7,60 %	5,40 %	6,90 %	6,30 %	7,50 %	6,50 %
1999	6,50 %	6,00 %	8,30 %	8,20 %	4,60 %	7,20 %
2000	7,70 %	5,90 %	9,20 %	7,70 %	5,90 %	7,70 %
2001	7,30 %	6,10 %	8,10 %	8,60 %	4,20 %	7,30 %
2002	4,60 %	6,40 %	6,00 %	8,50 %	4,40 %	6,40 %
2003	3,60 %	3,80 %	5,40 %	5,20 %	1,30 %	4,40 %
2004	0,80 %	0,80 %	1,00 %	1,90 %	1,20 %	1,20 %
Inconnu	0,00%	0,00 %	0,00 %	0,60 %	0,00 %	0,10 %
Total	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %

En comparant l'âge moyen des véhicules desservant les réseaux urbains de transport en commun du Canada à ceux des États-Unis, un écart appréciable des tendances semble se dessiner (*figure 1-3*). Sur la période de dix ans à partir de 1994, les chiffres américains de l'âge moyen des autobus conventionnels indiquent une baisse soutenue, notamment de moins de 9 ans en 1994 à 7,2 ans en 2004. Par contre, l'âge moyen des autobus conventionnels et à plancher surbaissé au Canada est passé d'une moyenne d'âge de 10 ans en 1994 à une pointe de 11 ans et demi en 1997 pour retomber en 2004 à 10,3 ans.

Figure 1-3 : Âge des autobus de transport en commun au Canada et aux É.-U.



Source: *Département des Transports américain, Bureau of Transportation Statistics, 2006; ACTU, communications personnelles; McCormick Rankin Corporation, 2002.*



1. 1. 5 Emploi

L'industrie du transport routier de passagers compte plus de 90 000 employés équivalents temps plein (ÉTP) dans l'ensemble du pays (*tableau 1-3*). Ce sont les grandes sociétés de transport collectif urbain qui regroupent le plus grand nombre d'employés. Or, les services de transport scolaire et de transport des employés, le deuxième sous-secteur en importance selon le nombre de ÉTP, offrent de l'emploi aux conducteurs/opérateurs à temps partiel et sur une base saisonnière comme le font d'ailleurs les services d'autobus nolisés et d'excursion; par conséquent, le nombre réel de personnes travaillant au sein de l'industrie est beaucoup plus élevé que le chiffre d'équivalents temps plein indiqué. Selon les ÉTP, ce sont les sous-secteurs du transport urbain et du transport scolaire qui regroupent 85,6 pour cent du nombre total d'employés de l'industrie.

Tableau 1-3 : Employés équivalents temps plein par catégorie d'emploi et par sous-secteur (2004)

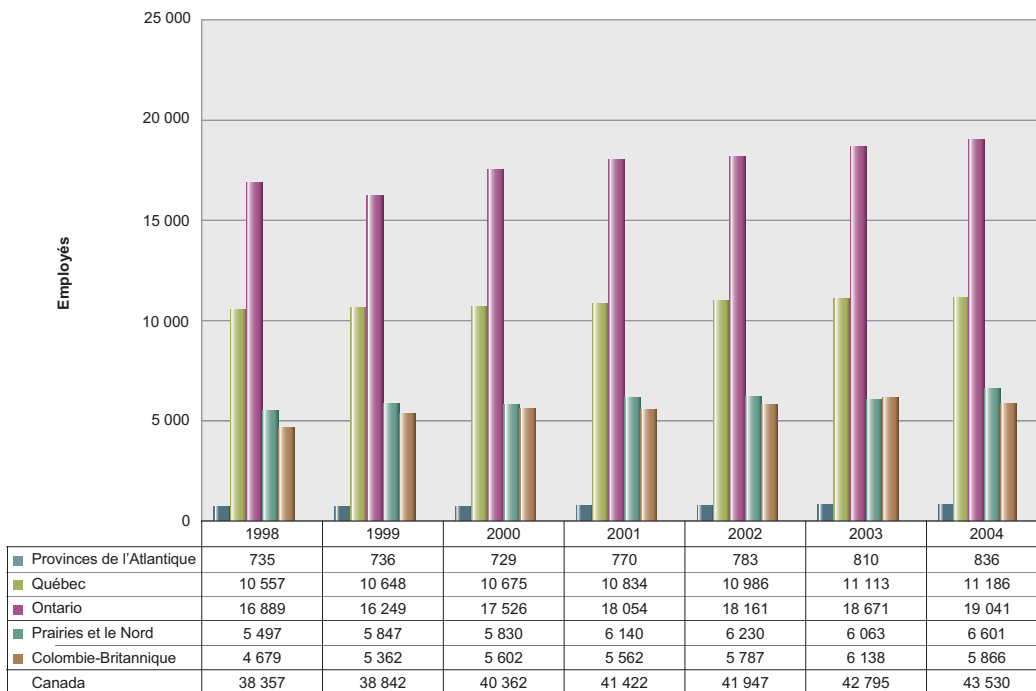
Catégorie d'emploi	Transport urbain	Scolaire et employés	Interurbain et rural	Nolisé	Autre navette	Total
Opérateurs / conducteurs	24 249	29 431	4 249	2 645	2 347	62 920
Mécaniciens	3 265	1 539	447	215	80	5 547
Autres	16 771	2 593	2 051	566	508	22 489
Total	44 285	33 563	6 747	3 426	2 934	90 956
Entreprises déclarantes	86	1 004	31	125	223	1 469

Source: Statistique Canada, données provisoires de 2006 du Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

1. 1. 5. 1 Tendances en matière d'emploi dans l'industrie

Uniquement les données sur le transport urbain sont disponibles et fiables pour la période de 1998 à 2004, inclusivement. Toutes les régions affichent une croissance de l'emploi durant cette période, reflétant une augmentation nationale cumulée de +18,23 pour cent (*figure 1-4*). Du point de vue régional, c'est en Colombie-Britannique que l'on retrouve le taux de croissance le plus élevé, soit +25,4 pour cent, suivie des provinces des Prairies à +20,1 pour cent et de l'Atlantique à 13,7 pour cent.

Figure 1-4 : Transport urbain (temps plein et temps partiel) par région (1998-2004)



Source: Données de l'ACTU - 2006

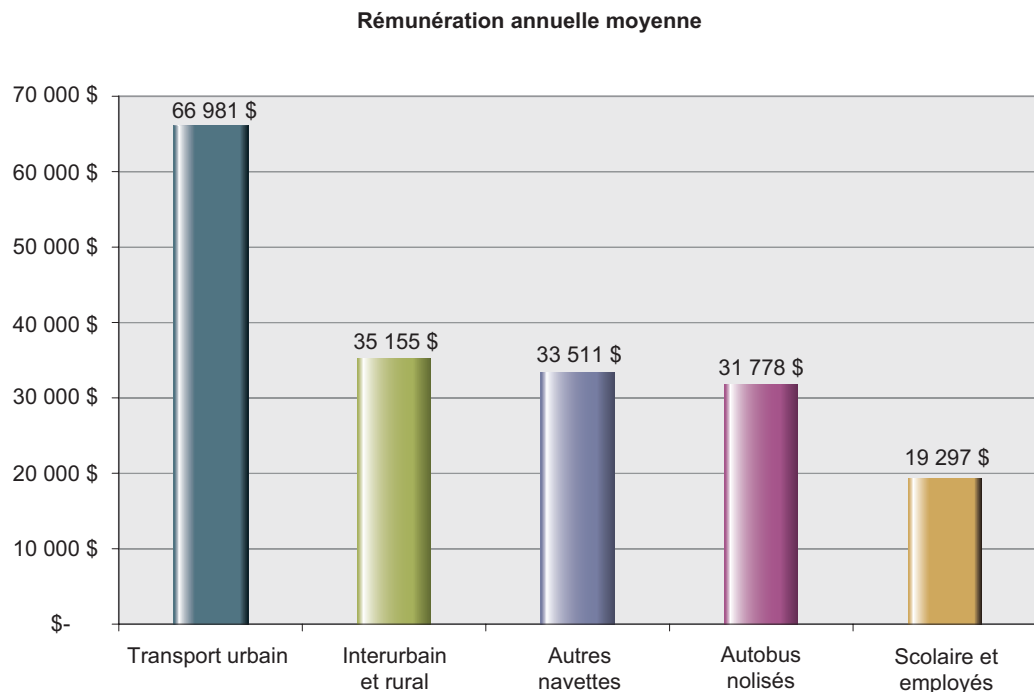
Compétition et rémunération

Certains intervenants de l'industrie sont préoccupés par le manque de mesures innovatrices de recrutement et de fidélisation, de la concurrence accrue pour retenir des employés et des directeurs en raison d'un resserrement du marché du travail ce qui pourraient engendrer une hausse des salaires et aggraver leurs conditions économiques déjà amplement tenues

1. 1. 5. 2 Rémunération au sein de l'industrie

Les données disponibles (2004) incorporent la rémunération annuelle moyenne (taux horaire, salaires et avantages sociaux ainsi que d'autres dépenses comme la sous-traitance, la formation, les uniformes, les repas et autres coûts associés aux ressources humaines) des opérateurs/conducteurs, des mécaniciens et d'autres employés pour présenter des chiffres cumulatifs de chaque sous-secteur (figure 1-5). Les sous-secteurs du transport urbain et du transport scolaire et des employés représentent 47,2 pour cent et 39,9 pour cent des employés de l'industrie, respectivement. Ces données illustrent clairement les différences d'exploitation des sous-secteurs, à savoir les subventions accordées au transport urbain, la syndicalisation, la saisonnalité des services d'autobus nolisés et du transport scolaire ainsi que les emplois à temps partiel du transport scolaire. Les autres facteurs qui peuvent influencer sur les données de rémunération ne sont pas aussi évidents. Par exemple, les chiffres ne révèlent pas l'écart important qui existe entre les services de transport scolaire offerts par le secteur privé d'une province par rapport à ceux offerts par le secteur public d'une autre province.

Figure 1-5 : Rémunération annuelle moyenne par sous-secteur de l'industrie (2004)

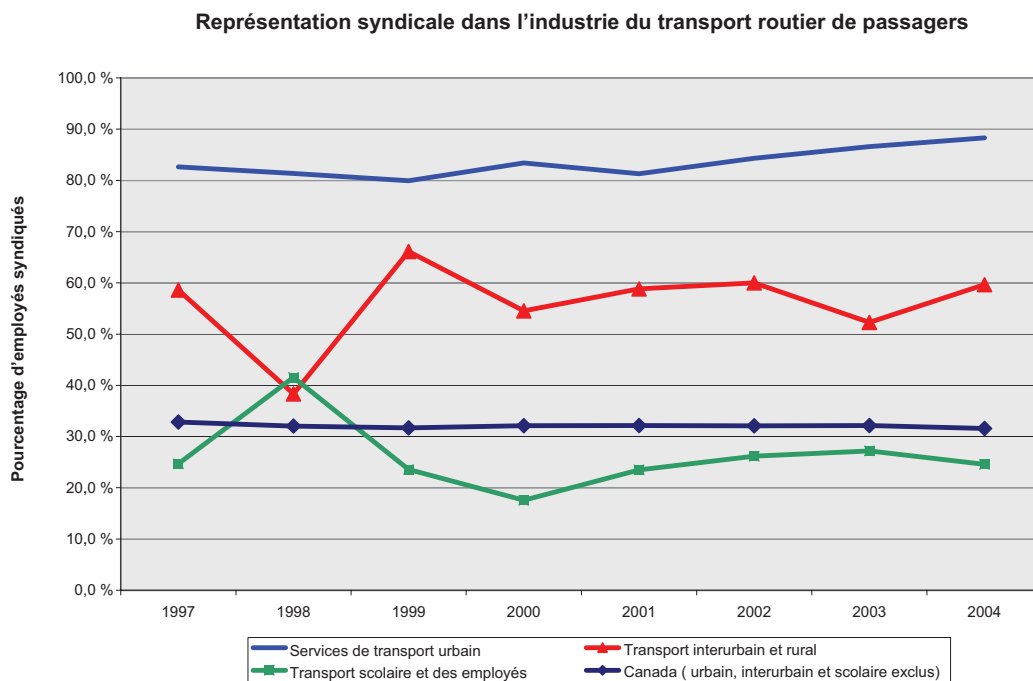


Source: Statistique Canada, données provisoires de 2006 du Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

1. 1. 6 Représentation syndicale

Le niveau de représentation syndicale au sein de l'industrie varie énormément d'un sous-secteur à l'autre. Le sous-secteur du transport urbain présente le niveau de syndicalisation le plus élevé car près de 90 pour cent de tous les employés étaient représentés par un syndicat en 2004. Ce chiffre était légèrement sous les 80 pour cent en 1999. Bien que les chiffres fluctuent, ils révèlent qu'environ 60 pour cent des employés des services du transport

Figure 1-6: Représentation syndicale dans l'industrie de l'autobus



Source: Enquête sur la population active, tableaux personnalisés, RHDSC, 2005

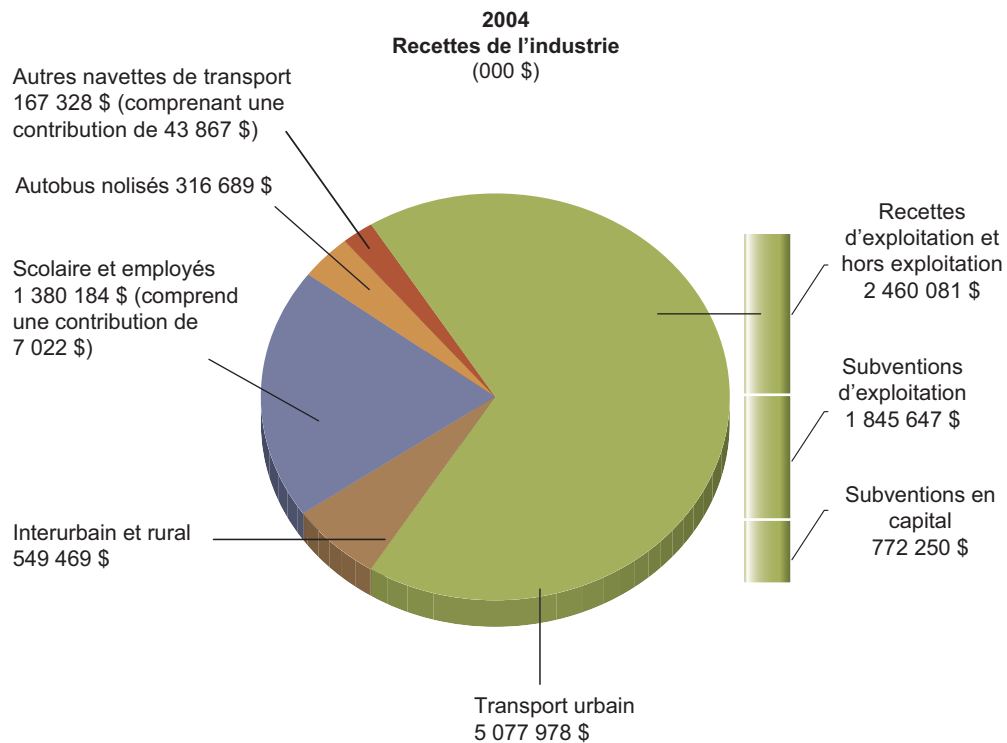
1. 1. 7 Recettes, subventions gouvernementales et marges bénéficiaires

1. 1. 7. 1 Recettes de l'industrie et contributions gouvernementales

L'industrie de l'autobus a présenté un chiffre d'affaires de plus de 7,6 milliards de dollars en 2004. Comme l'illustre la figure 1-7, le transport urbain, exploité en grande partie par des sociétés publiques, est le sous-secteur qui affiche le plus de recettes, à savoir 67,8 pour cent du total de l'industrie. Il est important de préciser que 51,6 pour cent des recettes du transport urbain sont constitués de subventions d'exploitation et d'apport de capitaux du gouvernement. La figure 1-7a et le tableau 1-4 illustrent la nécessité de ces contributions aux services urbains de transport en commun qui, sans ces contributions, auraient perdu plus de 2 milliards de dollars en 2004.



Figure 1-7a : Recettes de l'industrie et contributions gouvernementales 2004



Source: Statistique Canada, données provisoires de 2006 du Bulletin de service -Transport terrestre et maritime

1. 1. 7. 2 Marges bénéficiaires de l'industrie

Comme nous l'indiquent les données provisoires suivantes de 2004 ainsi que les données les plus récentes de Statistique Canada, les marges de profit de l'industrie sont très faibles et certains sous-secteurs dépendent de subventions gouvernementales pour assurer leurs niveaux actuels d'exploitation et de services.

Table 1-4 : Profits des sous-secteurs et l'impact des contributions (en '000 \$) - 2004

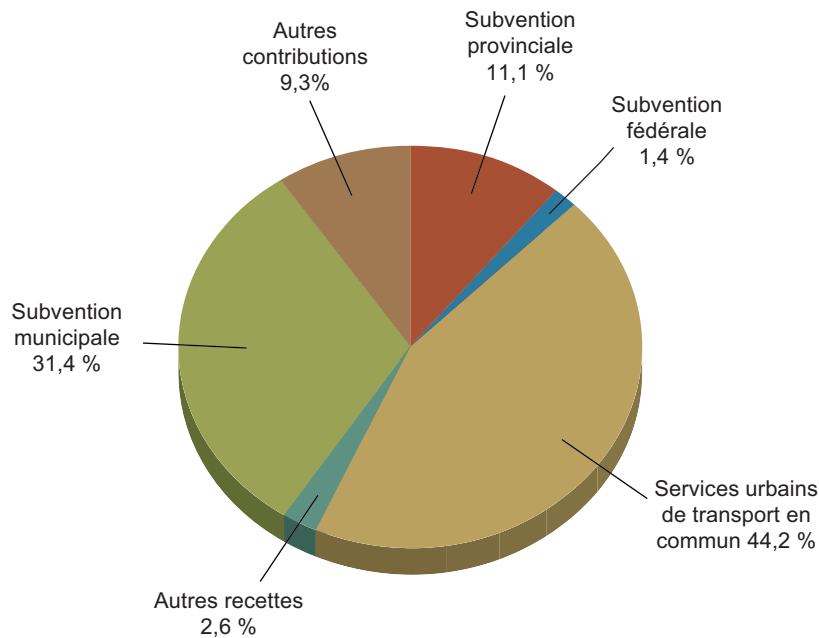
	Transport urbain	Interurbain et rural	Scolaire et employés	Autobus nolisés	Autres navettes
Revenu net subventions incluses	591 880	(2 546)	102 114	26 566	10 767
Pourcentage net - revenu total	11,66 %	n/d	n/d	8,39 %	6,43 %
Bénéfice/ (perte) net sans subventions	(2 026 017)	(2 546)	9 5 092	26 566	(33 100)

Source: Statistique Canada, données provisoires de 2006 du Bulletin de service - Transport terrestre et maritime

Le transport urbain compte particulièrement sur les subventions gouvernementales, voir ci-haut, comme source principale de revenus et cela est attribuable en grande partie à la complexité des infrastructures urbaines et la nature essentielle des services urbains.

