



Section 4

Prévisions des besoins en travailleurs et en compétences jusqu'en 2016



4.0 Prévisions des besoins en travailleurs et en compétences jusqu'en 2016

4.1 Objectifs de la section

Cette section a pour objet de fournir des estimations quantitatives des compétences requises par catégorie d'emploi pour les dix prochaines années.

4.2 Contexte

4.2.1 Évolution de l'industrie depuis 1997

L'étude de 1997 a suggéré plusieurs futurs scénarios que pourrait subir le secteur mais elle n'avait pas le mandat d'élaborer des prévisions complètes des compétences requises de la part des employés.

Depuis cette date, l'influence de l'extérieur a été plus déterminante pour l'industrie que les changements à l'interne. Les facteurs démographiques, économiques et sociétaux ont tous joué un rôle.

Sur le plan démographique, le maintien de l'urbanisation canadienne et l'établissement des immigrants surtout dans les centres urbains ont été très bénéfiques pour le sous-secteur du transport urbain, tandis que le faible taux de natalité jumelé à cette même urbanisation a contribué à réduire la demande de transport scolaire.

Sur le plan économique, le prix des voitures et leurs coûts de fonctionnement (p. ex., l'essence, les assurances) ont représenté une menace pour les marges de profit de tous les sous-secteurs.

Sur le plan sociétal, le terrorisme répandu à l'échelle mondiale, la destruction du centre mondial du commerce de New York le 11 septembre 2001 étant l'exemple le plus horrible, et les crises telles que la pandémie du SRAS à Toronto, ont eu des répercussions négatives sur les voyages non essentiels, surtout, au détriment manifeste des sous-secteurs des autobus nolisés et d'excursion.

La capacité à reconnaître les tendances en matière de l'achalandage depuis 1997 a aussi été déterminante car la quantification de la demande de service, existante et possible, est essentielle à la détermination des futurs besoins en effectifs et en véhicules.

Le transport urbain a connu une augmentation annualisée de l'achalandage de plus de 2 pour cent par année de 1996 à 2005. Quant au transport interurbain, après avoir connu un faible taux d'achalandage de 1993 à 1996, il affiche une modeste augmentation de 4,7 pour cent pour la période 1997-2004. Le secteur des autobus scolaires a connu une baisse du nombre de passagers de 5,33 pour cent au cours des cinq dernières années. Il n'existe pas de données fiables pour le sous-secteur des autobus nolisés et d'excursion, mais il est raisonnable de supposer que la baisse importante du nombre de visiteurs au Canada a eu des conséquences négatives sur l'achalandage.

Futurs scénarios identifiés en 1997

- *Changement de l'orientation pour certains organismes de transport urbain.*
- *Restructuration importante du sous-secteur interurbain.*
- *Réduction ou élimination des services, surtout à destination des régions rurales.*
- *Le marché des autobus nolisés offrira des possibilités de croissance aux fournisseurs de transport.*
- *La fusion des services de transport des étudiants et de transport urbain se poursuivra.*
- *La restructuration du transport scolaire se poursuivra.*



Tendances de l'industrie

- Les gouvernements provinciaux et les administrations municipales changent de rôle.
- Changements dans le modèle de direction.
- Changements dans la réglementation.
- Changements dans les parts de marché.
- Pressions environnementales.
- Intégration des modes de transport.

Occasions identifiées en 1997

- Nouvelles sources de revenus et nouveaux services.
- Utilisation optimale du parc de véhicules.
- Établissements de plus grande taille (économies de volume, d'envergure et/ou densité).
- Nouveaux profils des clients.

Menaces identifiées en 1997

- Réduction possible de l'achalandage.
- Sécurité d'emploi.
- Croissance des modes de transport écologiques.

4. 2. 2 Changements dans les effectifs depuis l'étude de 1997

Les intervenants joints dans le cadre d'une enquête téléphonique menée par Price Waterhouse en 1996 ont été invités à prédire les changements dans les effectifs de leur sous-secteur au cours des cinq prochaines années.

	Augmentation	Diminution	Pas de changement
Urbain	35	29	36
Interurbain	28	20	52
Autobus nolisés	53	10	37
Autobus scolaires	24	32	45
Moyenne du secteur	35	22	43

Il est important de noter que 65 pour cent des répondants des sous-secteurs ne prévoyaient pas d'augmentation suffisante de la demande pour justifier une augmentation des effectifs. Seul le sous-secteur des autobus nolisés a répondu de façon très positive.

En réalité, les effectifs du transport urbain ont augmenté de 11,52 pour cent de 1996 à 2004. Il n'existe pas de données historiques fiables pour les autres sous-secteurs, une situation qui a largement nui à l'analyse sûre de ces sous-secteurs.

Le rapport de 1997 indiquait que les conducteurs de véhicules formaient de loin le groupe d'employés le plus nombreux de l'industrie de l'autobus, regroupant 65,1 des effectifs en l'année repère de 1991. Les travailleurs d'entretien et les mécaniciens représentaient 6,3 pour cent des effectifs.

Le pourcentage des conducteurs avait augmenté à 66 pour cent et le pourcentage des mécaniciens avait augmenté à 7,2 pour cent (tableau 3.2) lors du recensement de 2001. Statistique Canada a déclaré en 2004 que les conducteurs/opérateurs représentaient 69,3 pour cent des effectifs de l'industrie, ce qui fait état d'une augmentation percentile progressive dans ce secteur de l'industrie depuis 1991. Par contre, le pourcentage des mécaniciens était de nouveau de 6,1 pour cent.

L'étude de 1997 a aussi indiqué que 40 pour cent des travailleurs de l'industrie étaient âgés de plus de 45 ans. La figure 3-5 révèle une augmentation marquée de ce pourcentage au cours de la période 1991-2001, ce qui indique que le besoin de remplacer les travailleurs admissibles à la retraite se fera de plus en plus sentir au cours de la période visée par les prévisions.

Les prochaines sections du module tenteront de préciser les besoins en travailleurs (pour les secteurs, les sous-secteurs et, si possible, les régions) pouvant constituer des attentes raisonnables pour la période de prévision 2004-2016.

4. 3 Facteurs ayant contribué aux prévisions

Les prévisions ont été élaborées à partir de plusieurs éléments, dont ceux-ci :

- Tous les points pertinents mentionnés par les participants de l'industrie à l'étude.
- Les facteurs économiques et démographiques pouvant avoir eu des effets sur l'industrie.
- Des tendances et des données historiques sûres.
- Le matériel de recherche médiatique publié et autre.
- Des consultations extérieures choisies (p. ex., autorités des milieux législatifs et scolaires).
- Des caractéristiques régionales distinctives et des sous-secteurs.

Les prévisions portent donc sur les points suivants pour chacun des sous-secteurs pour la prochaine décennie : besoins de conducteurs, besoins de mécaniciens, besoins d'autres employés, besoins de tous les effectifs, besoins de véhicules, et coûts en capital des véhicules (certaines exclusions s'appliquent à plusieurs de ces sections. Elles sont précisées dans le texte.)

Le produit final est un outil manifestement crédible pouvant être utilisé par l'industrie à titre de « baromètre » de 10 ans (2006-2016) pour la planification financière, des effectifs et du parc de véhicules.

4. 3. 1 Tendances démographiques et de la population

La composition démographique du Canada est en évolution constante, comme mentionné précédemment, et la demande pour des services de transport change selon les tendances dans la composition, la croissance et le resserrement de la population et ce, dans tous les sous-secteurs.

Le taux de croissance annuel de la population canadienne, qui a atteint 1,80 pour cent en 1990, s'est mis à descendre après cette date pour atteindre son niveau actuel de moins de 1,0 pour cent, comme indiqué dans la Section 1. La baisse devrait se poursuivre au cours des dix prochaines années. Par contre, la population urbaine est à la hausse depuis plusieurs années, une situation surtout attribuable à la migration vers les villes et la prédisposition des immigrants à s'établir dans des quartiers urbains où ils retrouveront des gens de leur région d'origine. Par voie de conséquence, le sous-secteur du transport urbain et, dans une moins grande mesure le secteur des autobus scolaires, ont été les principaux bénéficiaires de ces tendances, et devraient continuer à l'être.

Le vieillissement de la population devrait avoir des avantages pour les services d'autobus nolisés et d'excursion car de plus en plus de personnes âgées ont manifesté une tendance à choisir l'autocar pour leurs activités touristiques et leurs voyages. Cependant, comme mentionné plus tôt, la capacité de conduire la voiture est extrêmement importante au maintien de la qualité de vie des personnes âgées et elles ne sont généralement pas prêtes à troquer cette mobilité et cette indépendance pour l'autobus, surtout au sein des collectivités où le service urbain et/ou interurbain est moins fréquent et moins commode.



4. 3. 2 Environnement législatif et réglementaire

Le gouvernement fédéral détient une autorité réglementaire sur les transporteurs interprovinciaux et internationaux, alors que les provinces réglementent leur champ de compétence provincial. La réglementation de l'industrie du transport routier de passagers fait généralement partie des grands cadres de réglementation qui englobent tout le transport par véhicules sur roues, plus particulièrement le transport par camions.

Des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux ont été joints pendant l'étude afin d'identifier et d'évaluer les tendances émergentes et les changements d'orientation envisagés qui pourraient avoir des conséquences pour l'industrie.

Les révisions fédérales portant sur les caractéristiques de sécurité des véhicules, les heures de service des conducteurs et la rationalisation de la réglementation sur le transport interprovincial sont en voie d'être mises en œuvre. Aucun changement d'importance affectant l'industrie n'est envisagé dans la réglementation provinciale.

Les propositions de l'industrie concernant des amendements aux mesures législatives ont été examinées (p. ex., l'exposé de 2005 du Syndicat uni du transport - conseil canadien concernant le Code canadien du travail).

Les coûts en capitaux prévus ont compensé l'augmentation des dépenses des véhicules associée à l'adaptation à la nouvelle réglementation (p. ex., émissions des moteurs) et aux nouvelles normes volontaires (p. ex., véhicules à plancher surbaissé). Sinon, il n'y a pas de nouvelles questions législatives ou de réglementation qui influenceront les prévisions.

4. 3. 3 Rôle de l'automobile

Le principal concurrent de l'industrie de l'autobus est l'automobile, et cette situation ne devrait pas changer.

Le nombre de voitures par habitant continue à augmenter au Canada. Cette augmentation est grandement motivée par la perception des bienfaits sociaux, pratiques et souvent économiques de posséder une voiture ou un véhicule comparable. Le nombre de véhicules routiers par habitant au Canada est passé de 0,45 à 0,54 de 1997 à 2005 (plusieurs sources de Statistique Canada). La tendance et/ou le nombre réel est encore plus élevé dans certaines provinces canadiennes (p. ex., en Ontario, de 0,85 à 0,97 pour la période 1997-2002, ministère des Transports de l'Ontario).

De plus, les habitudes de déplacement en voiture des Canadiens et des Canadiennes n'ont pas changé depuis plus de dix ans. L'Enquête sociale générale de 2006 de Statistique Canada sur les déplacements entre la maison et le lieu de travail comprend les données de 1992, 1996 et 2005. Elle conclut que depuis 1992, 80 pour cent des travailleurs canadiens se rendent au travail en voiture, comme conducteur ou passager, tandis que 12 pour cent seulement (un chiffre constant pendant la période visée par l'enquête) ont utilisé l'autobus et/ou le métro pour une partie ou la totalité de leurs déplacements pour aller et revenir du travail. La proportion de travailleurs ayant recours au transport en commun pour faire la navette entre la

maison et le lieu de travail est plus élevée dans les régions urbaines où le service est accessible à la plupart des travailleurs. En 2005, vingt pour cent des travailleurs des six plus grandes régions urbaines utilisaient l'autobus ou le métro pour effectuer une partie ou la totalité de leurs déplacements pour faire l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail. Ce pourcentage n'a pas changé de 1992 à 2005.

Rien n'indique que les facteurs économiques (p. ex., l'augmentation du prix de l'essence, les bouchons de circulation, le manque de stationnement et le prix du stationnement) ont incité ou inciteront les automobilistes à prendre les transports en commun, et aucune mesure n'existe ou n'est prévue pour encourager de grands nombres d'automobilistes à le faire.

En résumé, rien n'indique que les sous-secteurs pourraient s'attendre à une croissance de leurs activités attribuable aux changements des habitudes des conducteurs de voiture qui adopteraient un des modes de transport par autobus. La perte ou l'abandon du privilège de conduire découlant du vieillissement de la population n'aura que peu d'effets positifs sur l'achalandage dans les secteurs des autobus nolisés et d'excursion et du transport interurbain par autocar.