« De 1996 à 2004, les contributions gouvernementales (au secteur urbain) ont augmenté en moyenne de +3,8 pour cent par année. Durant la même période, les recettes d'exploitation des réseaux urbains de transport en commun ont connu une hausse (en moyenne) de +5,2 pour cent par année. Par conséquent, la contribution totale du gouvernement aux recettes du transport urbain a chuté de 56 à 53 pour cent (durant cette période). » [Transports Canada - Les transports au Canada 2005; il s'agit de la même source pour les deux figures ci-après]. La figure 1-7b présente les détails des subventions gouvernementales de 2004 au secteur du transport urbain et les autres sources de revenu.

Figure 1-7b : Recettes de 2004 du transport urbain selon la source



1. Autre contribution comprend les taxes dédiées, les transferts d'organismes régionaux; fonds de réserve.
2. Autres recettes incluent les services d'autobus nolisés, d'autobus d'écoliers et autres services d'autobus de voyageurs

Source: *Compilation de Transports Canada, adaptée des données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).*

Transports Canada a adopté une nouvelle présentation des données relatives aux recettes de l'industrie. Ainsi, en présentant par catégorie de sous-secteur les recettes générées par les différentes activités des transporteurs actifs au sein de plus d'un sous-secteur, on croit que les données à la figure 1-7c reflètent plus fidèlement les recettes engendrées par le(s) transporteur(s) exploitant dans ledit (lesdits)



sous-secteur(s). En raison des changements qu'a apportés Statistique Canada aux critères de sondage, les données de 2001 - 2004 sont les plus fiables.

Figure 1-7c : Recettes de l'industrie de l'autobus selon les sous-secteurs, 1997 - 2004

	(Millions de dollars)							
	1997	1998	1999	2000	2001 ¹	2002	2003 ²	2004 ³
Nombre de sociétés	877	1 110	1 062	968	1 813	1 715	1 497	1 500
Sous-secteurs								
Services urbains de transport en commun	1 672	1 694	1 817	1 956	2 092	2 234	2 317	2 500
Services de transport scolaire	826	894	915	964	1 112	1 220	1 233	1 250
Nolisés, navettes et services d'excursion	316	369	352	449	469	506	552	540
Services de transport interurbain régulier	241	240	236	271	332	329	319	370
Autres recettes d'exploitation/voyageurs	191	216	219	225	246	283	197	190
Livraison express de colis	79	87	88	96	98	100	101	105
Total (excl subventions gouvernementales)	3 326	3 499	3 627	3 961	4 349	4 672	4 719	4 955
Subventions gouvernementales	2 137	2 386	2 562	2 271	2 355	2 440	2 774	2 780
Total	5 463	5 885	6 189	6 231	6 703	7 112	7 493	7 735

1. De 1997 à 2000: Comprend les transporteurs ayant des recettes annuelles supérieures à 200 000 \$. À compter de 2001, Statistique Canada a lancé un nouveau sondage « Transport des voyageurs par autobus et transport urbain » englobant un plus grand nombre de sociétés (aucun seuil de revenus).
2. Données provisoires de 2003.
3. Données estimatives de Transports Canada.
4. Incluent les subventions d'exploitation et d'immobilisation aux services urbains de transport en commun.

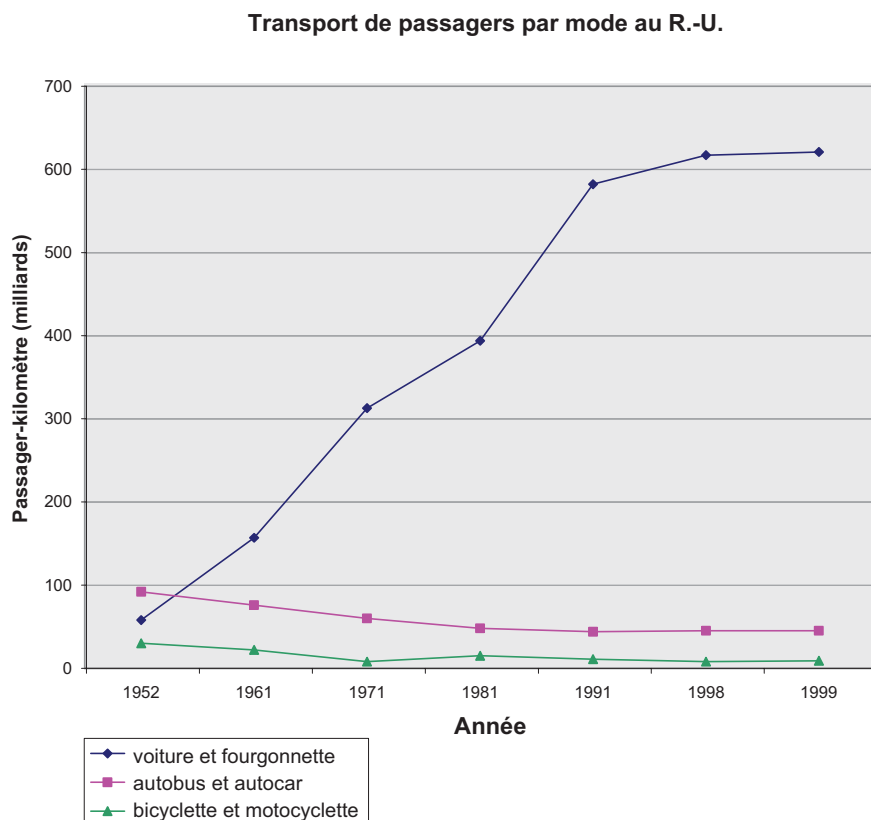
Sources: *Transports Canada, adapté de Statistique Canada, statistique des voyageurs par autobus et transport urbain, Cat. 53-215,*

1. 1. 8 Évolution de l'industrie

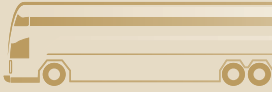
L'industrie du transport routier de passagers est une industrie en pleine maturité qui remonte au tournant du siècle dernier. Toutefois, depuis le milieu des années 1900, l'industrie de l'autobus fait face à de nombreux défis imposés par son concurrent principal, le véhicule automobile.

Puisque les données canadiennes ne sont pas comparables, nous avons recours aux statistiques du Royaume-Uni et des États-Unis, les figures 1-8 et 1-9 respectivement, pour illustrer comment l'automobile est devenue, au fil des ans, le moyen de transport de la majorité des voyageurs sur les routes de ces pays, et ce dans le but d'élucider une tendance similaire au Canada.

Figure 1-8 : Tendances à long terme du transport des passagers au R.-U.



Source: Bureau des statistiques nationales, 2005

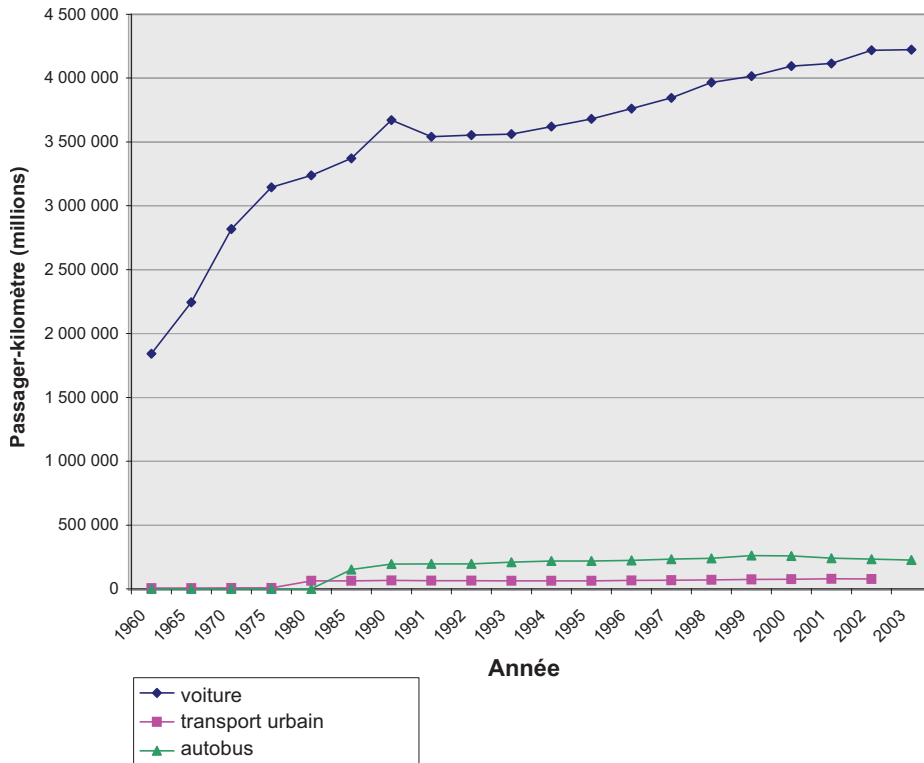


Passager-kilomètre:

une unité de mesure de transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Par exemple, un autobus transportant 50 passagers sur une distance de 10 kilomètres enregistrerait 500 passagers-kilomètres. Une voiture ayant une seule personne à bord devrait parcourir 500 kilomètres pour accumuler un nombre équivalent de passagers-kilomètres.

Figure 1-9 : Tendances du transport de passagers aux É.-U.

Transport de passagers par mode aux É.-U.

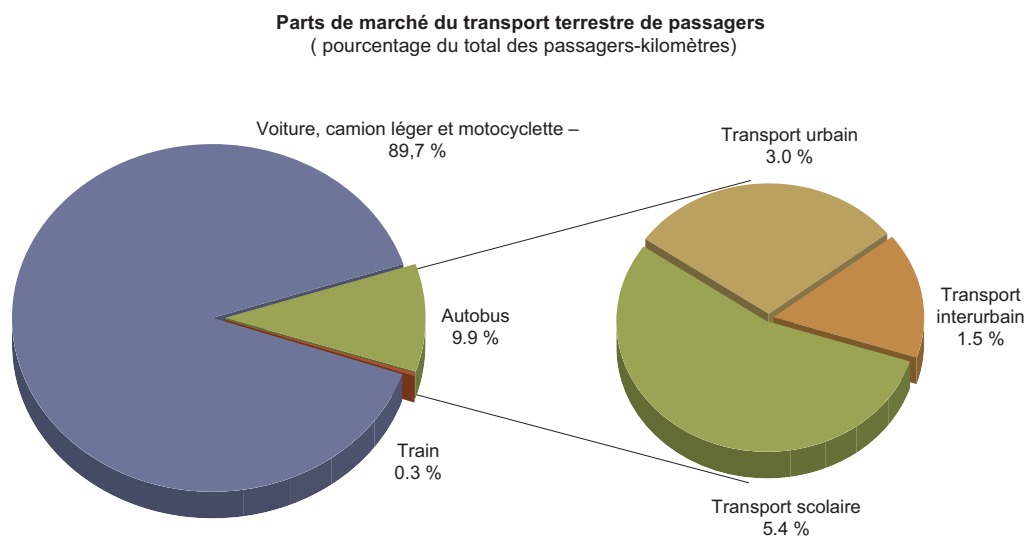


Source: U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, 2005

1. 1. 8. 1 Parts de marché de l'industrie de l'autobus au Canada

Des données canadiennes récentes provenant du ministère des Ressources naturelles Canada établissent la position de l'industrie de l'autobus au sein du marché du transport terrestre de passagers en termes de parts de marché relatives, à présent et au cours des dix dernières années. De façon générale, la taille du marché de l'industrie de l'autobus est éclipsée par le véhicule automobile, sous toutes ses formes. En 2002, les autobus représentaient 9,9 pour cent des passagers-kilomètres sur route et sur rail. (*figure 1-10*)

Figure 1-10 : Parts de marché du transport terrestre de passagers 2002



Source: Ressources naturelles Canada, 2004

Malgré la tendance historique constamment à la hausse du véhicule automobile, les données ci-après nous indiquent que la part de l'autobus dans le transport de passagers s'est améliorée. Au cours des dix dernières années, la part de l'autobus a augmenté d'environ 10 pour cent (*figure 1-11*). Cette amélioration de la part de l'autobus par rapport au déplacement total de passagers sur route et sur rail se reflète également par une augmentation générale et une croissance soutenue du nombre de passagers-kilomètres effectués par autobus depuis 1990 (*figure 1-12*). Par contre, malgré la croissance importante au début des années 1990, le véhicule automobile privé (voiture, camion léger et motocyclette) n'affiche aucun gain en matière de passagers-kilomètres parcourus entre 1994 et 2002 (*figure 1-13*).



Figure 1-11 : Parts de marché du transport par autobus

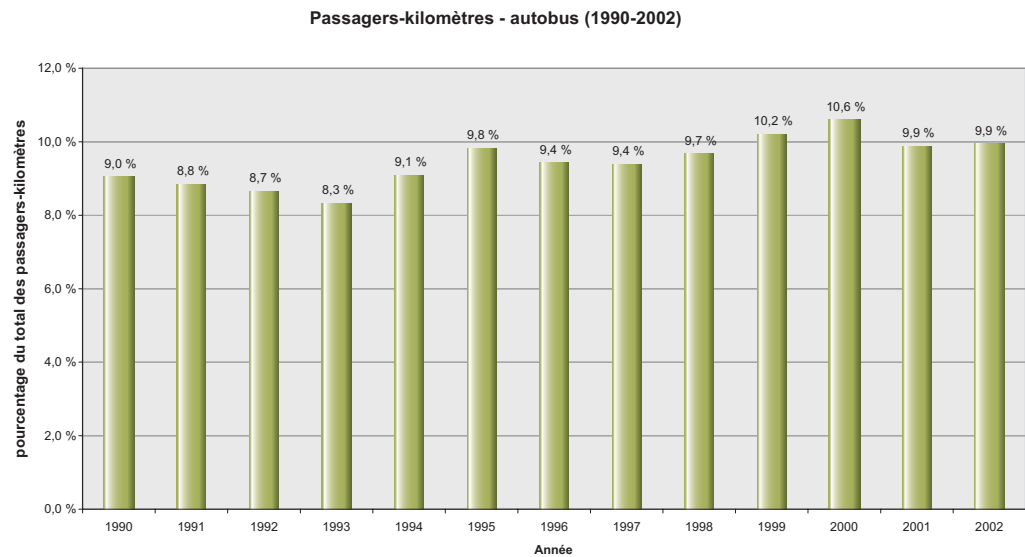
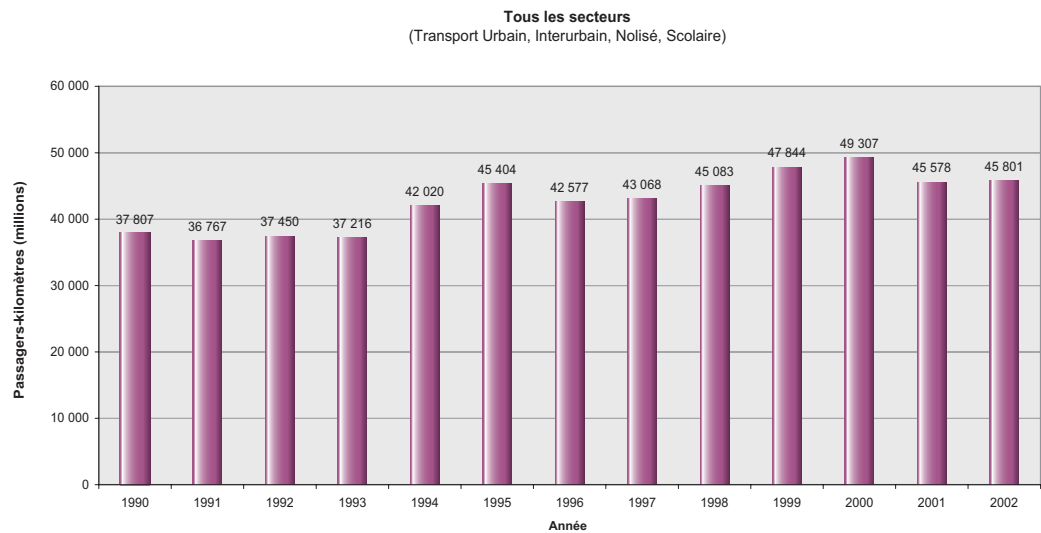
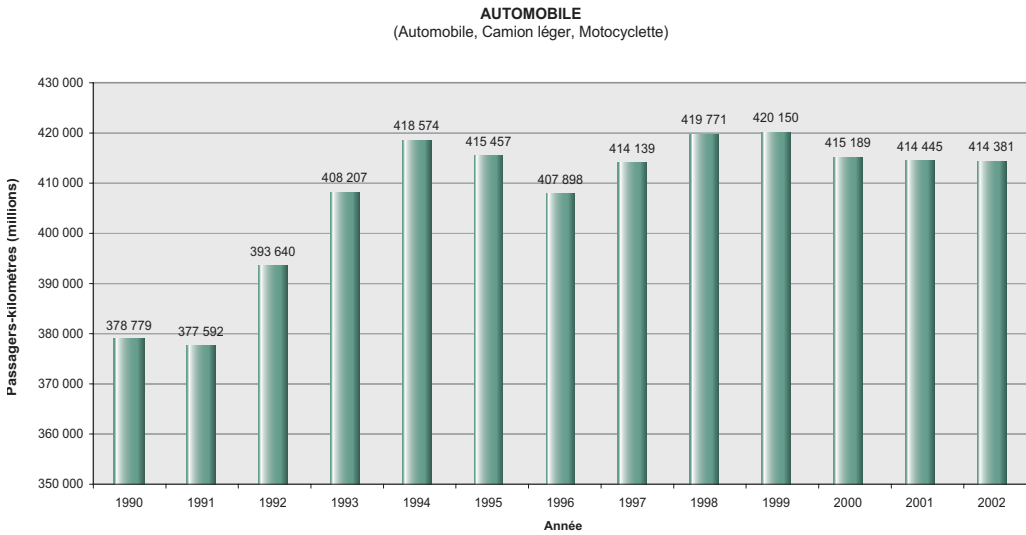