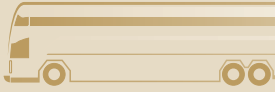
4. 3. 4 Technologie

L'ouvrage « Understanding the Transit Procurement Process » publié par l'ACTU en 2005 révèle que le prix moyen de l'autobus urbain a augmenté de 9,82 pour cent par année au Canada au cours des 17 dernières années. Les nouvelles caractéristiques et la technologie qui constituent dorénavant de l'équipement de série (p. ex, le système GPS, la climatisation, les freins antiblocage, le système d'antipatinage à l'accélération, etc.) ont contribué à cette hausse. Les membres ont toutefois précisé que les normes d'émissions et la technologie des planchers surbaissés sont les causes principales de cette augmentation, tandis que les équipementiers attribuent l'augmentation aux systèmes électroniques à bord de l'autobus et aux services sur mesure.

Le prix et les facteurs contributifs ont aussi été examinés pour tous les sous-secteurs. En conséquence, l'établissement des coûts en capital prévus d'un véhicule tient compte des normes les plus élevées en vigueur et courantes pour tous les nouveaux véhicules achetés dans les différents sous-secteurs. Les prévisions des effectifs en entretien compensent les compétences accrues requises par la hausse du niveau de technologie de l'industrie.

4. 3. 5 Questions environnementales

Plusieurs intervenants estiment que les enjeux environnementaux et l'augmentation du prix de l'essence peuvent avoir eu une influence positive sur l'achalandage mais rien n'indique qu'ils auront un effet important sans une intervention politique non anticipée. Les enjeux environnementaux ne seront pas une cause importante de l'augmentation de l'achalandage pendant la période visée par ce rapport mais ils entraîneront sûrement une augmentation des coûts de fonctionnement des autobus et des automobiles.



4. 3. 6 Offre et demande de main-d'œuvre

La bonne santé de l'économie canadienne au cours de la dernière décennie a entraîné une baisse progressive du taux de chômage au cours de cette même période, qui a atteint les 6,1 pour cent vers le milieu de 2006, le taux le plus bas des 32 dernières années (Statistique Canada, 2006 : Commentaire sur l'Enquête sur la population active). Cette réduction du bassin de travailleurs a augmenté la concurrence sur le marché pour des travailleurs/candidats compétents et ce, dans plusieurs industries, dont l'industrie de l'autobus, et rien n'indique que cette situation changera à court ou à moyen terme.

Les représentants des sous-secteurs qui ont participé aux groupes de travail et aux entrevues et qui ont répondu aux questionnaires ont tous mentionné la pénurie de mécaniciens. Tous les groupes sauf le transport urbain ont ajouté qu'il est beaucoup plus difficile de recruter des conducteurs. Plusieurs estiment également que le recrutement de candidats pour combler des postes de gestion et administratifs est aussi plus difficile.

Aucune donnée historique sur le « roulement » des travailleurs dans les sous-secteurs de l'industrie n'a pu être consultée dans le cadre de cette étude, mais on estime par contre que tous les transporteurs reconnaissent son importance dans la planification des effectifs afin d'assurer l'efficacité de leurs activités.

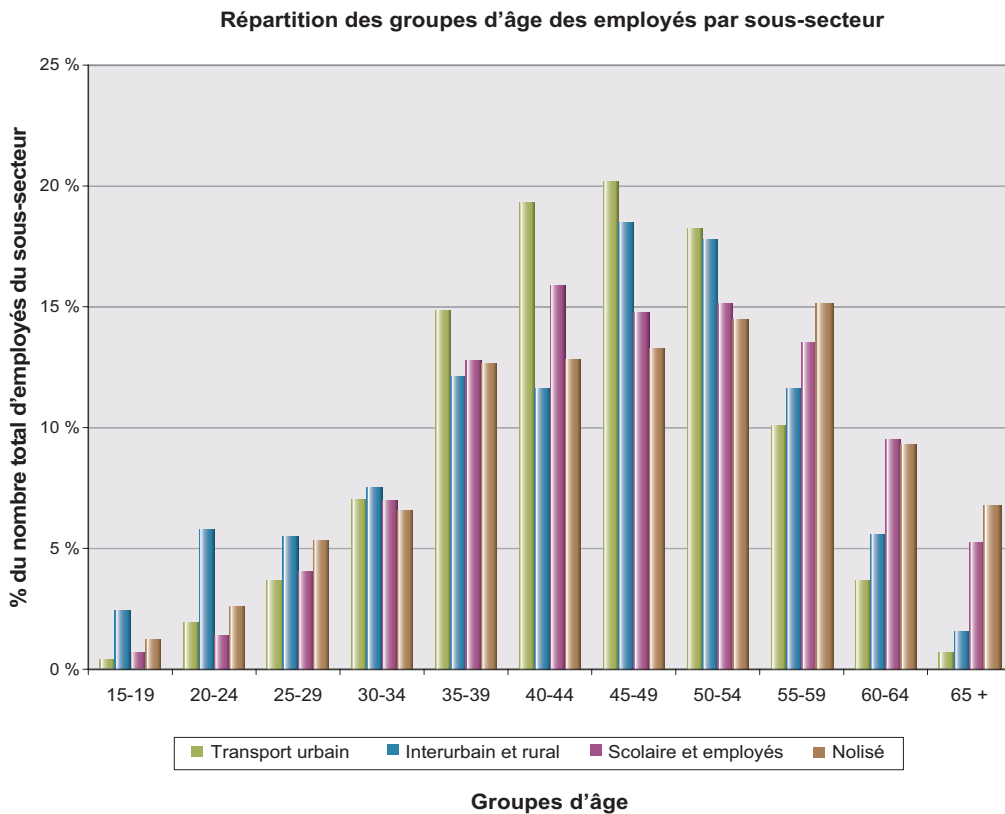
Ainsi, les prévisions effectuées dans l'environnement actuel et à venir, où la demande de travailleurs dépassera l'offre, consisteront en une évaluation des différences dans les effectifs actuels associées à la croissance ou la perte de vitesse des sous-secteurs. Les prévisions mettront surtout en évidence l'augmentation nécessaire des efforts de recrutement et les défis que devront relever les sous-secteurs qui auront besoin de travailleurs supplémentaires pour mettre en œuvre et maintenir l'expansion de leurs services. Le sous-secteur des autobus scolaires n'est pas compris dans ces prévisions car il fera l'objet d'une rationalisation plus poussée.

4. 3. 7 Retraite des travailleurs

La retraite des travailleurs exige une attention particulière dans tous les sous-secteurs. Le vieillissement des travailleurs et les tendances sociales favorisant la retraite anticipée ont déjà entraîné une augmentation de la demande de remplacement des travailleurs et continueront à le faire tout au long de la période visée par ce rapport.

Les données de Statistique Canada sur les employés des réseaux de transport urbain (SCIAN 4851), interurbain et rural (SCIAN 4852), le transport scolaire et le transport d'employés par autobus (SCIAN 4854), de même que l'industrie des autobus nolisés (SCIAN 4855) précisent la répartition des groupes d'âge pour les employés depuis 2001 (*figure 4-1*).

Figure 4-1 : Répartition des groupes d'âge des employés au sein de l'industrie, 2001



Source: Statistique Canada, compilation spéciale, données non publiées, Recensement, (figure 4-1).

Malheureusement, il est impossible de prédire le taux d'attrition réel au sein de l'industrie attribuable à la retraite car celui-ci dépend de plusieurs facteurs et exigerait des données démographiques sur l'âge plus détaillées que les données disponibles.

Cependant, 43 pour cent de tous les Canadiens et toutes les Canadiennes qui ont pris leur retraite de 1997 à 2000 n'avaient pas encore atteint l'âge de 60 ans, une augmentation de 29 pour cent par rapport à dix ans auparavant (Association des comptables généraux accrédités du Canada, 2005). Tous les employés âgés de 40 ans et plus compris dans la figure 1 pourraient avoir pris leur retraite à 55 ans ou plus d'ici 2016, ce qui représente plus de 70 pour cent des effectifs de l'industrie en 2001. Ces employés retraités devront être remplacés et **s'ajoutent** aux nouveaux employés qui seront nécessaires pour réaliser l'augmentation de service prévue.



4.3.8 Tendances du transport urbain

L'achalandage a augmenté de 1,353 milliard de passagers à 1,598 milliard de passagers de 1996 à 2004, ce qui représente une croissance de 18,11 pour cent ou de 2,26 pour cent par année pendant la période visée.

Cette tendance découle du schéma de croissance des populations des zones desservies (la population vivant à moins de 400 mètres d'un arrêt régulier) qui a aussi subi une hausse progressive (24,99 pour cent de 1996 à 2003) en raison de facteurs tels que la migration urbaine, les fusions des municipalités avoisinantes, l'expansion des services urbains à de nouveaux quartiers et l'étalement urbain. Les estimations des populations des zones desservies sont établies chaque année par l'ACTU auprès de ses membres. Les tendances des populations des zones desservies sont très déterminantes dans les estimations de la demande de transport urbain.

Les besoins en véhicules urbains constituent un domaine très vaste. Plus la densité de population des zones résidentielles métropolitaines augmente, plus les réseaux de transport urbain utilisent des véhicules de grande capacité pour répondre à la demande élevée, notamment pour les systèmes rapides par bus (SRB). D'autres réseaux ont décidé d'augmenter la fréquence du service en adoptant un plus grand nombre de véhicules standards. Le nombre réduit de places assises dans les autobus à plancher surbaissé oblige les réseaux à utiliser un plus grand nombre de véhicules pour desservir les usagers actuels.

En raison de ce contexte fluide, le besoin en travailleurs pour l'industrie du transport en commun devrait être légèrement supérieur au besoin de véhicules au cours de la période visée par les prévisions, afin d'offrir les services accrus, comprenant l'utilisation de plus d'équipement et les exigences de service et d'exploitation associées à la nouvelle technologie.

4.3.9 Tendances du transport scolaire

La population étudiante a diminué au cours des dernières années et, selon les prévisions démographiques, elle continuera à diminuer jusqu'en 2016. Une recherche menée par le CCTP en 2006, comprenant une enquête nationale des ministères de l'Éducation provinciaux, a fait état d'une diminution de 5,32 pour cent de la population étudiante inscrite de 2000 à 2005. Le National Centre for Educational Statistics (NCES) aux États-Unis a publié des résultats montrant la même chute de 5 pour cent dans les inscriptions pour la période 1997-2002 (NCES, 2005).

Les instances canadiennes estiment que cette baisse se poursuivra, mais qu'elle sera moins prononcée. Une diminution de 3,22 pour cent est prévue pour la période 2005-2010.

Par opposition, les changements législatifs imminents concernant les normes de construction des nouveaux autobus scolaires qui seront utilisés au Canada entraîneront sans doute une réduction du nombre de places, ce qui aura pour effet d'augmenter le nombre de véhicules nécessaires dans certains arrondissements scolaires.

Compte tenu du contexte en évolution, les prévisions du sous-secteur des autobus scolaires offrent un aperçu conservateur du changement.

4. 3. 10 Financement

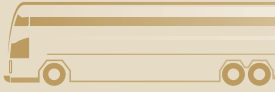
Les sous-secteurs du transport interurbain et des autobus nolisés/d'excursion comptent presque exclusivement sur les recettes des usagers pour payer leurs frais d'exploitation et le service de la dette, tandis que les sous-secteurs du transport urbain et scolaire comptent sur les subventions gouvernementales.

Le transport urbain compte surtout sur les contribuables municipaux pour financer environ 40 pour cent de ses frais d'exploitation et sur les subventions des différents paliers de gouvernement pour payer presque tous ses coûts d'immobilisation. Le financement du transport par le gouvernement a augmenté depuis les années 1990 de concert avec les efforts du gouvernement pour encourager l'utilisation du transport en commun, mais il demeure encore nettement inférieur aux estimations du sous-secteur pour répondre à la « demande ».

Les membres de l'ACTU ont évalué les besoins en infrastructures de transport à 20,7 milliards de dollars pour la période 2006-2010, dont 4,4 milliards de dollars pour la modernisation et les achats d'autobus, et ont identifié les autobus comme étant la plus grande priorité. À l'heure actuelle, il n'y a aucun moyen de financer les 26 pour cent du financement total nécessaire ni 26 pour cent des coûts prévus des nouveaux autobus nécessaires à l'expansion prévue des services et l'augmentation de l'achalandage.