Figure 1-12 : Passagers-kilomètres - autobus (1990-2002)



Source: Ressources naturelles Canada, 2004

Figure 1-13 : Passagers-kilomètres - automobile

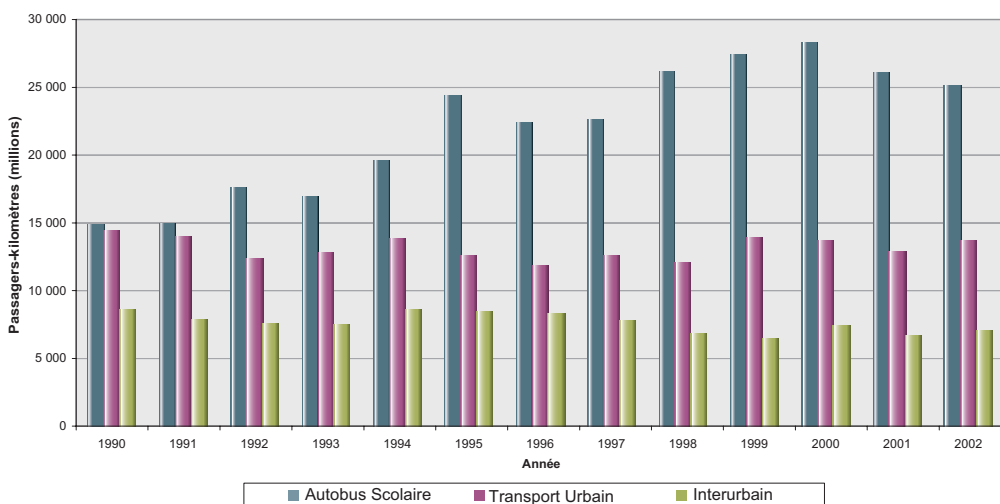


Source: Ressources naturelles Canada, 2004

Ventilation par sous-secteur de l'industrie (figure 1-14):

- les passagers-kilomètres du transport scolaire ont connu une tendance à la hausse au cours de la période 1990-2000, mais sont retombés depuis lors;
- les passagers-kilomètres du transport urbain ont démontré une stabilité relative au cours de la même période; et
- les passagers-kilomètres du transport interurbain par autocar maintiennent une tendance à la baisse depuis 1994.

Figure 1-14 : Passagers-kilomètres par sous-secteur (1991-2002)



Source: Ressources naturelles Canada, 2004



En ce qui concerne l'achalandage, le tableau 1-5 indique la progression du nombre de passagers dans les sous-secteurs du transport interurbain et du transport en commun de l'industrie. Durant cette période de dix ans, les sous-secteurs ont connu des hausses et des baisses de l'achalandage.

Tableau 1-5 : Passagers transportés par les services interurbains et de transport en commun, de 1985 à 2003

Année	Passagers ¹ interurbains (millions)	Taux de croissance (pour cent)	Passagers ² transport en commun (millions)	Taux de croissance (pour cent)
1992	14,9		1 432,1	
1993	10,9	(27,0)	1 396,5	(2,5)
1994	11,4	5,3	1 360,7	(2,6)
1995	12,5	9,3	1 361,1	0,0
1996	13,6	8,8	1 352,9	(0,6)
1997	14,7	8,1	1 382,2	2,2
1998	14,3	(2,7)	1 388,4	0,4
1999	13,9	(2,8)	1 442,0	3,9
2000	14,3	2,9	1 493,9	3,6
2001	15,2	6,2	1 481,1	(0,9)
2002	15,1	(0,6)	1 537,1	3,8
2003	14,0	(7,4)	1 559,7	1,5
2004 ³	15,5	10,9	1 558,2	2,5

Source: Transport Canada, 2004g

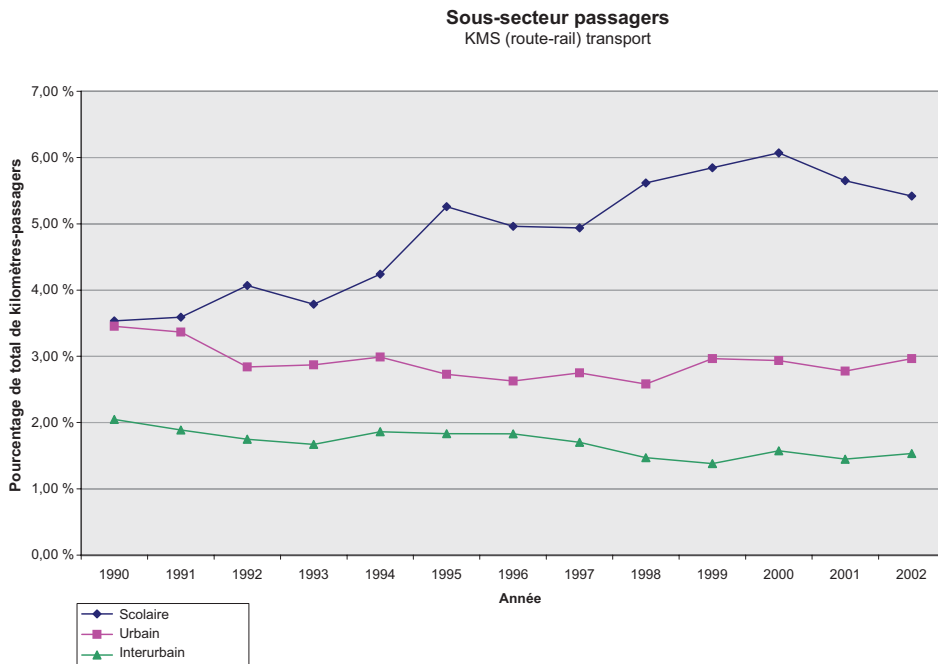
¹ Usagers des services interurbains réguliers.

² Usagers des services urbains de transport en commun uniquement.

³ Interurbain, estimation de Transports Canada

La figure 1-15 illustre bien les gains appréciables du sous-secteur du transport scolaire en parts de marché du transport terrestre, au cours de la dernière décennie.

Figure 1-15: Parts de marché des passagers du transport terrestre (autobus)



Source: Ressources naturelles Canada, 2004

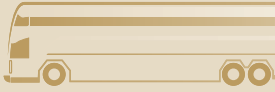
1. 2 Les syndicats – une force vive de l’industrie de l’autobus au Canada

Au cours de l’étude, les intervenants ont indiqué que les relations entre la direction et les travailleurs sont généralement harmonieuses partout au pays et que les deux parties sont ouvertes à la collaboration. Ces relations devraient demeurer positives, surtout si les parties continuent à reconnaître qu’elles doivent travailler ensemble afin de surmonter les difficultés perpétuelles les plus inquiétantes telles que la violence et la sécurité.

1. 2. 1 Aperçu

A Une entité vitale de l’industrie des transports depuis plus d’un siècle dans nombreuses collectivités canadiennes, le mouvement syndical veille à actualiser et à réorienter ses efforts dans l’intérêt de ses membres au sein de l’industrie du transport routier de passagers et ce, dans une conjoncture qui a évolué de façon radicale depuis les premières revendications relatives aux conditions de travail décentes et aux traitements équitables.

Aujourd’hui, bon nombre des syndicats représentant les travailleurs du milieu des transports collectifs ont bien évolués et possèdent des services de recherche, d’élaboration de politiques et de lobbying. Les syndicats sont bien renseignés, possèdent une acuité politique et agissent de façon stratégique.



Par exemple, le Syndicat uni du transport, conseil canadien (SUT) s'est présenté devant le Comité des finances du gouvernement fédéral, tous les ans depuis une décennie pour faire valoir la nécessité d'un financement accru pour le transport en commun et des incitatifs comme les laissez-passer exempts d'impôt fournis par l'employeur dans le but d'augmenter le nombre d'usagers du transport collectif.

Le SUT se penche également sur les lois concernant les droits de la personne, le Code du travail du Canada et autres pièces législatives ou règlements de sorte que la portée de leurs dispositions s'applique aussi aux situations les plus locales et de moins grande envergure.

Le bien-être du travailleur appartenant à une unité d'accréditation ou relevant d'une section locale demeure le point central des démarches syndicales qui sont le plus communément évoquées dans la convention collective, à l'échelle locale.

Comme le mentionne le paragraphe 1.1.6, le niveau de représentation syndicale au sein de l'industrie de transport routier de passagers varie énormément d'un sous-secteur à l'autre.

Parmi les employés syndiqués figurent les opérateurs/conducteurs, les responsables de l'entretien et les mécaniciens, les répartiteurs, les inspecteurs, le personnel chargé de la formation, des ventes et les employés de bureau pour ne nommer que ceux-là.

1. 2. 2 Les syndicats

Tous les syndicats décrits ci-après ont collaboré avec le CCTP, soit en siégeant au conseil d'administration, à l'un des comités ou des groupes d'études ou à titre de conseiller.

Syndicat uni du transport, conseil canadien (SUT)

Créé en 1982, le Conseil canadien est le principal porte-parole du Syndicat uni du transport pour toute question liée au transport collectif au Canada y compris les questions de nature législative ou politique, du milieu de l'éducation, de la santé et sécurité, ou des aspects culturels et du bien-être social. Le SUT compte plus de 25 000 salariés répartis dans 41 unités de négociation au sein des services urbains de transport en commun et des services du transport interurbain au Canada.

Fiers de son engagement soutenu auprès du Conseil canadien du transport de passagers, les membres du syndicat regroupent des personnes de diverses cultures parmi les conducteurs, les techniciens d'entretien (principalement des mécaniciens et des préposés à l'entretien des autobus), et le personnel de supervision, de sécurité et des ventes.

Le Conseil canadien du SUT est résolument engagé à améliorer les conditions de travail et la qualité de vie de tous ses membres par le biais de programmes de formation et de perfectionnement et en défendant les intérêts des travailleurs.

Syndicat canadien des employées et employés professionnels et de bureau – SEPB (COPE)

Affilié au Congrès du travail du Canada (CTC), les membres du SEPB se composent de 34 000 salariés répartis dans 49 sections locales à travers le Canada.

Anciennement connu sous le nom du Syndicat international des employés professionnels et de bureau (SIEPB), le syndicat représente les employés de bureau, les techniciens, les employés professionnels et les représentants des ventes tant du secteur public que privé. Les membres du SEPB travaillent dans plusieurs secteurs industriels, y compris les sociétés de la Couronne, les commissions scolaires, les caisses populaires et d'économie, les compagnies d'assurances et les utilités publiques, les usines de papier, les sociétés de transport, les centres communautaires et les bureaux de syndicats et bien d'autres employeurs.

Le SEPB représente environ 500 employés du transport en commun de l'île de Vancouver et du Lower Mainland de la Colombie-Britannique, et la plupart d'entre eux sont des formateurs, des horairistes, des policiers du transport en commun, du personnel des bureaux administratifs et des employés de bureau.

Travailleurs canadiens de l'automobile - TCA (CAW)

Le TCA constitue le plus important syndicat du secteur privé au Canada ayant plus de 250 000 membres répartis dans 282 sections locales et oeuvrant dans 1,600 milieux de travail. Avec ses membres et ses services internes, le TCA planche sur les processus de négociation collective et se préoccupe d'un ensemble d'enjeux liés au milieu de travail et aux questions économiques et de justice sociale.

Bien connus pour leur présence dominante dans le secteur automobile avec plus de 40 000 membres, les TCA représentent environ 5 pour cent des syndiqués de l'industrie de l'autobus au Canada. Parmi les principales unités de négociation on retrouve la société Coast Mountain Bus, le fournisseur de services urbains de transport en commun dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique (3 100 travailleurs, dont 90 pour cent sont des conducteurs) et un certain nombre d'employés de Laidlaw travaillant dans le transport scolaire dans différentes régions du pays (1 250 travailleurs).

Syndicat canadien de la fonction publique - SCFP (CUPE)

Comptant 550 000 membres et 2 500 sections locales au sein de 12 divisions, le SCFP est l'un des plus importants syndicats au Canada. Le SCFP représente les travailleurs des secteurs suivants : soins de santé, éducation, municipalité, bibliothèques, université, services sociaux, services publics, transports, services d'urgence et lignes aériennes. Outre la section locale 301 qui représente les conducteurs du transport urbain de Montréal, la présence du SCFP au sein de l'industrie de l'autobus se manifeste dans différentes régions de l'Ontario, du Québec, et des provinces de l'Atlantique, surtout dans les secteurs du transport urbain et des autobus scolaires.



Travailleurs unis des transports - TUT (UTU)

Les Travailleurs unis des transports – par l’intermédiaire de la Fraternité des agents de train (BRT), l’un des syndicats prédécesseurs – a fait son apparition dans l’industrie de l’autobus en 1928, à peu près en même temps que les sociétés de chemin de fer lancent leur première compagnie d’autobus.

Les TUT comptent 5 500 membres au sein de l’industrie des transports au pays et plus de 80 000 au total en Amérique du Nord. Le syndicat regroupe ses activités dans trois secteurs prioritaires de services à ses membres, notamment la prévention et les domaines législatif et financier. On dénombre des unités de négociation à la Ontario Northland et dans le secteur ferroviaire de la société GO Transit, dans la Région du Grand Toronto.

Confédération des syndicats nationaux – CSN (CNTU)

La Confédération des syndicats nationaux est une confédération québécoise de neuf groupes comprenant des syndicats, des centrales et des fédérations. La CSN s’est engagé à mettre en place des structures démocratiques, socio-économiques, politiques et culturelles qui assureront une qualité de vie à leurs membres.

La CSN représente environ 1 100 conducteurs au sein de l’industrie du transport routier de passagers au Québec, regroupés dans des unités de négociation dans les villes de Québec et de Laval.

Autre

Un petit nombre de travailleurs de l’industrie de l’autobus est également représenté par la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE) et les Métallurgistes unis d’Amérique.

1. 2. 3 Problématiques courantes

Selon un échantillonnage de représentants syndicaux à qui on a demandé quels étaient les enjeux les plus cruciaux ou émergents qui figureront dans les rondes de négociation à venir ou qui font régulièrement l’objet de discussion avec les parties patronales, aucune problématique n’est ressortie plus importante qu’une autre, à l’exception de la violence auprès des conducteurs qui est une préoccupation générale. Par conséquent, les enjeux sont présentés en ordre alphabétique.

Absentéisme

Dans l’industrie du transport routier de passagers, l’absentéisme pose un certain défi par rapport à d’autres industries semblables. Les représentants syndicaux maintiennent que c’est attribuable en partie à la santé physique des conducteurs puisqu’ils sont exposés à un grand nombre d’usagers du transport et qu’ils sont assujettis à des fluctuations de température lorsque les passagers montent ou descendent de l’autobus en fonction des conditions climatiques.

Au Canada, dans les milieux de travail syndicalisés, le taux d’absentéisme est généralement fixé selon une « moyenne d’unité de négociation ». C’est une formule établie par l’employeur et qui est fondée sur le nombre moyen d’heures travaillées

et le nombre d'heures absentes et qui fait l'objet d'examen lors de la création des unités de négociation. Les représentants syndicaux ont indiqué que bon nombre d'employeurs sont réticents à partager les données sur l'absentéisme de façon régulière et en conséquence, il leur est difficile d'examiner et de comprendre les tendances.

Dans un réseau de transport urbain de taille moyenne, les conducteurs disposent d'un seuil de 20 jours par année. Lorsqu'ils dépassent ce nombre, les deux parties, l'employeur et la section locale, se penchent sur la question pour en déterminer les causes et prendre des mesures disciplinaires, le cas échéant.

À l'heure actuelle, les syndicats demeurent convaincus que le taux d'absentéisme sera stable ou pourrait même être appelé à augmenter en raison des niveaux de stress élevés des conducteurs.

- **Pandémie de grippe et autres risques sanitaires**

Les syndicats ont effectué des recherches exhaustives sur cette question et recommandent, dans le cadre d'une négociation collective, les éléments suivants: des mécanismes de surveillance de la santé des employés; une formation et l'outillage d'équipes internes en cas de grippe; des moyens pour venir en aide aux employés malades; le maintien des salaires pour ceux qui sont affligés; la facilité du retour au travail après la mise en quarantaine; des procédures et des fournitures sanitaires adéquates; et une ventilation appropriée dans les immeubles et les véhicules.

- **Privatisation et partenariats public-privé**

Ces deux enjeux, la privatisation et les partenariats public-privé, continuent de dominer les débats syndicaux au sein de l'industrie du transport routier de passagers puisque les emplois constituent l'une des priorités syndicales au moment des négociations de conventions collectives.

En raison des contraintes liées aux coûts, plusieurs réseaux de transport ont recours à la sous-traitance pour combler certains postes au volant (transport adapté, par exemple) et à l'atelier (responsables de l'entretien et du nettoyage des autobus).

En regard d'un partenariat public-privé, les syndicats croient qu'il peut réussir si le gouvernement s'occupe du financement des équipements, de la technologie, de la sécurité des personnes et de la sensibilisation du public aux bienfaits du transport en commun et d'un comportement acceptable à bord des autobus. Les syndicats ont exprimé des préoccupations quant à la qualité des services assurés par les sous-traitants.

- **Conciliation travail-famille**

Outre le Code canadien du travail, les gouvernements provinciaux appliquent différentes normes de travail concernant les heures de service. Pour les syndicats, les heures de service sont l'amorce de discussion relative à « l'équilibre travail et vie personnelle ». Les syndicats canadiens croient qu'un certain nombre de facteurs y compris la violence, la pression et le stress attribuables à une mauvaise planification des trajets, les conditions météorologiques et les structures en place comme les quarts de travail



fractionnés et les listes de relève contribuent à la hausse du degré d'insatisfaction professionnelle chez les employés qui cherchent à équilibrer leur vie professionnelle et leur vie personnelle.

Dans le sous-secteur des services urbains de transport en commun, les femmes avec enfants éprouvent de la difficulté à concilier leurs responsabilités familiales et les horaires de travail; par contre, elles sont de plus en plus en demande car l'industrie de l'autobus tente de renflouer le bassin de main-d'œuvre.

- **Technologie**

Selon les représentants syndicaux, la sécurité dans le transport en commun passera l'adoption des technologies avancées. La présence du système de positionnement mondial (GPS) et les caméras à bord des autobus sont maintenant chose courante et continueront de prendre de l'essor dans la mesure où l'industrie met en valeur le potentiel d'une capacité de service accrue.

Tandis que les syndicats insistent pour dire que les employeurs ne doivent pas avoir recours à la technologie à des fins punitives ou disciplinaires, ils reconnaissent cependant que les avancées technologiques sont permanentes et qu'elles peuvent offrir une contribution positive aux travailleurs.

- **Violence contre les conducteurs du transport en commun et autres salariés**

Les syndicats consacrent beaucoup d'attention et d'efforts de recherche à cette question. Ils préconisent la poursuite judiciaire comme élément le plus dissuasif contre des gestes de violence à l'égard des conducteurs et, dans le cadre des plus récentes négociations collectives ou de celles à venir, la prévention de la violence est l'une des principales revendications syndicales.

Au début de l'été 2006, le Syndicat du transport uni, conseil canadien, était l'hôte de la première Conférence sur la violence et la sécurité dans l'industrie du transport routier de passager. La conférence a mis l'accent sur la nécessité de recueillir des données récentes et utiles de toutes les régions du pays de sorte que les parties patronale et syndicale puissent faire des représentations plus efficaces auprès de tous les paliers de gouvernement afin que des programmes et des mesures législatives soient adoptés pour réduire la recrudescence d'activités violentes.

1. 2. 4 Convention collective

Il incombe aux syndicats de négocier les conventions collectives en mettant sur pied des équipes chargées de la négociation qui se composent habituellement du président de la section locale, d'un représentant des finances, et de représentants des milieux de travail, soit des conducteurs soit des employés d'entretien.

De 1999 à 2005, il a eu 47 arrêts de travail impliquant 18 856 travailleurs, ce qui équivaut à une perte de 355 030 jours-personnes - un chiffre sensiblement plus élevé que les autres modes de transport, dont les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime, et les industries du taxi et du camionnage.

De façon générale au Canada, les **trois enjeux les plus importants** à la table, lors des négociations entre les compagnies d'autobus ou les sociétés de transport publiques et les syndicats sont les suivantes:

- **Sécurité d'emploi:** en raison du recours accru à la privatisation et aux partenariats public-privé, la sécurité d'emploi revêt une très grande importance dans les négociations actuelles et dominera les négociations dans les cinq à dix prochaines années.
- **Salaires:** les traitements accordés au sein de l'industrie, surtout aux services urbains du transport en commun et interurbains par autocar, satisfont les normes actuelles à l'exception de certaines provinces comme l'Alberta et la Colombie-Britannique, où les salaires élevés de l'industrie des ressources naturelles viennent soutirer les talents du bassin de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier de passagers. Les questions salariales englobent les taux de base et les échelles salariales ainsi que les questions de traitement des heures supplémentaires (primes de quart, primes de poste, etc.). Les allocations à titre de témoin et pour la rédaction de rapports d'accidents, qui s'appliquent presque uniquement aux conducteurs au volant qui sont témoins d'une variété d'accidents et d'incidents, font souvent l'objet de discussion lors des négociations.
- **Sûreté et sécurité des employés:** en raison d'une incidence accrue des gestes violents contre les conducteurs, surtout dans le transport urbain et en raison de leur nature complexe et de très grande portée, impliquant les services policiers des transports, les employés de l'entretien et autres membres du personnel, les syndicats cherchent à obtenir des engagements fermes et une allocation financière précise en vue de la formation, de la protection durant les heures de travail, des campagnes de sensibilisation du public, et de l'aide pour les victimes. L'engagement du STU pris en mars 2006, suite à la « Conférence sur la violence et la sécurité dans les industries du transport en commun et du transport interurbain » est un excellent exemple d'une approche syndicale pro-active sur le sujet de la violence et la sécurité au travail. Le syndicat s'engage à mettre l'accent sur les points suivants:
 - Élaborer et promouvoir une politique de « tolérance zéro » et une campagne de sensibilisation du public
 - Créer un formulaire de rapport de voies de fait normalisé pour tous les réseaux/sociétés qu'il représente
 - Distribuer à toutes les sections locales les dépliants « Le droit de refuser de travailler » conformément aux règlements de santé et sécurité
 - Mettre en place des bases de données pour recueillir le nombre d'incidents de violence contre les salariés syndiqués et la jurisprudence sur les voies de fait contre les travailleurs du secteur des transports
 - Collaborer avec les représentants de l'industrie via la mise sur pied de comités paritaires patronaux/syndicaux pour régler cette problématique
 - Consulter les magistrats et les services policiers
 - Faire des représentations auprès des gouvernements fédéral et provincial pour des modifications au code criminel et pour un financement accru pour la sécurité dans les transports



Consolidation de l'industrie

Les parties prenantes de l'industrie conviennent que le resserrement économique se traduit par une concentration des fournisseurs de services. Les plus importants sont en mesure de capitaliser sur les économies d'échelle et de suivre la cadence des hausses de coût et de la pression en baisse sur les recettes. L'incidence dans plusieurs collectivités — surtout très marquée dans les provinces de l'Atlantique — est considérable puisque plusieurs petites entreprises locales, de petite taille, doivent se retirer du marché, malgré leurs longs antécédents dans la communauté. Souvent, personne n'est en mesure de prendre la relève du fournisseur qui envisage sa retraite ou ne désire le faire.

Suite à un examen d'environ soixante conventions collectives du transport en commun, on retrouve les revendications suivantes : une allocation pour les outils et l'assurance connexe; l'approvisionnement et le nettoyage d'uniformes; des congés (deuil, parental, etc.); des avantages sociaux (congés de maladie, soins dentaires, soins oculaires, médicaments, etc.); des négociations en lien avec les périodes de probation, le temps d'affectation, le temps d'arrivée, et la retraite.

1. 2. 5 Griefs et résolution des différends

En marge du processus de négociation collective, le recours aux griefs constitue l'outil conventionnel de négociation des syndicats. Ainsi, les griefs non résolus peuvent déclencher diverses mesures syndicales, y compris les arrêts de travail.

Bien que plusieurs employeurs et sections locales au Canada aient mis en place divers mécanismes de règlement extrajudiciaire des différends et d'autres méthodes consensuelles pour régler les conflits internes, les griefs portent généralement sur l'interprétation précise qu'accordent les parties patronale et syndicale aux dispositions d'une convention collective en vigueur.

Les représentants syndicaux interrogés ont également indiqué que le nombre plus élevé de griefs et de cas d'arbitrage était parfois attribuable à un manque d'expérience de la part d'un des représentants patronal-syndical, et par conséquent, l'efficacité recherchée dans le cadre d'un processus de négociation est compromise.

1. 2. 6 L'influence des syndicats sur l'avenir de l'industrie du transport routier de passagers

La sécurité et la protection des employés étant une préoccupation importante, les syndicats canadiens qui négocieront le contrat de travail des employés au cours des prochaines années exigeront un engagement formel des employeurs à améliorer la protection des hommes et des femmes de l'industrie, notamment :

- Un train de mesures de sécurité en place en tout temps pour protéger les travailleurs en cas d'interventions sanitaires d'urgence ou d'une pandémie;
- Un investissement dans des campagnes d'éducation du public concernant les comportements acceptables dans un environnement de transport urbain avec l'accent sur les conséquences.

À l'heure actuelle, les syndicats auront une influence accrue et plus avertie sur l'élaboration des politiques, à savoir :

- Une présence accrue au niveau fédéral afin d'influencer l'élaboration de politiques sur les transports en commun. Outre les questions directement liées au financement et aux politiques de transport, l'accent sera aussi mis sur les représentations pour protéger la vie privée et les renseignements personnels.
- Une pression politique en collaboration avec les employeurs locaux, provinciaux et nationaux, afin de poursuivre les agresseurs et les auteurs d'actes violents à l'endroit des employés de l'industrie de l'autobus jusqu'aux limites prévues par la loi.

Selon les sources syndicales, l'obtention d'une entente satisfaisante pour la section locale demeure un des rôles clés des syndicats. Veiller à la pérennité de l'industrie canadienne du transport par autobus demeure également l'une de leurs coresponsabilités primordiales.

1. 3 La structure évolutive de l'industrie

1. 3. 1 Consolidation de l'industrie

La structure de l'industrie a changé de façon appréciable suite aux nombreuses consolidations; Laidlaw, en particulier, avait une stratégie musclée de croissance au cours des années 1990. Parmi ses acquisitions remarquées figurent l'achat de Greyhound Canada en 1997, Greyhound Lines aux États-Unis et Voyageur Colonial Bus Lines en 1998, et la société Penetang-Midland Coachlines en 2000. Plusieurs compagnies de transport scolaires ont également fait l'objet d'acquisition de la part de Laidlaw.

Selon le rapport du Comité permanent sénatorial sur le transport interurbain par autocar (Fraser, 2002), les sociétés Laidlaw ont indiqué détenir 45 pour cent des parts du marché de l'achalandage dans un mémoire écrit remis au comité. En revanche, la part de *Greyhound Canada Transportation Corporation* se chiffre à 40 pour cent.

Le rapport Fraser fait grand état des inégalités de la réglementation économique qui ont eu une influence prédominante sur l'élaboration de stratégies corporatives. En fait, l'une des principales préoccupations du rapport porte sur les changements organisationnels découlant d'une restructuration suite à une fusion, acquisition ou à une autre transaction et leur incidence sur la culture de l'entreprise. Il s'agit d'une question qui affecte le professionnalisme, le recrutement et le maintien en poste des employés dans des secteurs démographiques clés, comme l'ont si bien noté le rapport de la *Transportation Research Board* des États-Unis (2001c), l'Étude des ressources humaines du secteur réalisée par Price Waterhouse (1997) et le Rapport sur la pénurie de main-d'œuvre qualifiée du CCTP (2003).

Par ailleurs, Orléans Express est aussi très actif au chapitre des fusions et acquisitions. Orléans Express compte 500 employés et transporte 1,7 million de passagers par année et près d'un million de colis. Keolis, un important conglomérat français, est maintenant propriétaire d'Orléans Express qui a fait l'acquisition récemment du Groupe SMT/Acadia ce qui en fait le plus important exploitant de services de transport réguliers au Québec, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Les intérêts étrangers sont également un facteur en Ontario puisque Coach Canada a fait l'acquisition de Trentway-Wagar et Coach Canada fait partie de Stagecoach Group, une société qui exploite des services de transport par autocar au Royaume-Uni, aux États-Unis, au Canada et en Nouvelle Zélande.

Bien qu'il existe très peu de documentation décrivant l'incidence de la consolidation du transport scolaire au Canada, ce sous-secteur a connu une importante consolidation en raison de la stratégie d'acquisitions de Laidlaw. Une analyse récente des investissements du sous-secteur relève une fragmentation du marché et la nature sensible de l'industrie aux fluctuations des prix et conclut que

Très peu d'information ressort des groupes d'études ou des entrevues à l'égard de l'importance des initiatives intermodales. Les participants ont tout de même donné quelques exemples d'initiatives conçues pour assurer des liaisons modales :

- *L'intégration de stationnement pour vélos pour favoriser l'accès aux usagers;*
- *Les stationnements incitatifs pour désencombrer les centres-villes;*
- *L'expansion du transport par rail léger en complémentarité avec le transport en commun; et*
- *Le partage de la capacité véhiculaire parmi les sous-secteurs.*



Partenariats public-privé

Un partenariat public-privé est une initiative de collaboration visant la fourniture d'infrastructure ou la prestation de services, reposant sur l'expertise du partenaire le mieux apte à répondre à des besoins publics clairement définis au moyen de l'affectation des ressources et de l'imputation des risques et des récompenses les plus appropriées.

Dans le cadre d'un partenariat public-privé, le secteur public est responsable de la surveillance et de l'évaluation de la qualité alors que le secteur privé est plus étroitement lié à la prestation réelle du service ou à la mise en œuvre du projet.

Les partenariats public-privé peuvent être classés en fonction de l'importance de la participation des secteurs public et privé et du degré d'imputation des risques entre les deux.

Source: Bureau des partenariats public-privé, Industrie Canada

les améliorations de marges proviendront éventuellement d'une plus grande concentration des activités (Oppenheimer & Co. Inc., 2004).

1. 3. 2 Alliances intermodales

Bon nombre d'exemples témoignent de la croissance des alliances stratégiques intermodales entre les sociétés de transport par autobus et les autres modes de transport. La gare Pacific Central à Vancouver, C.-B. est probablement le premier exemple canadien de l'intermodalité à l'œuvre. En 1992, suite à un changement de propriétaire de la gare, Greyhound s'est associé à VIA Rail et le CN en vue d'une remise à neuf complète des installations. Les travaux comprennent même une protection contre les séismes et des rénovations intérieures et extérieures.

Moyennant une surcharge minimale, les services d'un taxi sont combinés aux services d'autobus de Trans-Cab de Peterborough en Ontario. Dans les régions de faible densité de population, c'est un avantage certain (Skelly, 1996). L'Association des autocaristes canadiens (MCC) déclare avoir signé des ententes avec des compagnies privées et l'autorité de l'aéroport international Pearson, totalisant plus de 90 millions dollars; lorsqu'il y a des intempéries ou des pannes mécaniques et les services de transport aérien ou ferroviaire sont inaccessibles, des autocars sont mis à la disposition des passagers pour qu'ils arrivent à bon port. Des gares intermodales qui assurent la liaison entre le transport en commun urbain et le transport interurbain, ont aussi facilité l'établissement de services intégrés dans la ville de Québec et à St. Catherines en Ontario; ce niveau de collaboration n'est pas toutefois aussi réussie ailleurs. À Toronto par exemple, les terminus de transport urbain et interurbain par autocar sont normalement isolés des autres services de transport, dont VIA Rail, GO Transit et le métro quoique les services GO d'autocars interurbains soient reliés à la nouvelle gare (2002) Union Station. Des efforts sont en cours pour corriger la situation et la société de développement économique de Toronto (TEDCO) collabore avec GO Transit, Greyhound Canada et d'autres intervenants dans le but d'établir un nouveau terminal intermodal à Toronto.

1. 3. 3 Partenariats public-privé

La formule de coopération entre les secteurs public et privé comporte tout un défi en ce qui concerne le maintien des niveaux de service. Les responsables du service dans les secteurs public et privé, les exploitants, le personnel d'exploitation et le public voyageur ont couramment recours aux contrats fondés sur le rendement pour l'atteinte de résultats positifs. Selon l'une des formules, les fournisseurs de services reçoivent une compensation en fonction d'un niveau de service minimal et d'une augmentation de l'achalandage (subside par passager), le tout fondé sur des obligations gouvernementales et des avantages prévus pour les usagers. Par conséquent, les fournisseurs de services ont un incitatif à améliorer leur rendement et à trouver de nouvelles occasions de croissance en se fondant sur leurs connaissances du marché. (Hensher, 2003a). Comme le précisent Savas et Cantarella (1992), les contrats fondés sur le rendement se révèlent très avantageux puisqu'il est plus facile d'exiger que les fournisseurs respectent les normes de rendement qu'une entité publique. La mise au point d'un indicateur de qualité du service (IQS) pour mesurer la satisfaction de la clientèle en ce qui concerne le service est une autre

façon pour les fournisseurs et les organismes de réglementation de s'assurer que les niveaux de services sont conformes aux étalons reconnus (Hensher, 2003b).

1. 4 Réglementation actuelle de l'industrie

1. 4. 1 Réglementation économique canadienne

La réglementation gouvernementale de l'industrie de l'autobus fait l'objet de grands débats au sein des sociétés de transport par autobus, surtout au sein du sous-secteur du transport interurbain par autocar. Les écrits évoquent essentiellement la réglementation économique en lien avec les restrictions liées à l'accès au marché et à l'interfinancement des routes. L'adoption de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (LTVM 1954) a confirmé la compétence fédérale eu égard aux compagnies de transport extra-provincial par autocar (soit celles qui franchissent des frontières provinciales et internationales). Par l'entremise de la LTVM de 1954, le gouvernement fédéral a transféré la responsabilité de réglementer les fournisseurs de services de transport extra-provincial par autocar aux gouvernements provinciaux et a légiféré afin qu'ils soient réglementés de la même façon que les autres fournisseurs relevant de la compétence provinciale. Cela n'a pas toutefois donné lieu à un consensus parmi les différentes juridictions quant à la rigueur de la réglementation. Par conséquent, toute une série de règlements existent à travers le pays : l'île du Prince-Édouard, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut ont des trajets déréglementés; l'Ontario, l'Alberta, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve, le Labrador et le Yukon sont assujettis à une certaine réglementation économique tandis qu'une réglementation économique importante s'impose en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, au Manitoba, au Québec et en Nouvelle-Écosse (Fraser, 2002).

Les adeptes d'un cadre réglementaire gouvernemental allèguent que l'interfinancement des routes rurales tel qu'appliqué par ce régime constitue un compromis acceptable pour les protéger contre la concurrence pour les liaisons plus rentables. En revanche, ceux qui préconisent la libération du marché avancent que la concurrence permet à l'industrie de prendre de l'expansion, de réduire les tarifs, d'encourager l'innovation et d'apporter des améliorations des services aux usagers. Outre l'approbation du gouvernement provincial, la déréglementation de l'industrie exigerait l'offre d'incitatifs aux exploitants privés pour maintenir les dessertes rurales non rentables. Ces incitatifs pourraient coûter plus de 30 millions de dollars, comme le précise le rapport sur les services de transport interurbain par autocar du Comité permanent sénatorial des transports et des communications (Fraser 2002).