Le financement du transport scolaire relève surtout du gouvernement provincial, qui est en fait le principal fournisseur de transport scolaire au Nouveau-Brunswick, au Manitoba, en Saskatchewan et à Terre-Neuve Labrador. En Colombie-Britannique, en Nouvelle-Écosse et en Alberta, le transport scolaire relève surtout des conseils scolaires et des municipalités. Les participants et les fournisseurs de services du sous-secteur du transport scolaire estiment que le financement du transport scolaire n'est pas demeuré à la hauteur de l'augmentation des coûts d'exploitation, notamment au chapitre de l'entretien et du remplacement du parc de véhicules, et le problème me semble pas en voie de se régler.

Les gouvernements ont toutefois haussé le niveau de priorité du financement du transport urbain et scolaire. Le transport urbain profitera des sommes provenant de la réaffectation des fonds de la taxe fédérale sur l'essence et de partenariats public-privé pour des projets précis. L'aide financière au transport scolaire s'est souvent manifestée sous forme de subventions supplémentaires uniques afin de protéger les services contractuels. De nouvelles méthodes d'assurer un financement permanent sont actuellement à l'étude.



Les présentes prévisions reconnaissent que les résultats de la croissance des effectifs et du parc de véhicules visant à soutenir la demande prévue reposent sur l'obtention d'un appui financier suffisant dans les différents sous-secteurs.

4. 4 Méthode

4. 4. 1 Envergure et structure

Sous-secteurs : L'analyse de l'industrie a été faite au niveau de ses sous-secteurs : transport urbain, transport scolaire, transport interurbain, et autobus nolisés/d'excursion. Les prévisions pour les différents sous-secteurs porteront sur une estimation quantitative des effectifs et des véhicules nécessaires et des coûts en capital des véhicules jusqu'en 2016. Les prévisions des sous-secteurs urbain et scolaire proposent des résultats régionaux. Les prévisions des sous-secteurs interurbain et nolisé/excursion sont d'envergure nationale car les données existantes sont insuffisantes ou contradictoires et ces sous-secteurs n'offrent pas de services régionaux. Étant donné la rareté des données sur les services adaptés, aucune prévision indépendante n'a été préparée pour ce volet reconnu de l'industrie.

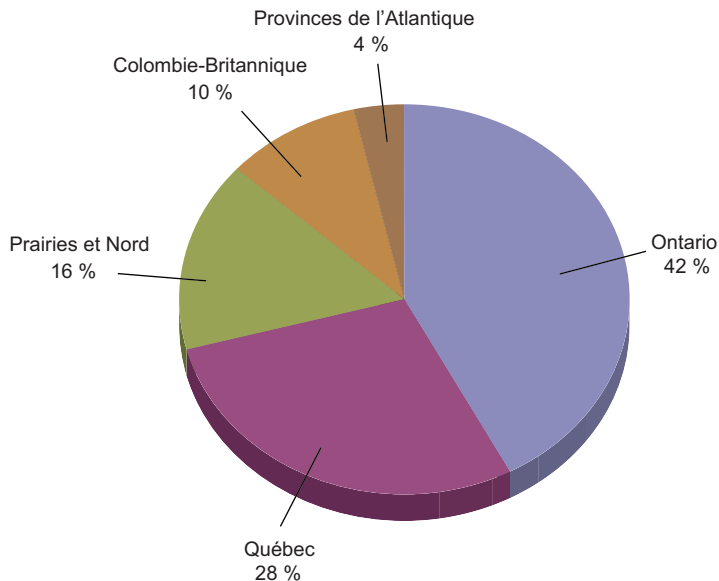
Régions : La demande régionale de services a été examinée pour les sous-secteurs urbain et scolaire seulement. Le Canada a été divisé en cinq régions géographiques : la Colombie-Britannique, les Prairies et le Nord (comprenant le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et Nunavut), l'Ontario, le Québec et les provinces de l'Atlantique.

Catégories de travailleurs : Les parts respectives des effectifs des cinq régions analysées sont indiquées à la figure 4-2. Les travailleurs ont été regroupés en trois catégories pour ces prévisions : conducteurs, mécaniciens et autres employés. Les conducteurs représentaient près de 70 pour cent des effectifs de l'industrie en 2004 (Statistique Canada, 2006). Bien que les mécaniciens n'aient toujours représenté que 6 à 7 pour cent des effectifs de l'industrie, ce sont ces compétences qui sont les plus recherchées par l'industrie à l'heure actuelle, et il en sera ainsi pour un certain temps encore. Compte tenu de l'importance permanente de la demande dans ces deux catégories et de la nature contradictoire des données s'appliquant aux autres postes, le reste des travailleurs de l'industrie ont été regroupés dans la catégorie autres employés.

Prévisions des besoins en véhicules : Les différences dans les effectifs après 2003 sont uniquement attribuables aux prévisions d'expansion et de contraction des services. Les remplacements nécessaires pour compenser l'attrition normale sont exclus des prévisions à cause de l'absence de données pertinentes à cet effet, mais une augmentation est néanmoins prévue au cours des dix prochaines années à cause de facteurs tels que le vieillissement des travailleurs (pré-retraite), la concurrence accrue pour les nouveaux employés et un processus d'embauche plus sélectif.

Figure 4-2: Effectifs de l'industrie par région 2001

Répartition des effectifs de l'industrie par région



Source : Statistique Canada, compilation spéciale, données non publiées, Recensement de 2001

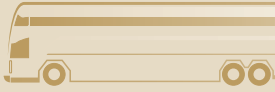
Prévisions des besoins en véhicules : Les différences dans les besoins en véhicules après 2003 sont uniquement attribuables aux prévisions d'expansion et de contraction des services. Ces prévisions servent de fondement pour prévoir les besoins en effectifs. Les véhicules de remplacement n'ont été comptabilisés que dans les prévisions des dépenses en immobilisations.

Tableaux : Les tableaux intégrés au texte principal offrent des données historiques provenant de sources sûres et des prévisions des besoins les plus vraisemblables en effectifs et en véhicules jusqu'en 2016 (des prévisions présentant les niveaux les plus élevés et les plus faibles sont fournies en annexe). Comme le besoin en autobus scolaires repose presque exclusivement sur des données démographiques, les écarts de valeurs ne sont pas fournis pour le sous-secteur scolaire.

4. 4. 2 *Élaboration des données*

Généralités : Les résultats des différentes activités de l'étude (ateliers, entrevues avec les principales parties prenantes, enquêtes sur le Web et sur papier, examen de la documentation, etc.) ont été réévalués afin d'y intégrer tout le matériel d'intérêt pour les prévisions. De plus, les services de spécialistes de l'extérieur fêrus de titres ont été retenus lorsque leur expertise particulière a été nécessaire (p. ex., tendances démographiques, analyse et élaboration des données).

Données de l'ACTU : Les réseaux de transport membres représentent environ 98 pour cent de l'industrie canadienne du transport urbain. Par conséquent, une part importante des données provient de l'ACTU, une source d'information sûre sur ce sous-secteur.



Données de Statistique Canada : Le rapport annuel des Transports terrestre et maritime de Statistique Canada est la source principale de données **historiques** sur les effectifs et les véhicules pour les sous-secteurs non urbains. [La plupart des données sur le transport urbain contenues dans le rapport proviennent de l'ACTU.] Les transporteurs non urbains générateurs de recettes font l'objet d'enquêtes approfondies en vertu d'une exigence de « réponse obligatoire ».

Le rapport sur le sujet concerne plus de 95 pour cent des transporteurs canadiens générateurs de recettes depuis 2000, c'est-à-dire depuis la modification du mode de présentation, de l'envergure et des critères de réponse. (La comparaison aux données des années antérieures n'est plus pertinente.) Le rapport ne comprend pas les transporteurs à but non lucratif (p. ex., les groupes religieux et les employeurs) ni les autobus exploités par les gouvernements provinciaux (p. ex., 95 pour cent des autobus scolaires du Nouveau-Brunswick sont exploités par la province). [En raison de ces exclusions et autres (p. ex., véhicules non exploités), le chiffre de 57 989 véhicules déclaré dans le rapport de 2003 représente 21 540 véhicules de moins (28,08 pour cent) que le nombre total de véhicules enregistrés recensés dans l'Enquête sur les véhicules au Canada, quatrième trimestre de Statistique Canada en 2003. Bref, le rapport vise environ 73 pour cent des autobus enregistrés au Canada. La plupart des exclusions correspondent aux exceptions liées à l'envergure de l'étude sectorielle du CCTP.] Les données de Statistique Canada ayant servi à l'étude et à l'élaboration des prévisions ont été utilisées selon les restrictions mentionnées dans les présentes.

4. 4. 3 Éléments de calcul

Tendances : Les tendances démographiques (c.-à-d., l'augmentation de la population et les types de peuplement, la croissance des populations des zones desservies, la population d'enfants d'âge scolaire et les tendances au chapitre des inscriptions d'élèves, de l'achalandage, etc.) et les tendances des données historiques sur l'exploitation ont été établies et évaluées afin de déterminer les besoins en nouveaux véhicules pour répondre aux besoins d'expansion et de modification des services sur une période de dix ans.

Ratios : Les besoins en effectifs pour combler des postes de conducteurs, de mécaniciens et autres employés nécessaires au soutien de l'augmentation et/ou des changements prévus au sein du parc de véhicules ont été déterminés sous forme de ratios par véhicule selon les caractéristiques et les exigences d'exploitation et de rendement des différents sous-secteurs.

L'analyse des effectifs est effectuée selon le « nombre de personnes requises » plutôt que selon les « équivalents temps plein » (ETP).

4. 5 Prévisions du transport urbain

4. 5. 1 Contexte de la recherche

Bien que les participants à l'étude et les sources extérieures aient contribué à la compréhension et à l'évaluation du sous-secteur urbain, le soutien principal, sous forme de données, de résultats de recherches publiés et non publiés, et de

consultations permanentes, a été fourni par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

L'ACTU est la source d'information la plus sûre sur le sous-secteur du transport urbain. Elle représente un très grand pourcentage des transporteurs urbains depuis la fin des années 1990 et elle regroupe actuellement 98 pour cent du secteur du transport urbain, comme mentionné précédemment.

4.5.2 Profil du sous-secteur urbain (données choisies)

Position du transport urbain au sein de l'industrie

Le transport urbain est le sous-secteur le plus dominant, et de loin, de toute l'industrie du transport routier de passagers. Les données de Statistique Canada pour 2004 (données préliminaires) révèlent que le transport urbain représente environ 49,6 pour cent des travailleurs ETP et 27,5 pour cent des véhicules de l'industrie.

Achalandage

L'achalandage est passé de 1,352 milliard de passagers en 1996 à un niveau record de 1,630 milliard de passagers en 2005, une augmentation de 20,56 pour cent au cours de la période 1996-2005 et une augmentation annuelle moyenne de 2,28 pour cent.

L'achalandage du transport urbain devrait continuer à augmenter au cours de la période visée par les prévisions, à savoir de 2006 à 2016.

Travailleurs / véhicules

Selon l'ACTU, le sous-secteur comptait 43 530 employés et 15 236 véhicules en 2004.

Le secteur urbain a connu une augmentation constante du nombre d'employés et de véhicules de 1996 à 2004, ce qui lui a permis d'étendre ses services et de répondre à une demande de service accrue. Ces changements se sont traduits par une augmentation de 11,52 pour cent des effectifs et de 14,14 pour cent du nombre de véhicules pour la période visée.

La croissance des réseaux et des composantes devrait se poursuivre pendant la période de prévision 2006-2016 afin de continuer à répondre à l'achalandage actuel et aux augmentations prévues et de faciliter la création de nouvelles zones desservies.

Composition du parc de véhicules

Le parc de véhicules urbain comprend un vaste éventail de véhicules, notamment des autobus sur pneus et à plancher élevé ou à plancher surbaissé, des trolleybus, des autobus articulés, à deux étages et communautaires; des véhicules légers sur rail, des véhicules lourds sur rail, des trains de banlieue et des tramways. La composition des parcs de véhicules de transport urbain du Canada et les tendances à cet égard sont présentées dans le tableau ci-dessous. (Transports Canada, tableau A7-6, Les transports au Canada 2005.)



COMPOSITION DES PARCS DE VÉHICULES DE TRANSPORT URBAIN 1996-2004
(Nombre de véhicules)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nombre de transporteurs ayant déclaré des données	77	65	62	66	67	66	67	69	69
Autobus standard	9 622	9 030	8 554	8 234	8 172	7 940	7 466	6 879	6 326
Plancher surbaissé	499	1 019	1 827	2 453	2 724	3 093	3 538	4 347	5 018
Trolleybus	319	322	315	304	303	304	293	290	284
Articulé	287	287	297	325	347	437	429	470	495
Train léger sur rail	520	520	520	520	521	530	594	611	613
Train lourd sur rail	1 373	1 381	1 395	1 419	1 431	1 451	1 451	1 451	1 443
Train de banlieue	359	336	346	505	531	539	579	586	613
Autres ¹	70	182	169	262	284	266	315	336	444
N ^{brc} total de véhicules	13 049	13 077	13 423	14 022	14 313	14 560	14 665	14 970	15 236

¹ Comprend les autobus à deux étages, les petits autobus communautaires et autres véhicules non précisés.

Source : Statistique Canada, *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain*, cat. 53-215 :1996-1999, compilation spéciale fondée sur l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) :2000-2004.

4. 5. 3 Envergure des données

Les autobus (véhicules sur pneus) ont toujours représenté environ 83 pour cent de l'ensemble du parc de véhicules de transport urbain. Le reste du parc de véhicules est composé de véhicules sur rail (légers, lourds et trains de banlieue).

Il dépasse le mandat et la capacité de cette étude de séparer de façon précise et pertinente les véhicules sur rail et les employés qui s'y rapportent des statistiques qui s'appliquent à l'ensemble du sous-secteur, en raison des différences au chapitre du fonctionnement et de l'entretien, du ratio employés par véhicule et des différences régionales de ratio de l'utilisation des autobus par rapport aux véhicules sur rail.

Par conséquent, les données historiques et les prévisions relatives au sous-secteur urbain doivent être présentées comme si tous les véhicules étaient des autobus et que tous les employés étaient liés à ces autobus.

Afin de connaître de façon précise la situation qui s'applique uniquement aux autobus, le tableau du transport urbain présenté à la fin de la section 4.5 présentera les données cumulatives nationales pour les véhicules, les conducteurs, les mécaniciens et les autres employés à 83 pour cent des données des tableaux précédents, offrant ainsi des données sommaires qui représentent raisonnablement le volet autobus (sans rail) du sous-secteur urbain.

4. 5. 3. 1 Population canadienne

Les tendances de la population canadienne sont des facteurs de base des prévisions du transport urbain. Comme l'indiquent les tableaux suivants, la population devrait augmenter dans toutes les régions au cours de la période visée par ces prévisions, mais à un taux en légère décroissance.

Tableau 4-1a : Population par région, données historiques et prévisions jusqu'en 2016.

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	3 874 276	4 011 342	4 078 447	4 181 547	4 255 690	4 446 940	4 633 723
Prairies / Nord	5 027 250	5 208 706	5 307 230	5 457 244	5 538 909	5 735 368	5 926 275
Ontario	11 083 052	11 506 359	11 897 647	12 383 934	12 680 153	13 427 632	14 156 497
Québec	7 246 896	7 323 308	7 396 990	7 538 159	7 649 278	7 939 870	8 223 934
Atlantique	2 379 283	2 354 163	2 340 937	2 346 237	2 349 694	2 356 833	2 363 690
Canada	29 610 757	30 403 878	31 021 251	31 907 121	32 473 724	33 906 643	35 304 119

Source : *The Centre for Spatial Economics, compilation spéciale, données non publiées 2004.*

Tableau 4-1b: Pourcentage de l'augmentation annuelle moyenne de la population, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Region	1996	1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique		1,17 %	0,83 %	0,84 %	0,88 %	0,88 %	0,83 %
Prairies / Nord		1,19 %	0,94 %	0,93 %	0,75 %	0,70 %	0,66 %
Ontario		1,26 %	1,69 %	1,34 %	1,19 %	1,15 %	1,06 %
Québec		0,35 %	0,50 %	0,63 %	0,73 %	0,75 %	0,71 %
Atlantique		-0,35 %	-0,28 %	0,08 %	0,07 %	0,06 %	0,06 %
Canada		0,88 %	1,01 %	0,94 %	0,88 %	0,87 %	0,81 %



4. 5. 3. 2 Populations des zones desservies

Les populations des zones desservies (la population habitant à 400 mètres ou moins d'un arrêt régulier) sont les groupes de la population canadienne présentant le meilleur potentiel d'utilisation des services en raison de leur proximité.

Les populations des zones desservies sont en hausse dans toutes les régions depuis l'étude de l'industrie de 1997. Elles regroupent actuellement 64,5 pour cent de la population canadienne. La région de la Colombie-Britannique est la mieux desservie à 79,3 pour cent, et la région de l'Atlantique est la moins bien desservie, à 34,1 pour cent.

Tableau 4-2a : Population des zones desservies, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	1 862 248	3 064 635	3 287 201	3 290 872	3 378 590	3 608 360	3 837 587
Prairies / Nord	2 783 779	2 901 789	3 043 053	3 191 001	3 274 799	3 480 212	3 684 943
Ontario	7 396 509	7 650 690	8 211 793	8 769 106	9 084 666	9 897 268	10 711 727
Québec	3 325 610	4 044 565	4 257 899	4 301 201	4 409 263	4 697 022	4 985 534
Atlantique	651 362	694 244	777 787	789 599	801 272	825 884	850 165
Canada	16 019 508	18 355 923	19 577 733	20 341 779	20 948 590	22 508 746	24 069 956

Source :ACTU, Répertoire statistique du transport en commun au Canada, 2004;The Centre for Spatial Economics, données non publiées, 2004;estimation

Tableau 4-2b : Taux de croissance annuel moyen des populations des zones desservies, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	18,06 %	3,57 %	0,04 %	1,32 %	1,32 %	1,24 %
Prairies / Nord	1,39 %	2,41 %	1,60 %	1,30 %	1,22 %	1,15 %
Ontario	1,13 %	3,60 %	2,21 %	1,78 %	1,73 %	1,59 %
Québec	6,74 %	2,60 %	0,34 %	1,25 %	1,27 %	1,20 %
Atlantique	2,15 %	5,85 %	0,50 %	0,74 %	0,61 %	0,58 %
Canada	4,64 %	3,27 %	1,28 %	1,48 %	1,45 %	1,35 %

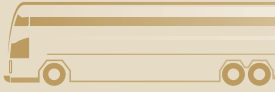
Tableau 4-2c : Pourcentage de la population représenté dans les populations des zones desservies, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	48,07 %	76,40 %	80,60 %	78,70 %	79,39 %	81,14 %	82,82 %
Prairies / Nord	55,37 %	55,71 %	57,34 %	58,47 %	59,12 %	60,68 %	62,18 %
Ontario	66,74 %	66,49 %	69,02 %	70,81 %	71,64 %	73,71 %	75,67 %
Québec	45,89 %	55,23 %	57,56 %	57,06 %	57,64 %	59,16 %	60,62 %
Atlantique	27,38 %	29,49 %	33,23 %	33,65 %	34,10 %	35,04 %	35,97 %
Canada	54,10 %	60,37 %	63,11 %	63,75 %	64,51 %	66,38 %	68,18 %

Source :ACTU, Répertoire statistique du transport en commun au Canada, 2004;The Centre for Spatial Economics, données non publiées, 2004;estimation

Il est important de constater qu'en raison de l'expansion des services et des tendances de la population, le taux de croissance des populations des zones desservies a toujours dépassé le taux de croissance de la population. À titre d'exemple, il a augmenté de 26,98 pour cent en 1996-2004 alors que la population a augmenté de 7,76 pour cent au cours de la même période.

La croissance des populations des zones desservies devrait se poursuivre au cours de la période de prévision 2006-2016.



4. 5. 3. 3 Achalandage du transport urbain

L'achalandage a augmenté de 1,352 milliard de passagers transportés en 1996 à un niveau record de 1,630 milliard de passagers transportés en 2005, une augmentation de 20,56 pour cent de 1996 à 2005 et une augmentation annuelle moyenne de 2,28 pour cent.

Tableau 4-2d : Comparaison de l'achalandage national par rapport aux populations des zones desservies au Canada 1996 - 2016

Transport urbain	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Passagers (milliards)	1,353	1,442	1,481	1,598	1,639	1,832	2,038
Pourcentage de la différence annuelle		2,15 %	1,35 %	2,56 %	1,28 %	2,25 %	2,15 %
Passagers / population des aires desservies	84,45	78,56	75,65	78,56	78,25	81,40	84,68
Pourcentage de la différence annuelle		-2,38 %	-1,87 %	1,26 %	-0,20 %	0,79 %	0,79 %

Source : Données sur l'achalandage de l'ACTU et Statistique Canada (fournies par l'ACTU)

Il est inutile de prédire l'achalandage régional car les influences régionales sont trop variées, depuis la topographie de la Colombie-Britannique qui favorise la densification urbaine jusqu'à la croissance de la population négligeable dans la région de l'Atlantique. Cependant, toutes les régions ont connu une certaine croissance de 1996 à 2004, et cette croissance devrait contribuer à la croissance de l'achalandage à l'échelle nationale pendant la période visée par ces prévisions.

Tableau 4-2e : Données historiques régionales sur l'achalandage, 1996-2004 (milliers)

Région	1996	1999	2001	2004	Pourcentage d'augmentation 1996-2004
Colombie-Britannique	139 765	159 530	129 220	192 579	37,79 %
Prairies / Nord	162 792	175 691	168 434	193 567	18,90 %
Ontario	589 280	627 666	680 001	700 159	18,82 %
Québec	433 550	454 479	473 795	480 321	10,79 %
Atlantique	21 113	20 118	22 264	25 393	20,27 %
Canada	1 346 501	1 437 485	1 473 714	1 592 018	18,23 %

Source :ACTU - diverses. Les totaux pour la Canada sont quelque peu différents du tableau précédent à cause de l'arrondissement.

4. 5. 3. 4 Données historiques du transport urbain : effectifs et véhicules

Le **tableau 4-3** propose des données historiques régionales et cumulatives sur les effectifs et les véhicules pour la période 1996-2004. Même si le taux de croissance ou de contraction des véhicules et des effectifs ne suit pas la même courbe (on ne peut pas s'attendre à ce que l'industrie soit parfaitement fluide et conséquente dans l'achat de ses véhicules et ses rajustements des effectifs), les tendances au chapitre du ratio employé par véhicule demeurent l'élément déterminant fondamental de la prévision des effectifs. À titre d'exemple, le ratio national des mécaniciens par véhicule laisse voir une tendance à la hausse dans le nombre de mécaniciens par véhicule utilisé, comme le confirme l'augmentation de 0,166 à 0,192 de 1996 à 2004. Les tendances dans le ratio des conducteurs et des autres employés par autobus sont moins évidentes, mais elles indiquent néanmoins les ratios que l'industrie tente d'atteindre. Les tableaux suivants examinent aussi raisonnablement que possible, les différences/influences régionales responsables des variations dans les données régionales.

Tableau 4-3 : Données historiques sur le lien entre les véhicules urbains et les employés, par région 1996 - 2004