Des modifications récentes au Règlement sur le transport par autobus au Québec ont eu pour effet de supprimer la limite de 200 kilomètres pour tout trajet aller-retour effectué par un autobus scolaire nolisé. Bien qu'ils doivent respecter en tout point les autres exigences du Règlement, les exploitants d'autobus scolaires sont maintenant autorisés à offrir des services d'autobus nolisés partout en province sans restriction de kilométrage. Ce changement réglementaire aidera non seulement à maximiser l'utilisation du parc d'autobus de la province mais aussi à stimuler la concurrence dans les régions éloignées qui sont généralement moins bien desservies par les fournisseurs traditionnels d'autobus nolisés. (Lafrance, 2002).



1. 4. 2 Réglementation économique internationale

La réglementation au niveau international est également assez variée. Christopher Harvie (2000) compare les services urbains d'autobus en Écosse avec ceux de l'Allemagne. Or dans ce pays, l'établissement des horaires, les acquisitions et les subventions relèvent du secteur public tandis que les sociétés sont de propriété privée. Au cours des vingt dernières années, l'achalandage a augmenté de l'ordre de 300 pour cent et l'Allemagne a vu l'introduction de nouveaux autobus silencieux, à plancher surbaissé ou à planchers multiples, l'arrivée d'un système de billetterie efficace, des voies réservées aux autobus et des services d'autobus à la demande (BusPhone) durant les périodes hors pointe. L'Écosse d'autre part, a consacré peu d'investissements ou d'innovations en matière de services accrus au cours des dix ans suivant la déréglementation. Durant ce temps, les milles-autobus ont augmenté de l'ordre de 25 pour cent tandis que les passagers-milles ont chuté du même pourcentage.

1. 4. 3 Points de vue sur la déréglementation

La déréglementation n'est pas la panacée pour prévenir la chute de l'achalandage. Suivant la vague post-réglementaire de liaisons abandonnées, le nombre d'usagers a retrouvé son niveau antérieur. Bien que la déréglementation ait apporté des réductions de coût par mille autobus de l'ordre de 30 pour cent au Royaume-Uni, on a noté également la conséquence, soit des réductions salariales (Stark & Krashinsky, 1998). Dans le cadre de leur étude du processus d'appel d'offres utilisé en Italie (le plus bas soumissionnaire d'un service donné reçoit une subvention), Cambini et Filippini (2003) ont déterminé que lorsqu'il s'agit d'un régime monopolistique, la demande de soumissions concurrentielle est supérieure à la concurrence en juxtaposition entraînée par la déréglementation des routes. Aux États-Unis, un rapport publié par le *General Accounting Office (GAO)* indique que la déréglementation engendre progressivement une baisse appréciable des services aux collectivités rurales. L'étude du GAO a également trouvé que plus de 50 pour cent des collectivités américaines avaient perdu leurs services réguliers de transport par autocar dans les sept ans suivant la déréglementation de 1982 (General Accounting Office, 1992). Malgré la réglementation qui existe au Canada, plusieurs intervenants chevronnés de l'industrie ont souligné la perte appréciable de desserte rurale à travers le pays.

Malgré le fait qu'il existe bien des arguments dans la littérature pour appuyer les deux points de vue sur la déréglementation, la position conjointe de l'industrie présentée par l'Association des autocaristes canadiens (MCC), l'Association canadienne de l'autobus (CBA), l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) et la Ontario Motor Coach Association (OMCA) stipule que « la décision de déréglementer l'industrie ou de maintenir la réglementation relève du gouvernement [fédéral] selon ce qui est dans le meilleur intérêt public » (MCC, 2002, 2003b).

Le rapport Fraser de 2002 décrit la situation dans laquelle se retrouve l'industrie. Sans consensus au sein de l'industrie et des autorités provinciales, le gouvernement ne se sent pas interpellé pour modifier les politiques actuelles. Et puisque les parties concernées ne semblent pas être prêtes à faire consensus, les cadres

réglementaires demeureront fragmentés dans un avenir prévisible. Des mesures analogues au régime déréglementé de l'industrie du camionnage extra-provincial ont été recommandées dans le but de progresser vers un modèle semblable. Plus particulièrement, une des recommandations envisageait la modification des politiques actuelles afin d'introduire le principe de l'inversion du fardeau de la preuve pour l'octroi des permis. Ceci comportait un changement important puisque durant les années 1970 pour les prémunir contre les nouveaux exploitants potentiels, les fournisseurs de services disposaient d'une surcapacité d'achalandage de 25 pour cent ou plus sur les routes établies et réclamaient qu'une concurrence accrue ne soit pas nécessaire puisqu'ils garantissaient des services adéquats à partir des terminus.

1. 4. 4 Règlements en matière de sécurité

La feuille de route en matière de sécurité des passagers et du public au sein de l'industrie de l'autobus canadienne est exceptionnelle. Pour la période de 2000 à 2004 inclusivement, seulement 186 des 20 417 (0,91%) véhicules de tout genre impliqués dans un accident mortel de la route au Canada étaient des autobus. Seulement 0,20 pour cent (28 des 14 135) des mortalités survenues lors d'un accident routier durant cette période mettent en cause un autobus. (Transports Canada, 2005).

Par ailleurs, les exploitants du transport interurbain et des autobus nolisés et d'excursion sont touchés par la réglementation en matière de sécurité régissant les transporteurs inter-provinciaux et ils doivent s'y conformer.

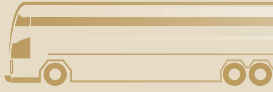
- Le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers de 1987 comprend une refonte et une amélioration des lois et règlements provinciaux et territoriaux en matière de sécurité des transporteurs routiers dans le but d'appliquer et de faire respecter des normes de sécurité cohérentes dans l'ensemble du pays.
- À compter de janvier 2006, le Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers modifie la Loi sur le transport par véhicule moteur et prévoit un cadre national pour la mise en oeuvre provinciale d'un processus de cotation de sécurité des entreprises extra-provinciales, y compris l'établissement et la conservation d'un profil de sécurité de chaque entreprise de transport établie dans la province où réside le transporteur routier.
- À compter de janvier 2007, les révisions au Règlement sur les heures de service des conducteurs entrent en vigueur et elles s'appliquent à tous les conducteurs extra-provinciaux. Le temps maximal de conduite journalière est réduit dans le but de relever les facultés de vigilance du conducteur.

En ce qui concerne le sous-secteur des autobus scolaires, l'analyse contextuelle reflète les répercussions positives des nombreuses exigences en matière de sécurité des écoliers imposées aux constructeurs. Pour la période de dix ans de 1992 à 2001, un totale de 26 039 autobus scolaires étaient impliqués dans 25 806 collisions, dont 145 accidents mortels et de ce nombre seulement 7 mettaient en cause des passagers d'autobus scolaires. Durant la période de 8 ans de 1997 à 2004, seulement 108 (0,32 %) des 33 352 véhicules impliqués dans un accident mortel de la route au Canada étaient des autobus scolaires. (Transports Canada)

Le principe d'inversion du fardeau de la preuve

« Le requérant d'un permis auprès d'une régie provinciale l'obtiendrait sans audience, à moins qu'une personne puisse démontrer que l'octroi du permis irait à l'encontre de l'intérêt public. »

Source : Fraser 2002



Les mortalités et les hospitalisations attribuables aux collisions lors d'accidents de la circulation sont manifestement en baisse au cours des dernières décennies au Canada. Par exemple, depuis 1982, le taux de mortalité sur les routes a décliné d'environ 50 %. Nous avons enregistré cette baisse même s'il y a un plus grand nombre de véhicules et de conducteurs avec permis sur nos routes.... Les interventions gouvernementales telles que le port obligatoire de la ceinture de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants, ainsi que des pénalités plus sévères en matière de conduite en état d'ébriété, des campagnes d'éducation du public et d'application des lois, des véhicules plus sécuritaires, et des améliorations à l'infrastructure du réseau routier ont tous contribué à une sécurité accrue pour les usagers des routes du Canada. Des améliorations apportées au délai d'intervention dans les cas d'urgence et de traumatisme ont également fait baisser le taux de mortalité.

Transports Canada, 2004b

Le port des ceintures de sécurité, particulièrement la mise en oeuvre des ensembles de retenue pour enfants à bord des autobus pour écoliers, font l'objet d'une discussion publique depuis que les ceintures de sécurité sont reconnues et acceptées comme solution sécuritaire dans les voitures. Les résultats de la *National Transportation Safety Board* des États-Unis (Conseil national de la sécurité des transports) et de la *National Academy of Science* (Académie des sciences des États-Unis) (NHTSA) à la fin des années 1980, ne pouvaient appuyer la mise en oeuvre de dispositifs de retenue pour enfants dans les autobus scolaires. La NHTSA a conclu que « les données sur les collisions d'autobus scolaires démontrent qu'une exigence fédérale de doter les autobus de ceintures de sécurité accorderait peu de protection, si protection il y a, lors d'une collision ».

De plus, on a établi que la conception détaillée du système de protection complet des passagers introduit en 1980 par les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 217, 220, 221, 222 et 301 offre une protection adéquate. Les tests effectués par Transports Canada démontrent que les ceintures de sécurité superposés présentent des risques potentiels différents, tels que des blessures au cou et au visage, à moins que les sièges ne soient conçus de façon différente (Transports Canada, 2004c).

Les expériences réalisées avec les ensembles de retenue des enfants, comme celle de Etobicoke en Ontario suggèrent que les jeunes enfants portent le dispositif selon la consigne, mais que le port de la ceinture diminue chez les adolescents. C'est aussi le cas avec les passagers du transport interurbain, tous les âges confondus. Dans un rapport portant sur les questions de sécurité du transport interurbain par autocar, Transports Canada a conclu que le port de ceintures de sécurité ne serait bénéfique potentiellement que dans très peu de cas. Cela exigerait une gestion de la part des fournisseurs de services d'autobus et une utilisation constante de la part des passagers pour atteindre un niveau acceptable d'efficacité. Les avantages sont trop incertains pour exiger le port obligatoire de la ceinture de sécurité sans indication manifeste de la part du public et de l'industrie du transport routier de passagers en faveur de l'établissement d'une norme (Transports Canada, 2004b).

De juin 1999 à juin 2000, Transports Canada a tenu des consultations régionales sur les règlements de sécurité applicables aux autobus scolaires et aux autocars. Selon le consensus constaté lors des séances de consultation, les ceintures de sécurité à bord des autobus scolaires et des autocars n'étaient pas retenues comme étant une priorité. D'autres questions plus importantes au chapitre de la sécurité soulevaient plus d'intérêt, notamment la formation des conducteurs et leur recrutement, la gestion des passagers et le transport des passagers ayant des besoins spéciaux. Au cours de cette étude, les parties prenantes de l'industrie ont fait ressortir qu'une mise en oeuvre des dispositifs de retenue pour enfants dans l'ensemble du sous-secteur soulèverait des questions semblables à celles découlant de l'expérience à Etobicoke.

Cependant, à compter du mois d'avril 2007, le règlement de Transports Canada exigera que tout nouvel autobus scolaire soit équipé d'un certain nombre de dispositifs de points d'ancrage, selon le nombre de places assises du véhicule. Le but de la réglementation vise l'utilisation des ensembles de retenue pour bébé et les sièges d'appoint pour enfants à bord des autobus.

1. 5 Investissement du secteur public et ses répercussions

1. 5. 1 Transport interurbain et nolisé

Au chapitre du financement provenant du secteur public, les fournisseurs de services de transport interurbain reçoivent des subventions minimales du gouvernement provincial; aucune aide fédérale directe n'est consentie à ce sous-secteur. La question du financement du sous-secteur soulève toute une polémique parce que les sociétés de transport urbain qui sont largement subventionnées grâce à des ententes provinciales-municipales chevauchent parfois les marchés de transport interurbain (MCC, 2002). Le rapport émis par le Comité sénatorial (Fraser 2002) décrit quelques solutions de rechange pour les programmes éventuels afin d'aider les exploitants du transport interurbain, soit des subventions d'exploitation analogues à celles versées à VIA Rail et aux sociétés d'exploitation des traversiers, ou une subvention axée sur les revenus afin de maintenir le service aux localités éloignées. Le rapport fait également mention de taxes supplémentaires sur l'essence et le programme actuel de subventions de Transports Canada comme autres sources éventuelles de financement.

1. 5. 2 Transports en commun

Les réseaux de transport publics sont financés par l'intermédiaire des gouvernements provinciaux ou territoriaux et directement par les municipalités. Au cours des dernières années, les provinces ont raffermi leur financement des transports en commun (ACTU). En outre, les décisions récentes des gouvernements fédéral et provinciaux d'allouer une bonne partie des recettes provenant de la taxe sur le carburant pour les investissements en transport collectif de sorte à augmenter le nombre d'usagers représentent une hausse appréciable des engagements envers le financement du sous-secteur. Dix des treize provinces/territoires investissent dans le transport collectif et les gouvernements contribuent davantage dans le transport spécialisé par rapport au transport conventionnel. Six provinces (l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario, le Québec et la Saskatchewan) s'assurent d'investir dans les deux types de transport. L'Île-du-Prince-Édouard, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut ne fournissent aucune forme de subvention directe.

Même si la plupart des provinces accordent un certain niveau de financement, la valeur monétaire des programmes de subvention est fort minime. Le financement indirect tel que les subventions non attribuées des provinces qui sont versées aux municipalités (recettes générales pouvant servir au transport en commun) et les impôts spécialement affectés (i.e. les taxes sur l'essence et les droits d'immatriculation des véhicules) est assez répandu. Dans l'ensemble le financement est à la hausse mais plusieurs juridictions croient qu'il n'est pas adéquat (ACTU, 2003-2005).

Financement de l'exploitation des services urbains de transport en commun:

En 2004, les subventions d'exploitation accordées par les gouvernements dépassaient 1,845 milliard de dollars, représentant 43,2 pour cent des recettes d'exploitation totales (données provisoires de Statistique Canada).

Consultation sur la sécurité des autobus scolaires et des autocars

Recommandations des participants

- *Rendre les programmes de formation (y compris le perfectionnement et l'agrément) obligatoires pour tous les conducteurs d'autobus partout au Canada;*
- *Promouvoir l'agrément des conducteurs afin de sécuriser les passagers;*
- *Lancer une campagne de sensibilisation faisant état du professionnalisme et de la valorisation de la fonction de conducteur d'autobus;*
- *Examiner les conditions de travail ... et la rémunération afin d'aborder les questions liées au recrutement et à la fidélisation d'employés; et*
- *Lancer une campagne d'éducation du public afin de mettre un frein au comportement inacceptable de certains passagers et de renforcer les bonnes attitudes auprès du public.*

Transports Canada, 2001a



Le principe utilisateur-payeur

Les ressources publiques devraient-elles servir à financer un mode de transport en particulier ? Voilà un enjeu politique, surtout à la lumière des préoccupations de développement durable qui favorisent le délaissement de la voiture privée pour des modes de transport plus écologiques et plus acceptables du point de vue social. L'imputation du coût intégral de l'infrastructure, des coûts sociaux et écologiques d'un mode de transport aux usagers aurait une incidence importante sur les choix que font les personnes et les entreprises et sans doute l'industrie de l'autobus serait davantage utilisée.

« ...il suffit de faire payer aux usagers les coûts réels qu'ils occasionnent pour arriver à une utilisation efficiente de la route et à une utilisation équilibrée des divers modes de déplacement. »

Source: Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, 2001

Financement de l'infrastructure des services urbains de transport en commun:

Pour l'année 2004, les subventions d'immobilisation accordées par les gouvernements dépassaient les 772 millions de dollars. (données provisoires de Statistique Canada).

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) évalue les besoins en infrastructure pour les services urbains de transport en commun pour la période de 2006 à 2010 à 20,7 milliards de dollars (ACTU, 2006). Ces constatations se fondent sur un sondage mené en 2005 auprès des membres de l'ACTU à qui l'on demandait de décrire leurs besoins en capitaux d'infrastructure selon les quatre catégories suivantes :

- réfection/renouvellement planifiés présentement;
- réfection/renouvellement selon le financement externe;
- expansion/achalandage accru planifiés présentement; et
- expansion/achalandage accru selon le financement externe.

Les répondants ont préféré de beaucoup l'expansion et un accroissement de l'achalandage à la réfection (56 % à 44 % respectivement), en se fondant sur les besoins prévus en déplacements de la population canadienne. Il faut s'attendre à un manque à gagner important de financement durant cette période puisque les municipalités et les autorités connexes n'ont pas encore prévu les investissements dans leurs budgets. Les projets inclus dans les plans actuels totalisent 79 pour cent du financement octroyé et la portion restante (21 %) est tributaire d'un financement externe. Le sondage de l'ACTU illustre le besoin d'un programme fiable de financement gouvernemental à long terme afin de répondre aux besoins de transport (accrus et prévisibles) de la population canadienne (ACTU, 2004b). Les engagements récents du gouvernement fédéral à l'égard du transfert de fonds provenant de la taxe fédérale sur le carburant pour le transport en commun serviront à combler l'insuffisance de fonds mais, pour le moment, cela ne constitue pas une solution à long terme ni une solution durable (Metro Magazine, 2005). Par ailleurs, l'attribution des fonds fédéraux aux initiatives de transport est à la discrétion des provinces et des municipalités.

1. 5. 3 Transport scolaire

Le financement du transport des écoliers relève également du palier provincial; cependant les formules de financement varient d'une province à l'autre. Bien que les subventions soient tirées à même les recettes générales d'un gouvernement provincial, la Nouvelle-Écosse et la Saskatchewan comptent sur une aide municipale partielle et les districts scolaires du Manitoba obtiennent un revenu supplémentaire grâce à la taxe sur le transport. Dans certaines provinces, l'attribution des fonds se fait en fonction du nombre d'étudiants tandis que d'autres provinces accordent un montant forfaitaire global selon la demande de l'exploitant (Boudreau, 2003). En Ontario, une nouvelle formule de financement sera mise au point où le montant total d'aide sera le point de départ plutôt que le point d'arrivée du financement. (Ontario School Bus Association (OSBA), 2003b & 2003c).

Ce nouveau modèle tient compte « du transport en général; du transport adapté accessible; du transport dans le cadre d'un programme d'éducation spécialisée; des autres besoins spéciaux en transport; et des allocations pour les programmes de sécurité, d'administration, des priorités locales et des risques locaux » (Hartman, 2003). Or, la formule adopte les recommandations formulées par le Groupe d'étude sur l'égalité en matière d'éducation présidé par le docteur Mordechai Rozanski. Ce dernier recommande non seulement la mise en place d'une subvention pour le transport mais aussi l'octroi immédiat de fonds aux commissions scolaires dans le besoin afin d'assurer une certaine stabilité au secteur. La création de consortiums de transport régional et l'établissement de commissions de services régionales faisaient également partie des recommandations. Selon Richard Donaldson de l'OSBA, le gouvernement provincial étudie présentement le nouveau modèle de financement proposé et il pourrait entrer en vigueur dès la rentrée scolaire de l'automne 2005. Le nouveau modèle viendrait remplacer le système qui attribue les fonds en fonction d'un régime dépenses historiques. Or, les commissions scolaires qui dépensaient davantage recevaient un financement supérieur tandis que les commissions rentables étaient pénalisées puisqu'elles recevaient moins d'aide (OSBA, 2003a).

Au Québec, bien que le financement du transport scolaire relève du ministère des Transports, les commissions scolaires reçoivent une enveloppe globale d'un montant fixe. Cette enveloppe comporte des clauses d'indexation dans le cas d'une hausse du prix du carburant ou pour d'autres éléments extraordinaires. Les commissions scolaires négocient des ententes avec des entreprises d'autobus scolaires privées et la durée des contrats peut varier, allant jusqu'à trois ans.

De façon générale, dans la plupart des régions du pays, les contrats de transport scolaire sont offerts par le biais d'appels d'offres à des entreprises privées dans le cadre d'enveloppes budgétaires établies par une organisation centrale. On reconnaît que les commissions scolaires locales sont mieux placées pour connaître les besoins locaux. Parfois dans certaines juridictions, le transport scolaire est un service public assuré par la commission scolaire ou une agence gouvernementale, p. ex. le palier provincial pour le cas du Nouveau-Brunswick.

Malheureusement la majorité de la documentation portant sur le financement du transport des écoliers était plutôt de nature descriptive que stratégique ou fonctionnelle. Ce qui nous avons réussi à obtenir nous vient principalement de la Ontario School Bus Association mettant en lumière uniquement une des treize provinces et territoires. À ce jour, une association nationale des services de transport scolaire n'existe pas au Canada.

L'enjeu du financement et son incidence sur les ressources humaines et financières a largement retenu l'attention des intervenants de l'industrie à travers le pays. Dans les sous-secteurs du transport urbain et transport scolaire, il est reconnu que le financement ne suit pas le rythme des critères d'exploitation. Bien que le Québec serve de modèle aux autres provinces en matière de subventions au transport scolaire, l'Ontario continue de subir les conséquences d'un financement inadéquat. Les réseaux urbains du pays sont mis à rude épreuve pour répondre aux besoins actuels de fonctionnement et satisfaire les exigences futures en immobilisation.

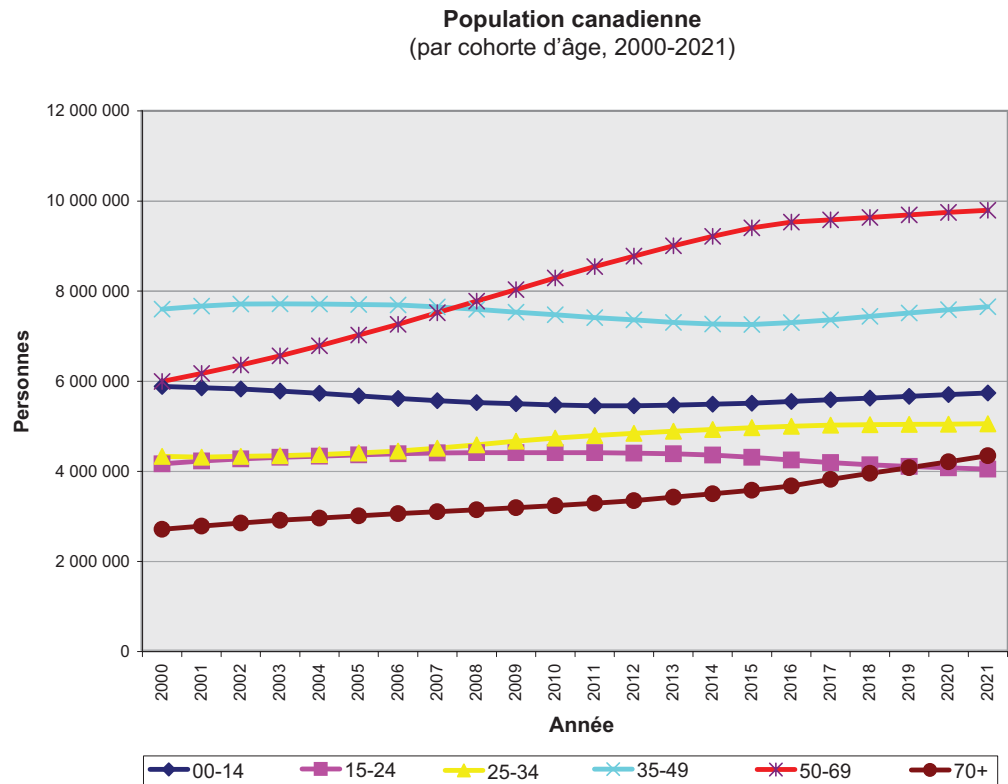


1. 6 Tendances émergentes et conséquences

1. 6. 1 Changement démographique de la population canadienne

Comme l'illustre la figure 1-16, la distribution de la population canadienne selon l'âge changera énormément au cours des 15 prochaines années. La seule cohorte qui enregistrera une croissance marquée sera celle des personnes de 50 ans et plus.

Figure 1-16 : Prévisions de la croissance démographique



Source : The Centre for Spatial Economics, données non publiées, 2004

Tableau 1-6 : Déplacement projeté de la population canadienne entre 2000 et 2016 selon la cohorte d'âge

Cohorte d'âge	00-14	15-24	25-34	35-49	50-69	70+
Changement dans la population	-333 900	83 845	667 103	-302 660	3 537 067	963 629
Pourcentage de changement	-5,68 %	2,01 %	15,40 %	-3,98 %	59,00 %	35,54 %

Source: The Centre for Spatial Economics, données non publiées, 2004

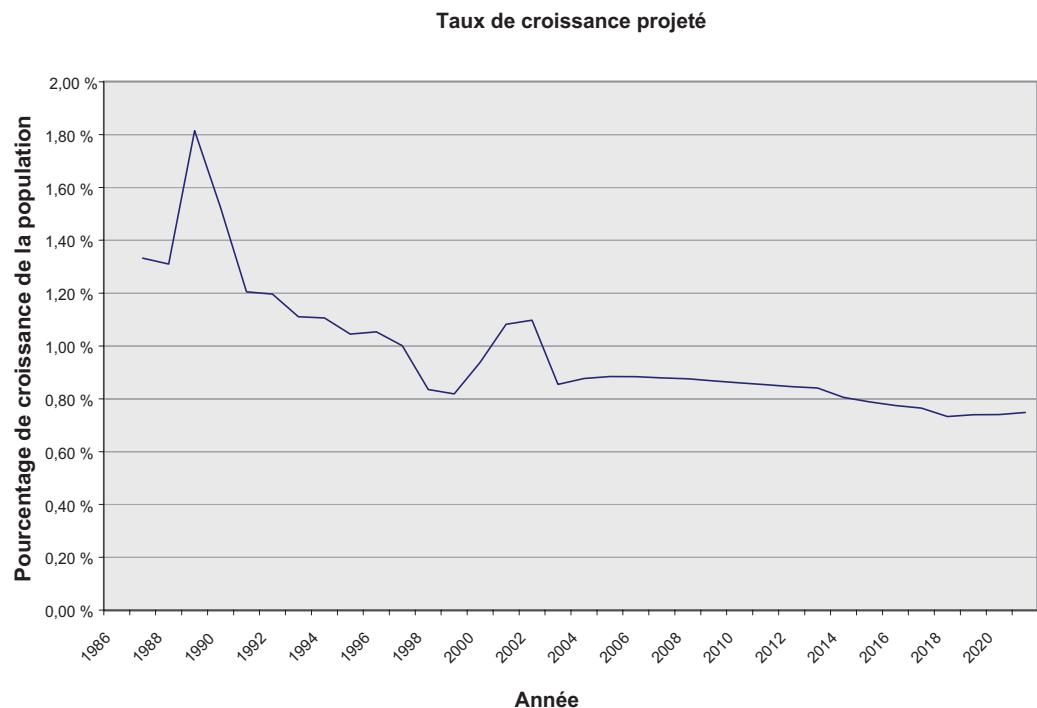
Contrastant avec la hausse rapide du nombre de personnes âgées au Canada, l'on constate les projections du taux de croissance globale de la population qui laissent croire que la population augmentera très lentement. Le taux de croissance, actuellement inférieur à 0,9 %, passera à moins de 0,8 % d'ici à 2014 et l'on s'attend à ce qu'il poursuive sa chute (*figure 1-17*). L'immigration est directement responsable d'une bonne partie de cette croissance marginale de la population en général et compense l'augmentation naturelle nette de la population canadienne en déclin.



1. 6. 2 Impact du vieillissement de la population sur l'achalandage

L'impact d'une population vieillissante sur la démographie de l'achalandage du transport routier de passagers est difficile à quantifier précisément: « le comportement des déplacements des [personnes âgées] ... a changé et continuera de changer. Toutefois, les répercussions de ces tendances pour le transport en commun ... et les autres modes de transport demeurent

Figure 1-17 : Taux de croissance projeté de la population canadienne



Source: The Centre for Spatial Economics, données non publiées, 2004

Les données citées par Thomas et Deacon et par la U.K. Commission for Integrated Transport (commission britannique sur le transport intégré) (2004) démontrent clairement que les générations précédentes de personnes âgées de 65 ans et plus favorisent en plus grand nombre leur voiture privée. Dit autrement, les aînés conduisent de plus en plus.

En outre, des groupes de discussion menées aux États-Unis (Kerschner, 1999) ont soulevé plusieurs thèmes qui pourraient contrecarrer les opinions toutes faites quant à l'incidence d'une proportion croissante d'aînés sur l'industrie du transport routier de passagers:

- la voiture privée est le mode prédominant de transport des aînés;
- les insuffisances des autres services de transport sont aussi réelles que perçues;
- les aînés affirment qu'ils « sont prêts à tout pour rester au volant de leur voiture », craignant que le retrait de leur mobilité aurait un impact négatif significatif sur leur qualité de vie;

- bon nombre de personnes âgées qui ne conduisent plus leur voiture pour des raisons médicales ne sont pas assez en forme, puisqu'elles dépendaient trop de l'automobile dans le passé, pour emprunter facilement les autres modes de transport conventionnel et se verront peut-être contraintes à dépenser davantage pour le transport adapté.

Néanmoins, l'industrie de l'autobus connaîtra sans doute au cours des dix prochaines années des augmentations appréciables au chapitre de la demande en services provenant des personnes âgées. Outre les dispositifs pour accueillir les personnes à mobilité réduite, les autocars devront s'équiper pour répondre aux passagers ayant d'autres handicaps tels que les déficiences auditive et visuelle (ACTU, 2004b). Parmi les innovations en matière de transport conçues spécialement pour les personnes ayant une déficience figurent les autobus à plancher surbaissé, soit à quelques centimètres du sol pour faciliter l'embarquement en bordure du trottoir ainsi qu'un autocar d'une capacité de 23 passagers pouvant loger jusqu'à neuf fauteuils roulants (Walle, 2001).

Les autocars sont également équipés de dispositifs pour faciliter l'accès des fauteuils roulants. Les autocaristes les plus importants indiquent qu'au moins 10 pour cent de leur parc d'autocars sont équipés de plate-forme élévatrice. Un programme fédéral, auquel on a mis fin, offrait une aide financière aux compagnies d'autobus pour adapter les autobus actuels ou équiper les nouveaux véhicules des dispositifs.

1. 6. 3 Impact de l'accessibilité

La plupart des pays évaluent qu'environ 12 à 14 pour cent de leur population est handicapée dans une certaine mesure et que de 5 à 10 pour cent a une mobilité réduite. En 2001, 3,6 millions de Canadiens, soit près de 13 pour cent de la population canadienne de plus de 31 millions, vivaient avec une déficience et ce chiffre passera à 5 millions, en 2011. Typiquement, 0,5 à 1 pour cent de la population se déplace en fauteuil roulant, soit une partie du temps ou pour des activités précises. En l'an 2025, les 65 ans et plus représenteront 23 pour cent de la population adulte du pays, les personnes handicapées 21 pour cent, et 12 pour cent de la population aura une déficience propre au transport (Transports Canada, 1997a, 1997b).

La mise en place du transport accessible a suivi un long processus d'améliorations apportées à la conception physique et au fonctionnement des réseaux de transport dans le but d'en retirer progressivement les obstacles à l'accès pour certains segments de la population. Au cours des dernières années, l'accent est mis sur des réseaux de transport intégrés pour tous plutôt que d'offrir des services de transport adaptés uniquement à certains groupes d'utilisateurs, comme les personnes en fauteuil roulant.

Au cours des années 1980, la recherche a décrit les capacités de personnes ayant une déficience et des personnes âgées à la lumière des exigences ergonomiques nécessaires à la conception des automobiles, des autobus, des gares et des aires de marche. Des recherches ultérieures portant sur les besoins de personnes ayant une déficience sensorielle ont présenté des recommandations sur la présentation et

Les obstacles à l'accès au transport collectif ou au transport adapté pour les personnes âgées

- absence et mauvaise conception des abris d'autobus
- conditions climatiques défavorables
- temps d'attente
- distances de marche
- horaire de services en soirée et des fins de semaine
- méconnaissance de l'information et des options disponibles
- mauvaise planification personnelle des déplacements à long terme.

Kershner, 1999



l'affichage des informations. Sans doute, les améliorations à venir en matière d'accessibilité du transport reposeront sur l'utilisation des technologies électroniques.

Dans un rapport réalisé par Transports Canada, on mettait l'accent sur la réalisation des activités suivantes de recherche et développement en matière de systèmes de technologie de l'information (STI) afin d'accroître l'accès au transport des personnes âgées et des personnes ayant une déficience :

- élargir l'application des cartes de paiement intelligentes de sorte qu'une seule carte puisse servir pour les transports publics dans plusieurs villes et villages ainsi que pour les services téléphoniques et les services de transport ferroviaire;
- étudier la possibilité d'utiliser des cartes à puce pour entreposer des renseignements facultatifs sur les besoins des passagers afin d'aider les fournisseurs de services dans la prestation des services;
- mettre au point des équipements de communication permettant aux passagers de communiquer avec les fournisseurs de services et de demander le passage d'un autobus communautaire;
- établir un système qui fournit des renseignements sur les transports, les déplacements ainsi qu'un répertoire d'adresses commerciales via un câble à destination d'un ordinateur personnel ou d'un téléviseur, ou par l'entremise de Internet ou de diffusion sur un appareil portable; et
- envisager d'autres façons économiques d'utiliser les STI pour venir en aide aux personnes ayant une déficience. Une possibilité concerne l'utilisation d'une boucle magnétique dans les véhicules de transport pour permettre aux personnes ayant une déficience auditive d'entendre les consignes directement dans leur prothèse auditive sans interférence due aux autres conversations et au bruit de fond (Transports Canada, 2004d).

Transports Canada a élaboré le site Web « Voyage accessible », un guichet unique d'information, qui offre des renseignements sur les services de transport et de tourisme adapté au Canada dans le but de rendre les déplacements plus faciles et agréables pour les personnes ayant une déficience, leur accompagnateur et les personnes âgées. Le site Web est un outil de communication qui vient appuyer la politique canadienne d'éliminer les entraves indues dans les services de transport et dans les installations de compétence fédérale; la politique présente également des objectifs élargis d'accessibilité. Les usagers pourront repérer sur le site des informations d'ordre pratique sur les fournisseurs de services de transport accessible, leurs coordonnées et les restrictions, le cas échéant. Le site renferme aussi des informations sur les politiques et les procédures ainsi que sur les moyens de demander des renseignements, de déposer une plainte ou d'envoyer des commentaires.

Le site Voyage accessible offre également un lien à un autre site fédéral, les Personnes handicapées en direct (PH en direct) où l'on accède à un monde d'information sur les services et les règlements gouvernementaux. Les utilisateurs pourront y naviguer et trouver des renseignements sur des possibilités d'emploi, la façon de modifier son logement pour accueillir un fauteuil roulant et sur les programmes de crédits d'impôt.

Le Canada préconise actuellement une approche volontaire pour améliorer l'accessibilité. Le Code de pratique des autocaristes, entré en vigueur le 1er octobre 1998, est un bon exemple de cette approche volontaire (Transports Canada, 1998a). Il est conçu dans le but d'éliminer les obstacles des services de transport réguliers au Canada afin d'assurer l'accès à toutes les personnes ayant une déficience. Élaborée par les représentants des transporteurs et les consommateurs, l'application du code est surveillée par Transports Canada.

Les exploitants de transport interurbain par autocar offrent plusieurs services pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. Les transporteurs garantiront les services suivants moyennant un préavis approprié:

- 24 heures d'avis pour une aide à l'embarquement et au débarquement ou pour le transfert d'un moyen de déplacement;
- 48 heures de préavis pour voyager dans un autocar équipé d'une plate-forme élévatrice ou pour rester dans un moyen de déplacement sur roues durant le trajet;
- 72 heures de préavis si le voyage comporte des correspondances et plusieurs autocaristes.

Sur présentation des documents pertinents, les accompagnateurs et les animaux aidants peuvent accompagner gratuitement le voyageur. Les aides à la mobilité sont transportés sans frais comme bagage prioritaire.