Année	Région	Véhicules	Conducteurs	Mécaniciens	Autres employés	Total des effectifs	Conducteurs par véhicule	Mécaniciens par véhicule	Autres employés par véhicule	Total des effectifs par véhicule
1996	Colombie-Britannique	1 362	2 704	552	1 262	4 518	1,985	0,405	0,927	3,317
	Prairies / Nord	2 343	3 619	344	1 483	5 446	1,545	0,147	0,633	2,324
	Ontario	5 505	8 145	898	7 438	16 481	1,48	0,163	1,351	2,994
	Québec	3 580	5 808	275	5 083	11 166	1,622	0,077	1,42	3,119
	Atlantique	325	496	106	160	762	1,526	0,326	0,492	2,345
	Total	13 115	20 772	2 175	15 426	38 373	1,584	0,166	1,176	2,926
1999	Colombie-Britannique	1 788	3 403	591	1 368	5 362	1,903	0,331	0,765	2,999
	Prairies / Nord	2 526	3 964	438	1 445	5 847	1,569	0,173	0,572	2,315
	Ontario	5 594	8 350	890	7 009	16 249	1,493	0,159	1,253	2,905
	Québec	3 774	5 110	574	4 964	10 648	1,354	0,152	1,315	2,821
	Atlantique	347	483	111	142	736	1,392	0,32	0,409	2,121
	Total	14 029	21 310	2 604	14 928	38 842	1,519	0,186	1,064	2,769
2001	Colombie-Britannique	1 916	3 529	646	1 449	5 624	1,842	0,337	0,756	2,935
	Prairies / Nord	2 647	4 269	453	1 418	6 140	1,613	0,171	0,536	2,32
	Ontario	5 845	8 977	987	8 090	18 054	1,536	0,169	1,384	3,089
	Québec	3 802	5 095	642	5 097	10 834	1,34	0,169	1,341	2,85
	Atlantique	363	513	86	171	770	1,413	0,237	0,471	2,121
	Total	14 573	22 383	2 814	16 225	41 422	1,536	0,193	1,113	2,842
2004	Colombie-Britannique	1 947	3 534	696	1 636	5 866	1,815	0,357	0,840	3,013
	Prairies / Nord	2 774	4 549	477	1 575	6 601	1,640	0,172	0,568	2,380
	Ontario	6 241	9 924	1 006	8 111	19 041	1,590	0,161	1,300	3,051
	Québec	3 897	5 298	651	5 237	11 186	1,360	0,167	1,344	2,870
	Atlantique	377	562	88	186	836	1,491	0,233	0,493	2,218
	Total	15 236	23 867	2 918	16 745	43 530	1,566	0,192	1,099	2,857
1996-1999	% de différence	6,97 %	2,59 %	19,72 %	-3,23 %	1,22 %	-4,09 %	11,92 %	-9,53 %	-5,37 %
	Pourcentage de la différence annuelle moyenne	2,27 %	0,86 %	6,18 %	-1,09 %	0,41 %	-1,38 %	3,83 %	-3,28 %	-1,82 %
1999-2001	% de différence	3,88 %	5,04 %	8,06 %	8,69 %	6,64 %	1,11 %	4,03 %	4,63 %	2,66 %
	Pourcentage de la différence annuelle moyenne	1,92 %	2,49 %	3,95 %	4,25 %	3,27 %	0,56 %	2,00 %	2,29 %	1,32 %
2001-2004	% de différence	4,55 %	6,63 %	3,70 %	3,20 %	5,09 %	1,98 %	-0,77 %	-1,25 %	0,53 %
	Pourcentage de la différence annuelle moyenne	1,49 %	2,16 %	1,22 %	1,06 %	1,67 %	0,66 %	-0,26 %	-0,42 %	0,18 %
1996-2004	% de différence	14,14 %	13,74 %	30,16 %	5,91 %	11,52 %	-0,35 %	14,03 %	-7,21 %	-2,29 %
	Pourcentage de la différence annuelle moyenne	5,12 %	4,74 %	10,29 %	2,77 %	4,29 %	-0,37 %	4,88 %	-2,23 %	-0,79 %

4. 5. 3. 5 Tableaux sur les véhicules urbains

Les prévisions sur les véhicules et les effectifs du transport urbain reposent sur des hypothèses telles que : les populations des zones desservies continuent à augmenter plus rapidement que les populations des provinces (*tableaux 4-1b et 4-2b*) et le gouvernement augmentera son appui au transport urbain. Le maintien de la tendance à l'établissement urbain et aux fusions municipales resserrera l'obligation des municipalités d'offrir des services de transport à une population plus nombreuse et plus dispersée. Le gouvernement en poste reconnaît aussi le besoin de financer l'expansion des services afin de répondre à la demande d'utilisation. Les deux facteurs contribuent à une augmentation du besoin en véhicules plus élevée que le taux d'augmentation des populations des zones desservies (*tableau 4-4b*).

Tableau 4-4a : Besoins globaux en véhicules urbains, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	1 362	1 788	1 916	1 947	2 009	2 174	2 341
Prairies / Nord	2 343	2 526	2 647	2 774	2 858	3 065	3 273
Ontario	5 505	5 594	5 845	6 241	6 522	7 258	8 010
Québec	3 580	3 774	3 802	3 897	4 005	4 293	4 584
Atlantique	325	347	363	377	394	431	470
Canada	13 115	14 029	14 573	15 236	15 788	17 221	18 678

Tableau 4-4b : Taux de croissance annuels : besoins en véhicules de transport urbain, données historiques et prévisions 1996 - 2016

Région	1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	10,43 %	3,58 %	0,54 %	1,60 %	1,64 %	1,52 %
Prairies / Nord	2,60 %	2,40 %	1,60 %	1,51 %	1,45 %	1,35 %
Ontario	0,54 %	2,24 %	2,26 %	2,25 %	2,26 %	2,03 %
Québec	1,81 %	0,37 %	0,83 %	1,38 %	1,44 %	1,34 %
Atlantique	2,26 %	2,31 %	1,29 %	2,23 %	1,89 %	1,73 %
Canada	2,32 %	1,94 %	1,52 %	1,81 %	1,81 %	1,69 %

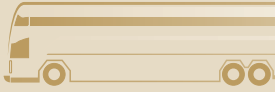


Tableau 4-4c : Périodes d'un besoin accru en véhicules urbains, historique et prévisions 2016

Région	1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	426	128	31	62	165	167
Prairies / Nord	183	121	127	84	207	208
Ontario	89	251	396	281	736	753
Québec	194	28	95	108	288	291
Atlantique	22	16	14	17	37	39
Canada	914	544	663	552	1 433	1 457
Annuel		272	221	276	287	291

4. 5. 3. 6 Tableaux sur les conducteurs du sous-secteur urbain

Les données historiques sur les ratios d'employés par véhicule du tableau 4-3 représentent le point de départ des prévisions des futurs besoins en effectifs de l'industrie.

En ce qui concerne les conducteurs, les efforts du sous-secteur devraient se poursuivre afin de modérer les pratiques telles que les quarts de travail fractionnés, ce qui entraînera une augmentation du nombre de conducteurs par véhicule. De plus, les améliorations du service pour répondre aux besoins des usagers (p. ex., prolongement des heures de service, augmentation de la fréquence) devraient mener à un usage accru des véhicules et un ratio plus élevé de conducteurs par véhicule.

Tableau 4-5a : Nombre de conducteurs par véhicule de transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	1,99	1,90	1,84	1,82	1,82	1,84	1,85
Prairies / Nord	1,54	1,57	1,61	1,64	1,64	1,66	1,67
Ontario	1,48	1,49	1,54	1,59	1,60	1,61	1,63
Québec	1,62	1,35	1,34	1,36	1,36	1,37	1,38
Atlantique	1,53	1,39	1,41	1,49	1,50	1,51	1,52
Canada	1,58	1,52	1,54	1,57	1,57	1,59	1,60

Tableau 4-5b : Nombre total de conducteurs, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	2 704	3 403	3 529	3 534	3 659	3 990	4 327
Prairies / Nord	3 619	3 964	4 269	4 549	4 700	5 076	5 456
Ontario	8 145	8 350	8 977	9 924	10 417	11 715	13 056
Québec	5 808	5 110	5 095	5 298	5 459	5 893	6 333
Atlantique	496	483	513	562	590	651	716
Canada	20 772	21 310	22 383	23 867	24 825	27 324	29 888

Tableau 4-5c : Différences; conducteurs du transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région		1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique		699	126	5	125	331	337
Prairies / Nord		345	305	280	151	375	380
Ontario		205	627	947	493	1298	1341
Québec		-698	-15	203	161	433	440
Atlantique		-13	30	49	28	61	65
Canada		538	1 073	1 484	958	2 499	2 564



4. 5. 3. 7 Tableaux sur les mécaniciens du transport urbain

L'augmentation du nombre de mécaniciens est attribuable, en partie, à la diversité accrue et aux compétences techniques plus précises requises pour l'entretien de véhicules de plus en plus complexes.

Tableau 4-6a : Nombre de mécaniciens par véhicule de transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	0,41	0,33	0,34	0,36	0,35	0,34	0,33
Prairies / Nord	0,15	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18	0,19
Ontario	0,16	0,16	0,17	0,16	0,16	0,17	0,18
Québec	0,08	0,15	0,17	0,17	0,17	0,18	0,18
Atlantique	0,33	0,32	0,24	0,23	0,24	0,25	0,26
Canada	0,17	0,19	0,19	0,19	0,19	0,20	0,20

Tableau 4-6b : Nombre total de mécaniciens du transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	552	591	646	696	709	744	778
Prairies / Nord	344	438	453	477	499	554	611
Ontario	898	890	987	1 006	1 074	1 260	1 460
Québec	275	574	642	651	678	752	830
Atlantique	106	111	86	88	94	107	122
Canada	2 175	2 604	2 814	2 918	3 054	3 417	3 800

Tableau 4-6c : Différences, mécaniciens du transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	39	55	50	13	34	34
Prairies / Nord	94	15	24	22	55	57
Ontario	-8	97	19	68	186	200
Québec	299	68	9	27	74	77
Atlantique	5	-25	2	6	14	15
Canada	429	210	104	136	363	383

4. 5. 3. 8 Tableaux sur les autres employés du transport urbain

Les prévisions portant sur les autres employés seront à l'image de la croissance prévue de la demande de services du sous-secteur au cours de la période visée par les prévisions alors qu'en réalité, le nombre d'autres employés par véhicule devrait réduire lentement et progressivement au cours de cette même période.

Tableau 4-7a : Nombre d'autres employés de transport urbain par véhicule, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	0,93	0,77	0,76	0,84	0,84	0,82	0,81
Prairies / Nord	0,63	0,57	0,54	0,57	0,57	0,58	0,60
Ontario	1,35	1,25	1,38	1,30	1,29	1,26	1,24
Québec	1,42	1,32	1,34	1,34	1,34	1,32	1,30
Atlantique	0,49	0,41	0,47	0,49	0,50	0,51	0,53
Canada	1,18	1,06	1,11	1,10	1,09	1,08	1,07



Tableau 4-7b : Nombre total d'autres employés du transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	1 262	1 368	1 449	1 636	1 678	1 787	1 896
Prairies / Nord	1 483	1 445	1 418	1 575	1 637	1 792	1 952
Ontario	7 438	7 009	8 090	8 111	8 403	9 154	9 908
Québec	5 083	4 964	5 097	5 237	5 353	5 659	5 964
Atlantique	160	142	171	186	197	221	248
Canada	15 426	14 928	16 225	16 745	17 267	18 615	19 968

Tableau 4-7c : Différences; autres employés du transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016.

Région	1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	106	81	187	42	109	109
Prairies / Nord	-38	-27	157	62	155	159
Ontario	-429	1 081	21	292	752	753
Québec	-119	133	140	116	306	305
Atlantique	-18	29	15	11	24	26
Canada	-498	1 297	520	522	1 347	1 353

4. 5. 3. 9 Tableaux sur l'ensemble des effectifs du transport urbain

Les tableaux 4-8a à 4-8c regroupent les données des tableaux précédents sur les effectifs du transport urbain. Les chiffres sur les effectifs seront rajustés à la baisse de 17 pour cent dans la section « Aperçu de l'industrie dans son ensemble » de la Section 4, afin d'offrir une image plus conforme aux données historiques et aux prévisions concernant les autobus seulement (exclusion du transport sur rail) du sous-secteur du transport urbain.

Le tableau 4-8d précise l'importance du lien entre les populations des zones desservies et les effectifs du sous-secteur. Le tableau 4-8e présente l'augmentation des effectifs qui sera nécessaire à l'échelle du pays de 2004-2011 afin de répondre à l'augmentation prévue des populations des zones desservies par des services et des réseaux étendus rendus possibles grâce au financement et à l'intérêt accru du gouvernement à cet égard. Ces efforts devraient atteindre leur paroxysme en 2011.

Tableau 4-8a : Nombre d'employés du transport urbain par véhicule, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	3,32	3,00	2,94	3,01	3,01	3,00	2,99
Prairies / Nord	2,32	2,31	2,32	2,38	2,39	2,42	2,45
Ontario	2,99	2,90	3,09	3,05	3,05	3,05	3,05
Québec	3,12	2,82	2,85	2,87	2,87	2,87	2,86
Atlantique	2,34	2,12	2,12	2,22	2,24	2,27	2,31
Canada	2,93	2,77	2,84	2,86	2,86	2,87	2,87

Tableau 4-8b : Nombre total d'employés du transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	4 518	5 362	5 624	5 866	6 046	6 521	7 001
Prairies / Nord	5 446	5 847	6 140	6 601	6 836	7 422	8 018
Ontario	16 481	16 249	18 054	19 041	19 894	22 129	24 424
Québec	11 166	10 648	10 834	11 186	11 490	12 304	13 127
Atlantique	762	736	770	836	880	980	1 086
Canada	38 373	38 842	41 422	43 530	45 146	49 356	53 656

Tableau 4-8c : Différence, employés du transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	844	262	242	180	475	480
Prairies / Nord	401	293	461	235	586	597
Ontario	-232	1 805	987	853	2 235	2 295
Québec	-518	186	352	304	814	823
Atlantique	-26	34	66	44	99	106
Canada	469	2 580	2 108	1 616	4 210	4 300

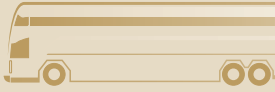


Tableau 4-8d : Nombre total d'employés par population de zone desservie, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	0,24 %	0,17 %	0,17 %	0,18 %	0,18 %	0,18 %	0,18 %
Prairies / Nord	0,20 %	0,20 %	0,20 %	0,21 %	0,21 %	0,21 %	0,22 %
Ontario	0,22 %	0,21 %	0,22 %	0,22 %	0,22 %	0,22 %	0,23 %
Québec	0,34 %	0,26 %	0,25 %	0,26 %	0,26 %	0,26 %	0,26 %
Atlantique	0,12 %	0,11 %	0,10 %	0,11 %	0,11 %	0,12 %	0,13 %
Canada	0,24 %	0,21 %	0,21 %	0,21 %	0,22 %	0,22 %	0,22 %

Tableau 4-8e : Taux de croissance du nombre total d'employés du transport urbain, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	1996-1999	1999-2001	2001-2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	5,88 %	2,41 %	1,41 %	1,52 %	1,52 %	1,43 %
Prairies / Nord	2,40 %	2,47 %	2,44 %	1,77 %	1,66 %	1,56 %
Ontario	-0,47 %	5,41 %	1,79 %	2,22 %	2,15 %	1,99 %
Québec	-1,57 %	0,87 %	1,07 %	1,35 %	1,38 %	1,30 %
Atlantique	-1,15 %	2,28 %	2,78 %	2,62 %	2,16 %	2,07 %
Canada	0,41 %	3,27 %	1,67 %	1,84 %	1,80 %	1,68 %

4. 5. 3. 10 Rajustement des données à 83 pour cent du nombre total de véhicules et d'employés

Ce tableau rajuste le nombre total de véhicules et d'employés pour le « Canada » des tableaux précédents à 83 pour cent de leur valeur originale afin de présenter avec plus de précision le nombre de véhicules et d'employés du sous-secteur, excluant les véhicules sur rail.