Les dispositions concernant les nouvelles technologies de plateformes et de services spécialisés aux terminus ont fait l'objet d'une évaluation par Transports Canada dans le cadre de l'application d'un code de pratiques pour les services de transport interurbain par autocar voulant offrir des services de transport adapté sur une base volontaire. Une enquête auprès des usagers à mobilité réduite et des fournisseurs de services dans les terminus portait sur le respect du code. Le rapport recommandait l'approche américaine en vertu de laquelle le nombre d'autocars équipés de plateformes est stipulé dans les règlements; cependant, les fournisseurs de services d'autobus s'y opposent fermement et continuent d'appuyer l'approche dite volontaire. Dans la mesure où l'industrie s'efforce de rendre le réseau de transport plus accessible compte tenu des changements démographiques au sein de nos collectivités, les autocaristes devront composer non seulement avec les demandes accrues et plus exigeantes de la part des voyageurs ayant des besoins spéciaux mais aussi avec les exigences en formation correspondantes (HLB Economics, 2002). Le programme du CCTP sur les passagers ayant des besoins spéciaux et le Programme Ambassadeur de l'ACTU ont déjà pris en compte le besoin d'une formation spécialisée.

Au niveau provincial, nombreux efforts sont déployés pour répondre aux besoins des personnes ayant une mobilité réduite. Par exemple, le gouvernement de l'Ontario a adopté la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes ayant déficience en remplacement de la loi de 2001. Selon la nouvelle loi, le gouvernement travaillera de concert avec la communauté de personnes handicapées et les représentants des secteurs public et privé pour élaborer et mettre en oeuvre une série de normes d'accessibilité pour l'ensemble de la province, qui devront être



Le Code de pratique des autocaristes

Le Code de pratique des autocaristes décrit les pratiques exemplaires afin d'offrir des services sécuritaires et courtois aux voyageurs ayant une déficience. Piloté par le Comité consultatif sur le transport accessible (CCTA), le Code a vu le jour après une période de deux ans grâce à un groupe d'intervenants de l'industrie et de représentants des consommateurs.

En vertu des dispositions du code, le transport accessible d'une personne ayant une déficience est garanti pourvu qu'elle donne le préavis nécessaire (24, 48 ou 72 heures, selon le type de service requis). Si la personne ayant une déficience doit être accompagnée lors de ses déplacements, l'accompagnateur voyage gratuitement.

Les passagers qui éprouvent des difficultés peuvent initier un processus de plaintes en trois étapes, dont le dernier recours se fait auprès de Transports Canada. Les plaintes sont très rares, même si le nombre de demandes de transport accessible par autocar est à la hausse et que le marché prend de l'essor.

Source: Greyhound Canada, 1999

atteintes par étape de cinq ans ou moins de sorte que tout l'Ontario sera accessible en 20 ans. Les normes s'appliqueront tant du côté public que privé et tiendront compte d'un éventail de déficiences — y compris physique, sensorielle, mentale, développementale et cognitive.

Les fournisseurs de services de transport publics de l'Ontario doivent consulter les personnes ayant une déficience et passer en revue tous les éléments de leur fonctionnement en vue d'identifier les obstacles et d'établir les mesures à prendre pour éliminer les entraves. Lors de l'élaboration des plans, les exploitants doivent tenir compte du fait qu'ils sont non seulement des fournisseurs de services mais aussi des employeurs. Il faut mettre les plans d'accessibilité au point tous les ans en consultation avec les personnes ayant déficience. La date limite des premiers plans était fixée au 30 septembre 2003. Pour venir en aide aux réseaux de transport en commun, la *Ontario Community Transportation Association (OCTA)* a élaboré un guide sur la planification de l'accessibilité à l'intention des services de transport public, intitulé le *Transit Accessibility Blue Print*. (Plans d'accessibilité des membres de l'OCTA)

Au Québec, les services de transport adapté sont présentés auprès de 95 pour cent de la population québécoise. Plus de 60 000 personnes utilisent les services ce qui signifie plus de 4,5 millions de déplacements par année (*tableau 1-7*).

Tableau 1-7 : Transport adapté au Québec, 1998-2002

	1998	1999	2000	2001	2002
Fournisseurs de services	102	104	104	106	102
Municipalités	881	911	893	845	783
Personnes admises	50 033	52 963	55 836	59 609	62 786
Déplacements	4 085 760	4 314 469	4 427 573	4 534 853	4 804 712
Véhicules	327	347	364	381	394
Subventions	37 960 000	41 400 000	44 210 000	46 380 000	49 220 000

Source: Ministère des Transports du Québec, 2005

Ailleurs, comme en Alberta, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, le gouvernement provincial fournit les renseignements quant aux services offerts dans les diverses localités.

Dans toutes les municipalités du pays, les fournisseurs de services de transport adapté cherchent à rendre le service plus inclusif et plus abordable. Les statistiques suivantes (Tableau 1-8) indiquent que les personnes à mobilité réduite répondent bien aux nouveaux services. À l'heure actuelle, elles représentent moins de 1 pour cent du nombre total d'utilisateurs des réseaux urbains de transport au pays et le taux de croissance annuel est prévu à 3 pour cent. Le nombre de personnes admises (i.e., personnes qui satisfont les critères d'admissibilité et qui se sont inscrites pour accéder aux services de transport adapté/spécialisé) indique une progression constante.

Tableau 1-8 : Statistique d'exploitation – Services urbains de transport spécialisés (1994-2004)

Année	Population desservie	Zone de desserte (mètres carrés)	Personnes admises	Nbre de passagers	Total Kilomètres/ véhicules	Total Heures/ véhicules	Tarif adulte moyen comptant
1994	13 705 836	9 796 80	161 038	8 019 800	43 154 188	2 214 648	1,63 \$
1995	14 371 390	11 115,40	175 230	8 665 024	46 537 387	2 317 571	1,68 \$
1996	14 291 793	11 317,20	166 690	8 625 883	46 034 481	2 274 051	1,74 \$
1997	14 500 386	11 839,90	175 520	8 846 485	46 761 999	2 339 514	1,84 \$
1998	14 758 468	13 112,50	161 053	9 109 898	45 254 869	2 275 553	1,90 \$
1999	16 185 118	20 174,70	187 787	10 364 999	50 629 636	2 591 523	1,99 \$
2000	17 442 062	21 153,00	205 003	10 872 901	54 148 617	2 761 906	1,99 \$
2001	18 478 383	28 934,60	208 847	11 126 423	52 524 934	2 801 192	2,05 \$
2002	18 249 063	29 183,40	218 771	11 612 074	55 555 949	2 894 969	2,12 \$
2003	18 457 405	30 975 90	237 665	11 794 969	55 689 393	2 914 933	2,18 \$
2004	18 528 390	30 325,40	245 138	12 490 925	59 585 921	3 034 041	2,28 \$

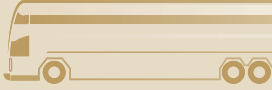
Source:ACTU 2005b

1. 6. 4 Immigration et diversité ethnique accrues

Le document Results Digest (2001c) de la Transportation *Research Board* des États-Unis et l'étude menée par Price Waterhouse (1997) évoquent la mise en place de meilleures techniques pour tenir compte des questions liées à la diversité ethnique tant chez les voyageurs que chez les conducteurs. Par ailleurs, les nouveaux immigrants constituent une source potentielle de main-d'œuvre pour l'industrie. Le Conference Board du Canada (2004) prédit une augmentation du niveau d'immigration annuel de 235 500 en 2003-2004 à 252 800 en 2015; par contre, les employeurs ne semblent pas trop se préoccuper de ce nouveau bassin de ressources humaines. Il faudrait déployer plus d'efforts pour tenter de les joindre et les sensibiliser en aplanissant les obstacles linguistiques et culturels et en facilitant l'accès au travail. Le rapport conclut que l'industrie de l'autobus doit fournir des cours sur la diversité et élaborer des programmes pour aider les immigrants à surmonter les défis linguistiques et à acquérir de nouvelles compétences de concert avec les agences gouvernementales afin d'encourager les nouvelles populations immigrantes à faire carrière au sein de l'industrie du transport

1. 6. 5 Sécurité à la frontière

Les préoccupations récentes concernant la sécurité à la frontière canado-américaine et en particulier l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) qui exigera un passeport ou tout autre document de sécurité approprié de tous les voyageurs qui désirent entrer ou sortir des États-Unis se traduiront en défis supplémentaires pour les secteurs des autobus nolisés et d'excursion. Il faudra



ÉcoFlotte

ÉcoFlotte offre des conseils pratiques gratuits afin que les parcs de camions et d'autobus et autres véhicules commerciaux éconergiques puissent réduire... les frais de fonctionnement, améliorer la productivité et augmenter la concurrence.

Conducteur averti

Par le truchement d'un encadrement et d'une formation pratique sur la route, ce module innovateur de formation peut démontrer comment un conducteur peut réduire sa consommation de carburant de façon significative.

s'assurer que tous les employés appelés à faire des déplacements transfrontaliers ainsi que les voyageurs sont conscientisés et légalement autorisés à franchir la frontière; et il faudra aussi veiller à parer aux imprévus et aux délais possibles aux postes frontaliers et voir à la perception du public voyageur quant aux inconvénients et aux risques des voyages transfrontaliers.

1. 6. 6 Sensibilisation à l'environnement

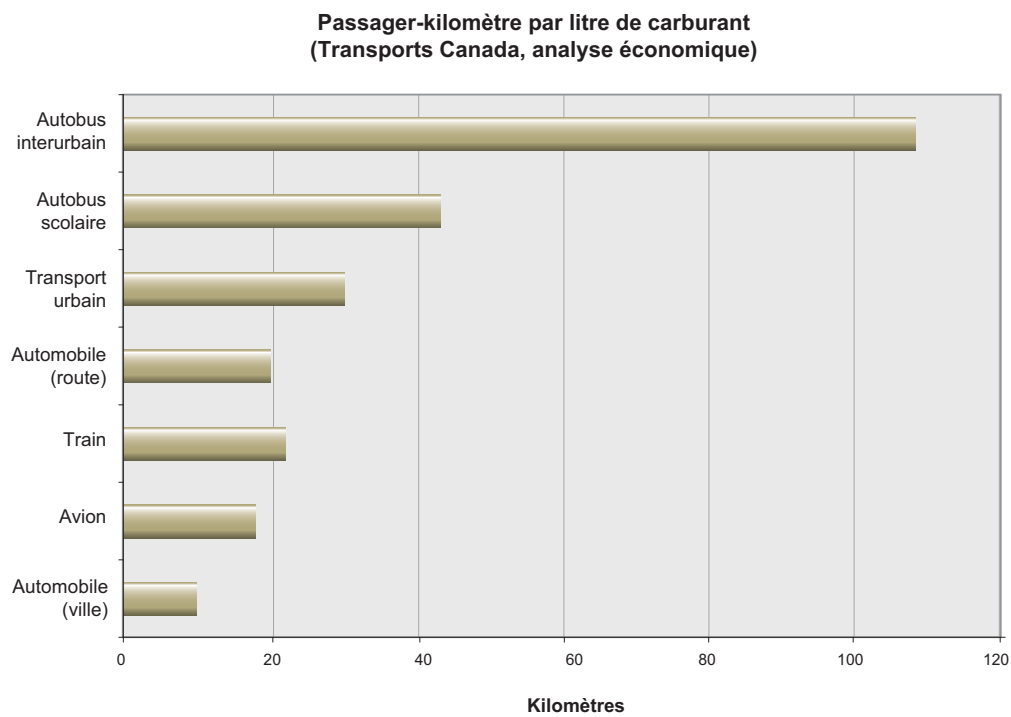
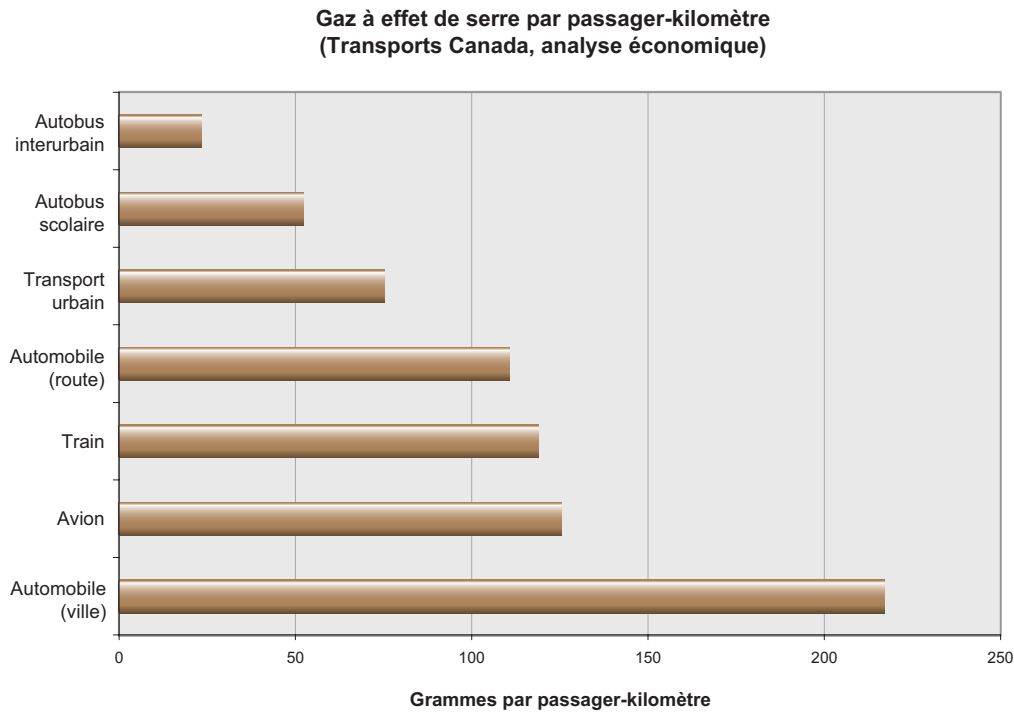
« Les transports sont la source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada, causant 25 p. 100 du total des émissions. » (Transports Canada - Le Protocole de Kyoto 2004)

La sensibilisation accrue quant aux effets environnementaux néfastes des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des émissions provenant des automobiles peut potentiellement contribuer à l'augmentation du nombre d'usagers du transport collectif puisque l'industrie de l'autobus est un chef de file en matière d'efficacité énergétique et de réduction des émissions GES par rapport aux autres modes de transport (*figure 1-18*). Au nombre des GES dont la quantité et les effets sont les plus importants figure le dioxyde de carbone (CO₂), qui provient principalement de la combustion des combustibles fossiles. Or, la communauté internationale est intervenue en adoptant le Protocole de Kyoto, en vertu duquel les pays développés sont légalement tenus de réduire les émissions de GES d'ici à 2012. Le Canada avait convenu d'une réduction de 6 pour cent par rapport aux niveaux de 1990 (Hartman, 1998). Cependant puisque les émissions ont augmenté de façon appréciable depuis 1990, le Canada doit maintenant réduire ses émissions d'environ 30 pour cent (Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, 2004).

En mai 1998, les ministres des Transports des trois paliers de gouvernement, fédéral, provincial et territorial, ont créé la Table des transports sur les changements climatiques dans le cadre d'un processus national visant à élaborer une stratégie sur les changements climatiques à la lumière du Protocole de Kyoto. À la Table figuraient des spécialistes du secteur des transports provenant d'un groupe représentatif des milieux des affaires et des industries, du gouvernement, des groupes écologiques et des organisations non gouvernementales. Le mandat consistait à cerner des mesures précises afin d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur des transports au Canada (Transports Canada, 2000). Les stratégies en vue de réduire les émissions dans le secteur des transports visent principalement la diminution des déplacements en voiture privée et comprennent également les éléments suivants:

- investissement dans le transport collectif;
- attribution de voies réservées aux véhicules multioccupants;
- améliorations au flux de circulation;
- aménagement plus dense axé sur le transport collectif;
- construction de parcs de stationnement incitatifs;
- rajustements des prix relatifs au carburant, au réseau routier et au stationnement
- formation de conducteurs professionnels (Grant et al., 1998).

Figure 1-18 : Avantage écologique de l'industrie de l'autobus



Source : Transports Canada, 2001b



EcoPass: laissez-passer offerts par l'employeur

Parmi les programmes déjà offerts dans le but de rehausser les services et l'achalandage figurent le Eco Pass, Youth Pass and U-Pass (ACTU 2003d). Ciblant des niches du marché, ces programmes visent à encourager l'utilisation du transport en commun en offrant aux membres d'un groupe particulier, tels les employés ou les étudiants, des laissez-passer mensuels à prix réduit ou gratuits. Les coûts défrayés par l'employeur ou l'université sont récupérés en dépenses évitées pour des installations de stationnement ou en évitement fiscal. En revanche, le fournisseur de services de transport dispose d'un achalandage accru et ne contribue pas au développement d'infrastructure pour les voitures. Les universités canadiennes suivantes offrent le programme U-Pass : Calgary, Victoria, Guelph, Trent, McMaster, Queen, Dalhousie, et l'université de la Colombie-Britannique .

Un sondage sur les enjeux liés aux changements climatiques auprès de 1 974 Canadiens adultes révèle que les questions environnementales sont très importantes pour eux et que la majorité croit que des gestes personnels pourraient être bénéfiques. Cependant près de la moitié n'étaient pas en mesure de nommer un geste qu'ils pourraient poser. La plupart des répondants s'en remettent aux industries, aux scientifiques et aux gouvernements et pensent que ceux-ci devraient mener le bal, informer le public, mettre en œuvre les changements qui s'imposent et jouer un rôle de leadership sur le plan national et international. Parmi les mesures individuelles proposées en vue de l'atténuation des changements climatiques, la plus répandue (30 %) portait sur la réduction de l'utilisation de la voiture privée. Lorsque le public se familiarise davantage avec les effets d'un changement climatique, les solutions de rechange à la voiture privée sont perçues comme une contribution personnelle à la réduction des effets néfastes liés au changement climatique. (Marzolini, 1998).