Tableau 4-9a : Rajustement des données du transport urbain, historiques et prévisions jusqu'en 2016

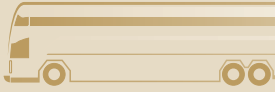
Véhicules	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016
Urbain : tous les véhicules	13 115	14 029	14 573	15 236	15 788	17 221	18 678
Autobus urbains : 83% du total	10 885	11 644	12 096	12 646	13 104	14 293	15 503
Employés du transport urbain (tous)							
Conducteurs	20 772	21 310	22 383	23 867	24 825	27 324	29 888
Mécaniciens	2 175	2 604	2 814	2 918	3 054	3 417	3 800
Autres travailleurs	15 426	14 928	16 225	16 745	17 267	18 615	19 968
Total	38 373	38 842	41 422	43 530	45 146	49 356	53 656
Effectifs (83 %)							
Conducteurs	17 241	17 687	18 578	19 810	20 604	22 679	24 807
Mécaniciens	1 805	2 161	2 336	2 422	2 535	2 836	3 154
Autres employés	12 803	12 390	13 467	13 898	14 332	15 450	16 573
Total	31 849	32 239	34 380	36 130	37 471	40 965	44 534

4. 5. 4 Sommaire du transport urbain

L'expérience démographique et économique, ainsi que les perspectives, sont fortement favorables à une croissance continue de l'achalandage du transport urbain. Voici quelques facteurs qui soutiennent cette affirmation :

Urbanisation de la population :

La population urbaine du Canada par rapport à l'ensemble de la population canadienne a augmenté progressivement de 67 pour cent en 1956 jusqu'à plus de 80 pour cent, actuellement. Vingt des 27 régions métropolitaines de recensement (RMR) ont affiché un taux de croissance annualisé variant de 0,5 pour cent (Saint-Jean, Nouveau-Brunswick) à 3,2 pour cent (Abbotsford) de 1986 à 2004. Cette tendance devrait se maintenir, surtout à cause de l'immigration, même si le taux global de croissance urbaine ralentit.



Établissement des immigrants :

Il y a eu 218 071 immigrants, en moyenne, qui se sont établis chaque année au Canada de 1997 à 2004 (Statistique Canada). Les régions métropolitaines de recensement (RMR) sont et demeureront les principales bénéficiaires de l'établissement des immigrants. « Sans les immigrants, ces centres urbains (Toronto, Montréal et Vancouver) connaîtraient un exode net de leurs habitants au cours des prochaines années ». (Citation :The Daily, le 28 septembre 2005).

Pour la période de 2001 à 2017, Statistique Canada a prédit une augmentation de la population immigrante dans les RMR dont le taux de populations immigrantes en 2001 était le plus haut, soit : Toronto : 48,3 pour cent, Vancouver : 57,6 pour cent, Montréal : 29,1 pour cent, Calgary : 37,9 pour cent, Ottawa/Gatineau : 41,7 pour cent, Hamilton : 20,0 pour cent et Edmonton : 6,5 pour cent

Vieillesse de la population :

Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent actuellement 13 pour cent de la population canadienne. Le pourcentage de personnes âgées devrait augmenter à un rythme accéléré de 2011 à 2031, pour atteindre 23 à 25 pour cent de l'ensemble de la population (The Daily, le 15 décembre 2005).

Facteurs économiques :

Toute augmentation substantielle des coûts de plus en plus élevés de posséder une voiture est un exemple de l'influence économique qui poussera certains automobilistes à prendre les transports en commun.

Intérêt et appui du gouvernement :

Depuis les années 1990, le soutien du gouvernement au transport en commun a augmenté en même temps que ses efforts de promotion du transport en commun. Les initiatives telles que la réaffectation des fonds associés à la taxe sur l'essence et les partenariats public-privé pour certains projets précis ont contribué à la capacité des sous-secteurs à étendre leurs réseaux et leurs services afin de mieux répondre aux besoins de service actuels et à venir. Ce soutien du gouvernement s'annonce une tendance à long terme.

Perspectives d'achalandage

L'achalandage du transport en commun a augmenté à un rythme annuel moyen d'environ 2,28 pour cent dans les 8 à 9 ans qui se sont écoulés depuis 1996. Dans le contexte du sommaire et des autres recherches et commentaires en appui à l'étude, **l'achalandage du sous-secteur devrait continuer à augmenter chaque année, à un taux annuel moyen de 2 pour cent de 2006 à 2016.**

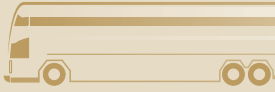
4. 6 Prévisions du secteur des autobus scolaires

4. 6. 1 Contexte de la recherche

Les statistiques et les données connexes historiques et actuelles non publiées sur le sous-secteur des autobus scolaires se limitent, en grande partie, aux statistiques élaborées par Statistique Canada. Statistique Canada a peaufiné sa méthode et étendu l'envergure de ses travaux depuis 2000 et les données recueillies depuis cette date et contenues dans le présent rapport englobent virtuellement tous les transporteurs scolaires, à l'exception des parcs de véhicules exploités par le gouvernement provincial et à but non lucratif.

Tableau 4-6a : Données historiques de Statistique Canada sur le sous-secteur des autobus scolaires

Canada	2001	2002	2003	2004 (*)
Répondants à l'enquête	1232	1151	975	1004
Véhicules :				
Autocar	1 223	1 047	689	637
Autobus scolaire	29 428	29 890	30 963	32 584
Autobus urbain	203	290	108	237
Autres véhicules	3 221	2 955	1 888	1 779
Total des véhicules	34 075	34 182	33 648	35 238
Employés :				
Conducteurs	30 722	32 244	30 809	29 431
Mécaniciens	1 690	1 517	1 509	1 539
Autres	3 647	3 843	2 776	2 593
Total des employés	36 059	37 604	35 095	33 563
Nombre d'employés par rapport au nombre total de véhicules				
Conducteurs	0,90	0,94	0,92	0,84
Mécaniciens	0,05	0,05	0,04	0,04
Autres	0,11	0,11	0,08	0,07
Totaux	1,06	1,1	1,04	0,95



(¹) Données préliminaires

De plus, les consultants chargés de l'étude ont mené une enquête téléphonique supplémentaire auprès des autorités concernées et de transporteurs scolaires choisis dans les différentes provinces en 2006 afin de mettre en évidence le matériel disponible et de faire en sorte que les données cumulatives de toutes les sources soient utilisées dans la préparation des prévisions des sous-secteurs à l'échelle nationale. Les répondants des parcs d'autobus scolaires invités à participer représentaient 41,57 pour cent de tous les parcs d'autobus scolaires au pays, selon la quantification établie par les personnes-ressources provinciales. Les résultats des recherches sont présentés en détail dans le texte et les tableaux suivants.

4. 6. 2 Profil du sous-secteur

Position du sous-secteur au sein de l'industrie :

Statistique Canada a établi (révision de juin 2006) que le sous-secteur de l'autobus scolaire regroupait 39,3 pour cent des travailleurs ETP et 58,4 pour cent des véhicules, et représentait 22,2 pour cent des frais d'exploitation de l'ensemble de l'industrie en 2003.

Transporteurs :

Gouvernement : Le gouvernement provincial est le plus important transporteur/exploitant d'autobus scolaires dans plusieurs provinces (95 pour cent au Nouveau-Brunswick, 90 pour cent au Manitoba, 60 pour cent en Saskatchewan et 32 pour cent à Terre-Neuve) alors que dans d'autres provinces, ce rôle incombe aux conseils scolaires et aux municipalités (63 pour cent en Colombie-Britannique, 62 pour cent en Nouvelle-Écosse et 35 pour cent en Alberta).

Entreprises privées : Laidlaw et Stock sont parties prenantes dans plus d'une province et les principaux exploitants privés d'autobus scolaires au Canada.

Véhicules :

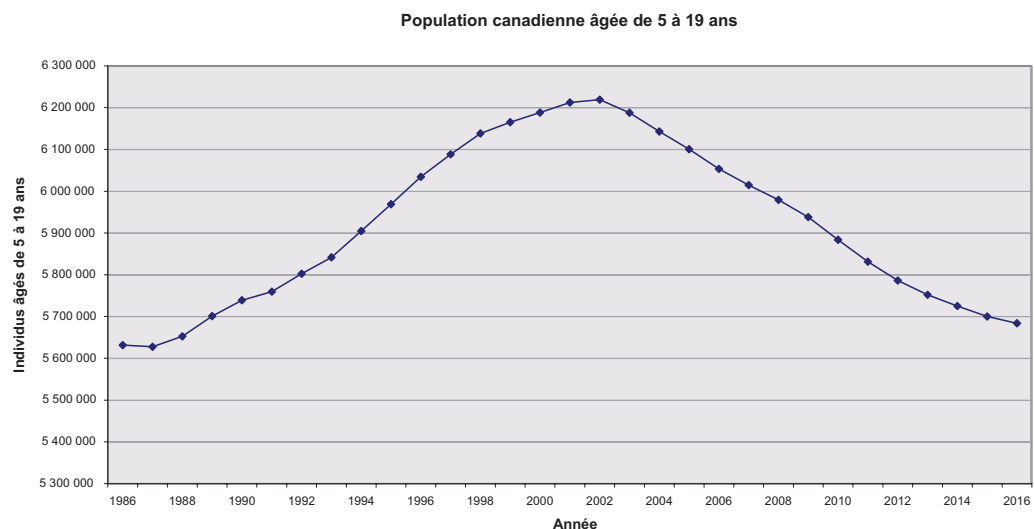
Achats : Quatre-vingt-seize pour cent des autobus scolaires récemment livrés ou en commande étaient/sont des autobus neufs achetés au prix moyen de 85 000 \$. Près de 90 pour cent de ces véhicules sont alimentés au diesel. Les autres sont alimentés au gaz naturel comprimé. Le nombre de places à bord varie de 48 à 84. Les autobus de 68 à 72 places sont les plus courants. Les fabricants de choix sont, selon la fréquence de référence : Thomas, International, Bluebird, Corbeil, Girardin, Freightliner et GM..

Accès aux fauteuils roulants : Seulement 6,05 pour cent de l'ensemble des parcs d'autobus scolaires sont adaptés aux fauteuils roulants.

Durée de vie : Trois provinces seulement imposent un âge de retraite pour les autobus scolaires : Terre-Neuve, 14 ans; Québec, 12 ans et Colombie-Britannique, 10 à 15 ans, selon le type, la taille et le kilométrage du véhicule. Dans d'autres provinces (Ontario, Manitoba et Alberta), les conseils scolaires ou les municipalités peuvent imposer l'âge de la retraite des véhicules, qui se situe entre 10 et 15 ans.

4.6.3 Population d'âge scolaire

La demande pour les autobus scolaires est étroitement liée au nombre d'enfants d'âge scolaire. Cette population est habituellement formée d'individus de 5 à 19 ans, l'âge qui correspond aux études de la maternelle à la 12^e année. Les schémas et les tableaux suivants révèlent que le nombre d'enfants d'âge scolaire devrait baisser dans toutes les régions (radicalement, dans certains cas) pendant la période visée par les prévisions.



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



Tableau 4-6b : Population d'âge scolaire (5 à 19 ans) par région, données historiques et prévisions jusqu'en 2016

Région	2001	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	790 586	749 484	715 018	696 954
Prairies/Nord	1 165 464	1 122 595	1 070 504	1 049 902
Ontario	2 405 964	2 426 212	2 388 802	2 353 061
Québec	1 391 317	1 339 330	1 286 327	1 242 490
Atlantique	458 915	415 560	370 675	341 513
Canada	6 212 246	6 053 182	5 831 326	5 683 921

Tableau 4-6c : Différences dans la population d'âge scolaire (5 à 19 ans) par région

Région	2001-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	-41 102	-34 466	-18 064
Prairies/Nord	-42 869	-52 090	-20 602
Ontario	20 248	-37 410	-35 740
Québec	-51 987	-53 003	-43 837
Atlantique	-43 355	-44 885	-29 162
Canada	-159 064	-221 855	-147 405

Tableau 4-6d : Proportion de la différence annuelle dans la population d'âge scolaire (5 à 19 ans) , par région

Région	2001-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	-1,06 %	-0,94 %	-0,51 %
Prairies/Nord	-0,75 %	-0,95 %	-0,39 %
Ontario	0,17 %	-0,31 %	-0,30 %
Québec	-0,76 %	-0,80 %	-0,69 %
Atlantique	-1,97 %	-2,26 %	-1,63 %
Canada	-0,52 %	-0,74 %	-0,51 %

Source : Centre for Spatial Economics (CASE) - schémas et tableaux, cette page.

4. 6. 4 Élèves inscrits

Les ministères de l'Éducation et les entités connexes des différentes provinces ont été sollicités en 2006 afin de préparer les données réelles suivantes sur les élèves inscrits à l'école pour 2001 et 2006.

Tableau 4-6e : Élèves inscrits

Région	2001	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	632 049	606 401	590 000	575 095
Prairies/Nord	984 165	949 748	923 000	905 237
Ontario	2 143 599	2 129 742	2 125 000	2 093 207
Québec	1 104 035	935 264	841 000	812 339
Atlantique	396 780	359 220	323 575	298 118
Canada	5 260 628	4 980 375	4 802 575	4 683 996

Tableau 4-6f : Différences dans le nombre d'élèves inscrits

Région	2001-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	-25 648	-16 401	-14 905
Prairies/Nord	-34 417	-26 748	-17 763
Ontario	-13 857	-4 742	-31 793
Québec	-168 771	-94 264	-28 661
Atlantique	-37 560	-35 645	-25 457
Canada	-280 253	-177 800	-118 579

Tableau 4-6g : Pourcentage de la différence annuelle d'élèves inscrits

Région	2001-2006	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	-0,83 %	-0,55 %	-0,51 %
Prairies/Nord	-0,71 %	-0,57 %	-0,39 %
Ontario	-0,13 %	-0,04 %	-0,30 %
Québec	-3,26 %	-2,10 %	-0,69 %
Atlantique	-1,97 %	-2,07 %	-1,63 %
Canada	-1,09 %	-0,72 %	-0,50 %



Note:

Composition des élèves inscrits : Les données du Québec et de l'Alberta comprennent les écoles privées. Les données de l'Ontario comprennent les écoles catholiques. Toutes les autres provinces ont fourni des données pour les écoles publiques seulement. La plupart des données des provinces ne portent que sur les élèves de la maternelle à la 12e année. Les exclusions indiquées expliquent, en partie, la différence entre la population étudiante inscrite (données validées) et la population d'âge scolaire (estimation) dans le tableau suivant.

Tableau 4-6h : Nombre d'élèves inscrits par rapport à l'ensemble de la population d'âge scolaire (5-19 ans)

Région	2001	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	0,7995	0,8091	0,8252	0,8252
Prairies/Nord	0,8444	0,8460	0,8622	0,8622
Ontario	0,8910	0,8778	0,8896	0,8896
Québec	0,7935	0,6983	0,6538	0,6538
Atlantique	0,8646	0,8644	0,8729	0,8729
Canada	0,8468	0,8228	0,8236	0,8236

Prévisions concernant les élèves inscrits : Des estimations conservatrices ont été utilisées pour les provinces ayant refusé de fournir des prévisions. La diminution du nombre d'élèves des cinq dernières années devrait se poursuivre au cours de la période visée par les prévisions, mais à un rythme plus lent.

[3,57 pour cent sur 5 ans et plus, 2,47 pour cent dans 5-10 ans, comparativement à 5,33 pour cent au cours des dernières années.]

4. 6. 5 Éléments et tableaux de prévisions

Contexte : Comme l'indiquent les tableaux précédents, le nombre d'élèves inscrits a diminué dans toutes les provinces pendant la période 2001-2006. Cette diminution devrait se poursuivre pendant la période 2006-2016, mais à un rythme plus lent.

4. 6. 5. 1 Tableaux des véhicules

Prévisions concernant les véhicules : Les prévisions pour les véhicules sont établies selon le nombre d'élèves inscrits par véhicule mais à 50 pour cent de moins que les prévisions d'élèves inscrits, afin de tenir compte du fait que le sous-secteur devra conserver plusieurs circuits où le nombre d'élèves est à la baisse au lieu de réduire le nombre de véhicules.

Tableau 4-6i : Prévisions pour les autobus scolaires par région, données actuelles 2006.

Région	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	1 818	1 809	1 787
Prairies/Nord	7 463	7 318	7 233
Ontario	16 000	15 981	15 861
Québec	9 675	9 189	9 041
Atlantique	3 910	3 719	3 576
Canada	38 866	38 016	37 498

Tableau 4-6j : Nombre d'élèves inscrits par véhicule scolaire

Région	2006	2011	2016
Colombie-Britannique	334	326	322
Prairies/Nord	127	126	125
Ontario	133	133	132
Québec	97	92	90
Atlantique	92	87	83
Canada	128	126	125

Tableau 4-6k : Différence dans le nombre de véhicules scolaires

Région	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	-9	-22
Prairies/Nord	-145	-85
Ontario	-19	-120
Québec	-486	-148
Atlantique	-191	-143
Canada	-850	-518

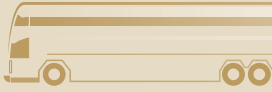


Tableau 4-6l : Pourcentage de la différence annuelle dans le nombre de véhicules scolaires

Région	2006-2011	2011-2016
Colombie-Britannique	-0,10 %	-0,24 %
Prairies/Nord	-0,39 %	-0,23 %
Ontario	-0,02 %	-0,15 %
Québec	-1,03 %	-0,32 %
Atlantique	-1,00 %	-0,78 %
Canada	-0,44 %	-0,27 %

4. 6. 5. 2 Tableaux des véhicules sur les effectifs

Prévisions concernant les effectifs : Les prévisions des effectifs sont préparées à partir d'un ratio (nombre d'employés par véhicule). Les données historiques sur le sous-secteur se limitent aux chiffres de Statistique Canada. En cas d'incertitude (c.-à-d., en l'absence d'autres données fiables), une certaine souplesse doit être accordée afin de tenir compte des exclusions et des méthodes. L'enquête de 2006 menée auprès des transporteurs scolaires représentatifs de l'industrie fait état de ratios nationaux de 1,09 pour les conducteurs et de 0,43 pour les mécaniciens. Les ratios choisis tiennent compte de facteurs d'intérêt pour le sous-secteur (tels que le maintien d'un « bassin de réserve » de conducteurs compétents) afin d'offrir une perspective conservatrice des effectifs. Les ratios employés-véhicule utilisés sont : 1,1 pour les conducteurs, 0,04 pour les mécaniciens et 0,07 pour les autres employés.

Tableau 4-6m : Prévisions concernant les conducteurs d'autobus scolaire, par région

Région	2006 Nombre	2011 Nombre	2006-2011 Différence	2016 Nombre	2011-2016 Différence
Colombie-Britannique	2 000	1 990	-10	1 966	-24
Prairies/Nord	8 209	8 050	-160	7 956	-94
Ontario	17 600	17 579	-21	17 447	-132
Québec	10 643	10 108	-535	9 945	-163
Atlantique	4 301	4 091	-210	3 934	-157
Canada	42 753	41 818	-935	41 248	-570

Tableau 4-6n : Prévisions concernant les mécaniciens d'autobus scolaire, par région

Région	2006 Nombre	2011 Nombre	2006-2011 Différence	2016 Nombre	2011-2016 Différence
Colombie-Britannique	73	72	0	71	-1
Prairies/Nord	299	293	-6	289	-3
Ontario	640	639	-1	634	-5
Quebec	387	368	-19	362	-6
Québec	156	149	-8	143	-6
Canada	1,555	1,521	-34	1,500	-21

Tableau 4-6o : Prévisions concernant les autres employés du transport scolaire, par région

Région	2006 Nombre	2011 Nombre	2006-2011 Différence	2016 Nombre	2011-2016 Différence
Colombie-Britannique	127	127	0	125	-2
Prairies/Nord	522	512	-10	506	-6
Ontario	1 120	1 119	-1	1 110	-9
Québec	677	643	-34	633	-10
Atlantique	274	260	-14	250	-10
Canada	2 721	2 661	-60	2 625	-36

Tableau 4-6p : Prévisions pour tous les employés du transport scolaire, par région

Région	2006 Nombre	2011 Nombre	2006-2011 Différence	2016 Nombre	2011-2016 Différence
Colombie-Britannique	2 200	2 189	-11	2 162	-27
Prairies/Nord	9 030	8 855	-175	8 752	-103
Ontario	19 360	19 337	-23	19 192	-145
Québec	11 707	11 119	-588	10 940	-179
Atlantique	4 731	4 500	-231	4 327	-173
Canada	47 028	45 999	-1029	45 373	-626



4. 6. 6 Sommaire

Facteurs démographiques:

- Les données fiables confirment la diminution du nombre d'enfants d'âge scolaire (5 à 19 ans) et du nombre d'élèves inscrits au cours des dernières années, et que cette baisse se poursuivra vraisemblablement au cours de la période 2006-2016.
- Dans son résumé d'une estimation de 2005 contenue dans un rapport de Statistique Canada, *The Daily* a émis un commentaire à l'effet qu'il y aura plus de personnes âgées de 65 ans que d'enfants de 15 ans et moins en 2015, une situation sans précédent au Canada. La perspective à plus long terme prévoit que l'augmentation de la population canadienne deviendra éventuellement négative... plus de décès que de naissances, et que la migration internationale nette deviendra la seule source de croissance de la population.
- Plusieurs sources s'entendent à l'effet que la diminution du nombre d'inscriptions d'élèves à l'échelle nationale se poursuivra au-delà de la période visée par ces prévisions.

Différences cumulatives nettes : employés et véhicules, 2006 – 2016

Les tableaux sur les véhicules et les effectifs révèlent que la diminution du nombre d'élèves ayant recours au transport scolaire entraînera les diminutions suivantes du nombre total d'employés et de véhicules à l'échelle du pays au cours des dix prochaines années : conducteurs, 1 505; mécaniciens, 55; autres employés, 96; et véhicules, 1 386. Ce sont des prévisions conservatrices, comme mentionné précédemment.

Conclusion:

Les données disponibles ne prévoient pas de croissance pour le sous-secteur des autobus scolaires au cours des dix prochaines années. Certains signes laissent toutefois supposer que la baisse de l'achalandage du transport scolaire chutera sous le niveau des cinq dernières années. Les prévisions concernant la main-d'œuvre et les véhicules ont donc été rajustées en fonction de cette éventualité et de façon à compenser les caractéristiques du sous-secteur telles que le maintien de la plupart des services malgré une baisse de l'achalandage.

4. 7 Prévisions du transport interurbain

4. 7. 1 Contexte de la recherche

Les statistiques actuelles et les données historiques et connexes publiées sur les activités interurbaines se limitent presque entièrement aux données compilées par Statistique Canada.

De plus, les consultants ont mené une enquête téléphonique en 2006 auprès des transporteurs interurbains afin de mieux connaître le matériel existant et d'utiliser des données cumulatives comme fondement pour l'établissement des prévisions du sous-secteur. Les entrevues téléphoniques ont été menées auprès des 22 entreprises identifiées par plusieurs sources comme étant les plus importantes du sous-secteur. (Dix d'entre elles seulement possédaient des parcs de véhicules interurbains de 20 véhicules ou plus.) Les répondants représentaient 56,2 pour cent des conducteurs, 71,7 pour cent

des mécaniciens et 68,8 pour cent des véhicules dont font état les données de 2003 de Statistique Canada.