Au niveau politique, des stratégies de mise en œuvre d'un système de transport veillant à la promotion d'un environnement durable doivent comporter un financement à long terme des réseaux de transport publics et un investissement dans les systèmes intégrés de transport multimodal. Pour des raisons constitutionnelles, le Canada était le seul pays des G7 sans programme national de financement du transport en commun jusqu'à ce que le groupe de travail sur les questions urbaines relevant du caucus du Premier ministre n'ait été créé et que l'on reconnaisse le transport en commun comme un nouveau secteur méritant un investissement national à long terme (Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines, 2002)

Les travaux effectués par la Table des transports sur les changements climatiques ont établi que l'une des mesures clés pour réduire les émissions de GES dans le secteur des transports était la formation. Le gouvernement du Canada, sous les auspices du plan de Kyoto, a confié à l'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada (RNCAN), la mise au point de programmes de formation et de sensibilisation sur l'efficacité énergétique à l'intention de l'industrie de l'autobus, tout en encourageant la participation volontaire aux programmes. Le CCTP est l'un des partenaires de Ressources naturelles Canada de sorte que l'industrie de l'autobus participe à l'élaboration et la mise en œuvre des programmes.

1. 7 Stratégies pour défendre et accroître l'achalandage des transports urbains

1. 7. 1 Comptage des usagers et profil des circuits

L'établissement des profils des routes et des itinéraires peut aider les fournisseurs de service à comprendre les besoins, les caractéristiques et les opinions des usagers, présents et futurs, dans le but d'améliorer la planification, le marketing et la promotion, de formuler des politiques et de rehausser l'image du transport public. La recherche démontre la pertinence des caractéristiques individuelles et des ménages pour aider à définir les usagers actuels. Trois facteurs non reliés au service contribuent à la définition des profils des voyageurs et de leur choix de destination: accès à un véhicule, utilisation au point de destination et utilisation au point d'origine. Les autres facteurs qui peuvent influencer sur les déplacements et le mode

de transport sont l'âge de la personne, étape de la vie, type d'emploi et la qualité du trajet entre les points d'origine et de destination.

Deux approches de marketing ont retenu l'attention pour mousser le nombre d'utilisateurs; l'une cible les grands utilisateurs du transport et l'autre, les utilisateurs occasionnels. On avance l'argument qu'il est plus facile de rejoindre et d'encourager les utilisateurs actuels qui connaissent déjà le réseau de transport que de tenter de convertir de nouveaux adeptes (Crowley, 2000). Les grands utilisateurs, ceux qui se procurent des abonnements prépayés, devraient faire l'objet d'un sondage et ayant leurs besoins en tête concevoir des stratégies à leur intention (p. ex. traitement préférentiel et matériel promotionnel personnalisé). On pourrait inciter les utilisateurs occasionnels à emprunter les services de transport en commun plus régulièrement en leur offrant des tarifs réduits sur les billets prépayés

1. 7. 2 Parité du traitement fiscal des frais de stationnement et des avantages consentis pour le transport collectif

Les avantages d'un stationnement ou d'un transport payé par l'employeur sont tous les deux imposables en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, et des efforts sont déployés depuis longtemps pour que le gouvernement fédéral autorise une exemption fiscale pour les frais de transport en commun puisque les études démontrent que l'exemption fiscale des avantages liés au transport en commun consentis par l'employeur, comme cela existe aux États-Unis depuis plus de 20 ans, provoque des retombées importantes sur les niveaux d'achalandage du transport collectif (ACTU, 2005c).

1. 7. 3 Influencer le choix modal

TMême si l'on avance qu'il est plus facile d'augmenter le nombre d'utilisateurs en ciblant les utilisateurs actuels, les répercussions de convaincre les navetteurs à délaisser leur voiture pour le transport collectif sont plus appréciables. Étant donné que la voiture accapare 75 pour cent des parts de l'achalandage (soit trois passagers en voiture pour un passager en transport collectif), « le détournement d'un petit nombre d'automobilistes vers le transport collectif engendrerait de fortes augmentations de la demande » (U.K. Commission for Integrated Transport, 2004). En ce qui concerne les stratégies nécessaires pour encourager un changement modal et le délaissement de la voiture, « si le réseau de transport collectif désire attirer un plus grand nombre d'utilisateurs et réduire les déplacements en voiture, les tarifs devront baisser et le service s'améliorer pour attirer les utilisateurs attentifs aux prix » (Litman, 2004).



Les installations les plus importantes aux points de correspondance

- *abribus de qualité*
- *information en temps réel*
- *horaire imprimé*
- *affichage de qualité*

Source : Wardman, 2001

Un examen des diverses initiatives liées à l'achalandage des transports collectifs publiées par le *Transit Cooperative Research Program* (programme de recherche coopératif sur le transport en commun américain) relève qu'une augmentation substantielle du nombre d'usagers d'un réseau de transport est attribuée à une combinaison de diverses stratégies (Transit Cooperative Research Program, 1998b). Cet examen suggère que les approches retenues peuvent se résumer à partir des catégories suivantes:

- redressements des services;
- ajustements des tarifs et établissement des prix;
- initiatives de marketing et d'information;
- orientation de la planification; et
- coordination des services, collaboration et segmentation des marchés.

Les constatations principales d'un examen détaillé de la littérature universitaire sur les facteurs pouvant influencer l'achalandage se retrouvent ci-après.

Les facteurs pouvant influencer l'achalandage du transport en commun

- Le transport en commun fonctionne dans la plupart des régions et pour la plupart des déplacements comme un "bien inférieur" par rapport aux véhicules privés, de sorte que **la demande en services de transport est établie en grande mesure en fonction de l'accès aux véhicules privés.**
- Puisque les réseaux de transport dans la plupart des régions métropolitaines ont cédé des parts de marché aux véhicules privés, **deux marchés de transport collectif ont pris de l'expansion**, soit les voyageurs ayant un accès limité à la voiture (**enfants, aînés, handicapés et les pauvres**) et **les navetteurs de grands centres d'emploi.**
- Dans leur ensemble, les variables qui mesurent directement ou indirectement **l'accès et la commodité d'une voiture** (y compris le fait d'être propriétaire d'une voiture et la disponibilité du stationnement) **expliquent davantage les variations de l'achalandage que tout autre éventail de facteurs.**
- En ce qui concerne les facteurs internes, des améliorations à **l'approvisionnement des services** – par exemple, la fréquence, la desserte et la fiabilité – se sont révélées **plus importantes que le tarif** pour ce qui en ait de l'achalandage.
- Des études qui ont mesuré la **qualité de service ont découvert que la qualité du service est un facteur plus important que la quantité et les prix.**
- **Des programmes de tarifs ciblés** à l'intention de certaines populations, tels les étudiants et les passagers captifs, comportant des élasticités de prix selon la demande ont bien réussi à attirer des usagers.
- Même si nombreux facteurs qui touchent l'achalandage ne sont pas du ressort des gestionnaires des transports en commun, ils relèvent du champ de compétence des politiques publiques. **Les politiques qui appuient l'utilisation de la voiture privée** – comme les réseaux gratuits d'artères et d'autoroutes, les faibles taxes sur le carburant, le stationnement offert à grande

échelle sans frais - affectent l'utilisation des transports en commun beaucoup plus que les politiques qui encouragent les transports en commun avec l'octroi de subventions publiques.

Source : Taylor and Fink, 2003

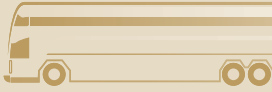
1. 7. 4 Approches pour défendre et accroître l'achalandage en pratique

Bien que la recherche accessible sur l'achalandage porte essentiellement sur le sous-secteur du transport en commun, la publication américaine Metro Magazine a présenté le profil des approches retenues présentement par certains fournisseurs de services oeuvrant dans les sous-secteurs du transport en commun, transport interurbain, transport nolisé et d'excursion en Amérique du Nord dans le but d'améliorer leurs services et accroître leur part du marché (*voir l'illustration*).

Dans le cadre d'une initiative canadienne, en juin 2002, la région de York a signé une entente de partenariat public-privé (P3) avec un groupe de sept entreprises connu sous le nom de York Consortium 2002. Le but de l'entente visait la conception, la construction, l'exploitation d'un réseau de transport rapide (VIVA) à la fine pointe de la technologie, dans la région de York ainsi que le développement d'un plan à long terme en vue d'un réseau complet de transport en commun rapide à York à compter du début de l'an 2005. Le constructeur d'autobus Van Hool qui a remporté le concours a fabriqué les véhicules de transport rapide en Belgique. Nouveaux et modernes, ces véhicules sont facilement accessibles par de larges portes, un plancher surbaissé et des rampes pour les fauteuils roulants et les poussettes. Alimentés à partir de carburant propre, les véhicules satisfont les normes d'émissions gouvernementales les plus récentes. À l'heure actuelle, 40 véhicules de transport rapide offrent le service VIVA et il en comptera 85 lorsque le réseau sera complètement opérationnel.

1. 7. 5 Péage autoroutier

La question du péage et du principe utilisateur-payeur doivent être soulevés puisque leur mise en application signifie des répercussions sur l'industrie de l'autobus. Bien qu'un consensus national sur le sujet nous échappe encore, ces questions ont néanmoins fait l'objet de discussions à quelques reprises dans le cadre de l'examen sur la Loi des transports au Canada effectué en 2000-2001. Le Comité d'examen sur la Loi des transports au Canada a commandé des rapports sur la question de l'utilisateur payeur et son rapport final comportait des recommandations à cet effet, notamment des droits pour l'utilisation des routes en fonction des coûts imposés et, dans la mesure du possible, selon le type de véhicule et de route et le degré de congestion dans les centres-villes. Dans le but d'enrayer les embouteillages, certaines villes comme Londres et Hong Kong ont élaboré et mis en oeuvre un programme de droits de péage. Bien que cette approche n'ait pas été retenue au Canada, il suffit de mentionner que les questions de péage et d'utilisateur payeur ne sont pas appelées à disparaître de la scène nationale puisque des études sont en cours dans des marchés sélectionnés.



Conducteurs d'autocars innovateurs 2005

Metro Magazine, janvier 2005

TECHNOLOGIE

- Créer une image positive en ligne en offrant aux clients l'achat électronique de billets, des sondages et autres renseignements en ligne
- Améliorer les communications et établir de meilleures relations avec les conducteurs via une communication en ligne des affectations futures et des renseignements en ligne sur la paie et les heures travaillées
- Améliorer l'expérience des voyageurs touristiques grâce à des présentations de DVD comme complément au récit donné par le conducteur

MARKETING

- Explorer les marchés complémentaires
- Accroître la participation communautaire
- Établir des partenariats avec les exploitants touristiques par autocar et aux destinations
- Offrir des excursions aux personnes ayant des besoins spéciaux
- Exploiter les postes de grande visibilité pour rehausser l'image

RESSOURCES HUMAINES

- Améliorer le service à la clientèle en mettant l'accent sur la formation (conducteurs, force de ventes et mécaniciens) et les communications avec les voyageurs (cartes de remerciements et sondages auprès de la clientèle)
- Fournir une formation rehaussée sur la conduite d'un autocar, l'entretien, la géographie et l'art de parler en public
- Offrir de l'entretien à la fine pointe en offrant de la formation et des mises à jours constantes aux mécaniciens et un équipement moderne
- Assurer un service d'aide et de soutien au personnel 24 heures sur 24
- Rehausser le sentiment d'appartenance et de fierté des conducteurs en leur assignant un autocar chacun

INNOVATIONS

- Offrir un service de luxe, de première classe pour combler l'écart créé par l'image moins luisante des transporteurs aériens
- Explorer les relations possibles avec les marchés ruraux en créant des alliances avec les agences de transport locales et les plus petits transporteurs afin d'établir des réseaux mutuels

1. 8 Rôle de l'industrie canadienne du transport routier de passagers au sein de l'industrie globale du transport

L'industrie de l'autobus est une des forces motrices de l'économie canadienne en contribuant à créer :

- une main-d'œuvre plus mobile, ce qui est valorisée tant par les employeurs que par les employés;
- une société et une population active plus inclusive, en réduisant les obstacles au transport pour nombreux groupes; et
- des collectivités plus durables, plus efficaces et plus saines.

La santé de l'industrie est d'une importance cruciale non seulement pour les fournisseurs de services et leurs employés mais aussi pour les usagers, de façon directe et indirecte.

1. 8. 1 Concurrence internationale

La concurrence pour s'approprier les intérêts des transporteurs canadiens est appréciable. Voici quelques exemples : Laidlaw International Inc., comprend l'exploitation de Greyhound Canada ; la prise de contrôle de Coach Canada par Stagecoach Group PLC , basé à Perth, en Écosse; et l'acquisition de Orléans Express par la société française Keolis.

1. 8. 2 Compétition pour le financement

Le financement fait partie intégrante de l'exploitation d'une grande majorité des transporteurs au sein de l'industrie canadienne de l'autobus; il peut aussi susciter parfois une certaine friction concurrentielle entre les différents secteurs et les modes de transport. L'industrie du transport interurbain par autocar doit relever des défis de compétition importante en raison de l'étalement des limites municipales de transport et de la concurrence de sociétés de la couronne fortement subventionnées (p. ex. VIA Rail). « Au fait, bien que cela puisse paraître illogique durant cette période de manque à gagner au niveau municipal, certaines collectivités effectuent une concurrence publique avec des services non subventionnés assurés par des sociétés privées de transport, mettant ainsi à l'écart le transporteur privé » (MCC, 2002). Voici la position de MCC à cet égard: il devrait être interdit aux sociétés de transport public (subventionné) de concurrencer les transporteurs privés et elles devraient s'en tenir à exploiter leurs services à l'intérieur des frontières municipales.

Selon l'Association des autocaristes canadiens (MCC), la participation gouvernementale devrait se limiter à la planification. Il faudrait rejeter les plans d'expansion qui déplacent les transporteurs privés et les remplacer avec des plans d'expansion de services actuels au profit des deux parties (MCC, 2003b). Les transporteurs privés ne sont pas toujours en mesure de concurrencer les faibles tarifs exigés par les sociétés de transport soutenues par les subventions gouvernementales.

Le transport urbain au Canada et aux États-Unis

Curieusement, ayant une population dix fois supérieure à celle du Canada, les données sur le transport urbain et son rendement ne reflètent pas le même rapport. Par exemple, bien que l'utilisation du transport public par tête au Canada est 50 p. cent plus élevée qu'aux États-Unis., le nombre de véhicules utilisés n'est guère supérieur que par un facteur de 7 (30 p. cent moins) et le niveau de service, par un facteur de 8 (20 p. cent de moins). Ce qui veut dire que les réseaux de transport en commun au Canada obtiennent un niveau de productivité plus élevé qu'aux É.-U. en ce qui concerne les kilomètres parcourus par véhicule et les passagers transportés par kilomètre.



1. 8. 3 Compétition relative à l'achalandage

Comme nous l'avons déjà démontré, l'automobile occupe une place prédominante dans la concurrence au sein de l'industrie du transport de surface. Dans les études réalisées dans le but d'encourager une plus grande adhésion au transport collectif (autobus et train), et étant donné qu'il en est dans l'intérêt public, la *Commission for Integrated Transport* du Royaume-Uni (2004) a conclu que :

- les modes de transport collectif **doivent concurrencer de façon plus efficace avec la voiture privée** et non vraiment aucun autre choix;
- **les retombées les plus importantes sont attribuables à la minimisation des coûts**—maintenir le tarif le plus bas possible et réduire le facteur temps des transports collectifs (attente, temps du trajet, et temps d'accès pour arriver à destination);
- **la coordination entre les fournisseurs de services et les modes de transport réduit les coûts**—temps perçu et réel des déplacements ainsi que le tarif des déplacements (lorsqu'un changement modal ou de service est nécessaire);
- la concurrence entre les fournisseurs peut faire baisser les coûts (principalement grâce au tarif), mais n'apporte pas les genres **d'améliorations aux services que l'on associe habituellement à une plus grande collaboration**; et
- **la propriété commune de différents modes de transport n'est pas une condition préalable** pour assurer la coordination et l'intégration.

Une étude de la capacité d'un réseau intégré de transport à concurrencer la voiture privée, surtout dans le domaine de la coordination des services exigée entre divers modes (Wardman, 2001), révèle que les automobilistes préfèrent voir des améliorations apportées aux transports collectifs que des mesures pour les dissuader d'utiliser leur voiture (i.e. fiabilité accrue du transport, fréquence et rapidité des services). Cependant, ils estiment, correctement ou non, que leur trajet sera long. L'étude conclut que des stratégies de communication plus efficaces sont nécessaires pour convaincre les automobilistes et pour informer les usagers actuels des niveaux réels de services, de la fiabilité et de la fréquence des transports collectifs.

1. 8. 4 Performance relative aux autres pays

Le Canada et les États-Unis font face à des enjeux similaires dans leurs efforts de recruter et de maintenir en poste des effectifs compétents dictés principalement par les changements technologiques et démographiques et par la croissance de l'industrie. Une étude réalisée pour le compte de la *American Public Transportation Association* (APTA) a souligné les efforts déployés par le Conseil canadien du transport de passagers (CCTP) comme étant une approche intégrée innovatrice pour traiter les questions liées à la main-d'œuvre et qui pourrait servir de modèle aux États-Unis.

Une comparaison des statistiques des voitures privées (Desrosiers, 2004) illustre non seulement la place prédominante qu'occupe l'automobile aux États-Unis mais aussi le fait que posséder une voiture s'avère beaucoup plus coûteux au Canada, ce qui pourrait se traduire en un avantage concurrentiel pour l'industrie canadienne de l'autobus (Tableau 1-9).

Tableau 1-9: Statistiques canadiennes et américaines sur la motorisation

Statistique	Canada	É.-U.
Véhicules selon l'âge de conduite de la population (2004)	0,694	1,009
Véhicules selon l'âge de conduite de la population (1960)	0,440	0,545
Kilométrage/an par véhicule (2004)	19 037	20 906
Kilométrage/an par véhicule (1960)	16 495	17 047
Durabilité des véhicules (2004)	230 000 – 250 000	300 000 – 320 000 km
Durabilité des véhicules (1970)	150 000 – 160 000	170 000 – 180 000 km
Abordabilité d'une voiture - semaines de revenus après impôts (2004)	26,0	18,6
Abordabilité d'une voiture - semaines de revenus après impôts (1991)	21,0	22,0

Source: DesRosiers, 2004a