Les résultats de la recherche sont présentés en détail dans le texte et les tableaux suivants.

4. 7. 2 Profil du sous-secteur

Position du sous-secteur au sein de l'industrie :

Le sous-secteur du transport interurbain est un volet plus modeste mais essentiel de l'industrie. Statistique Canada a déclaré qu'en 2003, le transport interurbain représentait la part suivante des chiffres de l'industrie : 7,44 pour cent des travailleurs ETP, 5,94 pour cent des véhicules et 7,19 pour cent des revenus d'exploitation.

Profil des services :

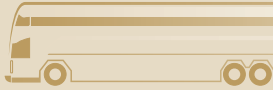
Six des plus importants transporteurs ont des activités dans plus d'une province. Cinq d'entre eux seulement identifient leur principale activité comme étant le transport interurbain tandis que les autres ont indiqué que leur activité principale était le transport scolaire, de marchandise, le transport nolisé ou d'excursion.

Caractéristiques du parc de véhicules :

Quatre-vingt-dix-huit pour cent des véhicules sont achetés neufs au prix de 550 000 \$, mesurent habituellement 45 pieds de longueur et accueillent 55 passagers. Tous les véhicules sont alimentés au diesel. Les plus récents progrès technologiques consistent en des systèmes de contrôle électroniques multiplexes, des systèmes de gestion GPS et des transmissions automatiques de 10 à 15 vitesses. Les fabricants de choix sont, en ordre de fréquence de la référence : Prévost, MCI, Orion et Setra. Au total, 12,29 pour cent des véhicules des répondants sont adaptés aux fauteuils roulants.

4. 7. 3 Éléments des prévisions du transport interurbain

Les prévisions du transport interurbain sont fondées sur toute la recherche pertinente sur le secteur et le sous-secteur du transport interurbain. **Les prévisions fournies sont d'envergure nationale** car les caractéristiques de ce sous-secteur ne se prêtent pas à une approche régionale.



**Tableau 4-7a : Prévisions concernant les employés et les véhicules interurbain
2006 - 2016**

	1996	2001	2003	2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Population Canada	29 610 757	30 403 878	31 021 251	31 629 677	32 473 724	33 906 643	35 304 119
% de différence annuelle moyenne		0,53 %	1,01 %	1,96 %	1,33 %	0,87 %	0,81 %
Âges : 15-24 et 55 et plus	10 126 610	11 066 809	11 608 452	11 854 287	12 348 868	13 574 127	14 749 649
% de différence annuelle moyenne		1,79 %	2,42 %	2,12 %	2,06 %	1,91 %	1,67 %
Achalandage (millions)	13,6	15,2	14,0	15,5	16,0	17,2	18,4
% de différence annuelle moyenne		2,25 %	-4,03 %	10,71 %	1,50 %	1,50 %	1,30 %
Véhicules							
Total			3 422	3 386	3 400	3 435	3 470
Différence nette (+/-)				-36	14	35	35
% de différence annuelle moyenne				-1,05 %	0,21 %	0,21 %	0,20 %
Employés							
Conducteurs			4 199	4 249	4 267	4 328	4 355
Mécaniciens			472	447	459	471	486
Autres			2 157	2 051	2 040	2 061	2 082
Total			6 828	6 747	6 766	6 860	6 923
Employés supplémentaires							
Conducteurs				50	18	61	27
Mécaniciens				-25	12	12	15
Autres				-106	-11	21	21
Total				-81	19	94	63
Nombre par véhicule							
Conducteurs			1,227	1,255	1,255	1,260	1,255
Mécaniciens			0,138	0,132	0,135	0,137	0,140
Autres			0,630	0,606	0,600	0,600	0,600
Total			1,995	1,993	1,990	1,997	1,995

Notes :

Population : Les groupes d'âge de 15 à 24 ans et de 55 ans et plus ont été retenus pour représenter les groupes cibles du transport interurbain (données par le Centre for Spatial Economics) au sein de la population. Il est très révélateur de savoir que le taux de croissance de ces deux groupes d'âge confondus a été et devrait continuer à être beaucoup plus élevé que le taux de croissance de l'ensemble de la population.

Achalandage : Les estimations de Statistique Canada pour l'année 2004 fixant l'achalandage à 15,5 millions de passagers représentent le volume annuel de passagers le plus élevé de l'histoire de ce sous-secteur depuis 1991, lorsqu'il a atteint 15,9 millions de passagers. Après avoir connu un niveau plancher de 10,9 millions de passagers en 1993, l'achalandage a augmenté de façon irrégulière pour atteindre de nouveau plus de 15 millions en 2001.

Tableau 4-7b : Passagers du transport interurbain : 1992-2004

Année	Passagers du transport interurbain ¹ (millions)	Taux de croissance (pour cent)
1992	14,9	
1993	10,9	-27,0
1994	11,4	5,3
1995	12,5	9,3
1996	13,6	8,8
1997	14,7	8,1
1998	14,3	-2,7
1999	13,9	-2,8
2000	14,3	2,9
2001	15,2	6,2
2002	15,1	-0,6
2003	14	-7,4
2004 ²	15,4	10,9

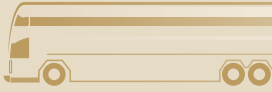
Source : Transports Canada, 2004

¹ Passagers utilisant les services interurbains réguliers

² Estimation préliminaire

En réponse à la demande de fournir des prévisions pour les cinq prochaines années, la plupart des autocaristes ont avancé un taux de croissance annuel de 1,5 à 2 pour cent.

Le tableau des prévisions fait état des prévisions d'achalandage pour toute la période visée par les prévisions.



Sommaire : Il n'existe de données historiques fiables sur les employés et les véhicules que pour les années 2003 et 2004. Les réponses à l'enquête laissent entendre que le parc de véhicules interurbain est sous-utilisé et que l'augmentation de l'achalandage prévu exigera quelques véhicules de plus et un nombre disproportionné d'employés supplémentaires pour maximiser le rendement du parc de véhicules.

Les prévisions concernant les employés supplémentaires et les véhicules tiennent compte de cette éventualité.

4. 8 Prévisions concernant les autobus nolisés et d'excursion

4. 8. 1 Contexte de la recherche

Les statistiques actuelles et historiques publiées sur le sous-secteur des autobus nolisés et d'excursion se limitent essentiellement aux données établies par Statistique Canada. En l'absence de données provenant d'autres sources, les données historiques de Statistique Canada ont été utilisées comme fondement pour les prévisions concernant les autobus nolisés et d'excursion.

4. 8. 2 Profil du sous-secteur

Le sous-secteur des autobus nolisés et d'excursion est un volet hautement saisonnier de l'industrie, de sorte que les autobus nolisés et d'excursion représentent souvent un volet secondaire des activités des transporteurs scolaires et, dans une proportion moins importante, des transporteurs interurbains. Statistique Canada a déclaré qu'en 2003, le sous-secteur représentait 4,25 pour cent des travailleurs ETP, 4,55 pour cent des véhicules et 4,23 pour cent des frais d'exploitation de l'ensemble de l'industrie.

4. 8. 3 Éléments de l'achalandage

Groupe des 55 ans et plus : Ce groupe d'âge a été choisi comme groupe cible représentatif du transport en autobus nolisé et d'excursion au sein de la population canadienne. Ce groupe d'âge devrait connaître un taux de croissance plus élevé que la population en général au cours de la période visée par les prévisions mais cette croissance ne devrait pas avoir d'effet déterminant sur l'achalandage des autobus nolisés et d'excursion en raison de l'histoire d'amour manifeste de longue date entre les personnes âgées et leurs voitures.

Tourisme : Le nombre de visiteurs au Canada a diminué chaque année de 2001 à 2005. La diminution annuelle/cumulative du nombre de visiteurs des États-Unis est un facteur très important car ils ont représenté 90,1 pour cent de l'ensemble des visiteurs au cours de cette période.

Il est peu probable que le nombre de visiteurs américains augmente pendant la période visée par ces prévisions à cause des changements imminents qui seront apportés au protocole de sécurité à la frontière entre le Canada et les États-Unis, de la sensibilité accrue au terrorisme international et des facteurs économiques imprévisibles liés aux voyages et au tourisme, comme la valeur élevée actuelle du dollar canadien. Le nombre de visiteurs venant d'autres pays devrait vraisemblablement continuer à augmenter mais il ne compensera qu'en faible partie la perte des visiteurs américains.

Tableau 4-8a : Visiteurs au Canada : 2001 - 2005 (milliers de voyages-personne)

	2001	2002	2003	2004	2005
Citoyens américains	42 871	40 878	35 509	34 626	31 655
% de différence		-4,65 %	-13,13 %	-2,49 %	-8,58 %
Reste du monde	4 275	4 018	3 393	4 219	4 505
% de différence		-6,01 %	-15,55 %	+24,34 %	+6,78 %
Total	47 146	44 896	38 902	38 845	36 160
% de différence		-4,77 %	-13,35 %	-0,15 %	-6,91 %

**Transports Canada : Addenda à « Les Transports au Canada 2005 »*

4.8.4 Éléments des prévisions concernant les autobus nolisés et d'excursion

Les prévisions concernant le transport par autobus nolisés et d'excursion sont fondées sur toute la recherche pertinente sur le secteur et le sous-secteur des autobus nolisés et d'excursion. **Les prévisions fournies sont d'envergure nationale** car les caractéristiques de ce sous-secteur ne se prêtent pas à une approche régionale.



Tableau 4-8b : Prévisions concernant les autobus nolisés et d'excursion, 2006 - 2016

	2001	2002	2003	2004	2004-2006	2006-2011	2011-2016
Population Canada	30 403 878	31 361 611	31 021 251	31 629 677	32 473 724	33 906 643	35 304 119
% de différence annuelle moyenne		3,15 %	2,03 %	1,96 %	1,33 %	0,87 %	0,81 %
Age 55+	6 839 581	7 073 167	7 299 406	7 518 368	7 958 815	9 162 943	10 500 227
% de différence annuelle moyenne		3,42 %	3,20 %	3,00 %	2,89 %	2,86 %	2,76 %
Tourisme entrant	2001	2002	2003	2004	2005		
Total	47 146	44 896	38 902	38 845	36 160		
% de différence		-4,77 %	-13,35 %	-0,15 %	-6,91 %		
Véhicules							
Total	2 527	2 581	2 440	2 370	2 274	2 163	2 109
Différence nette (+/-)		54	-141	-70	-96	-111	-54
% de différence annuelle moyenne		2,14 %	-5,46 %	-2,87 %	-2,05 %	-1,00 %	-0,50 %
Employés							
Conducteurs	2 434	2 556	2 978	2 844	2 729	2 595	2 531
Mécaniciens	132	124	246	222	213	203	198
Autres	545	506	675	624	599	569	555
Total	3 111	3 186	3 899	3 690	3 541	3 367	3 284
Différence nette d'employés (+/-)							
Conducteurs		122	422	-134	-115	-134	-64
Mécaniciens		-8	122	-24	-9	-10	-5
Autres		-39	169	-51	-25	-29	-14
Total		75	713	-209	-149	-174	-83
Ratio par véhicule							
Conducteurs	0,96	0,99	1,22	1,20	1,20	1,20	1,20
Mécaniciens	0,05	0,05	0,10	0,09	0,09	0,09	0,09
Autres	0,22	0,20	0,28	0,26	0,26	0,26	0,26
Total	1,23	1,23	1,60	1,56	1,56	1,56	1,56

Notes :

- Les données sur la **population et le groupe d'âge 55 et plus**, y compris les prévisions, ont été élaborées par le groupe de consultants économiques Centre for Spatial Economics (C4SE).
- **Tourisme entrant** : Les données historiques indiquées sont réelles. Il est impossible d'émettre des prévisions en raison de l'envergure des facteurs d'influence.
- **Véhicules et employés** : Les données historiques proviennent de divers rapports de Statistique Canada. L'information doit être considérée comme étant indicative plutôt que conclusive en raison des améliorations que Statistique Canada apporte régulièrement à ses méthodes de collecte et de communication des données.
- **Véhicules** : Les pourcentages de différences annuelles moyennes de 2001-2004 sont des données de Statistique Canada. Une diminution progressive mais plus lente de l'envergure du sous-secteur est prévue pendant la période 2006-2016.
- **Employés** : Les prévisions ont été établies à partir du ratio par véhicule. Les ratios sont fondés sur une analyse de l'historique du sous-secteur et des tendances de l'industrie établies pendant l'enquête.
- **Différences nettes cumulatives, employés par véhicule, 2004-2016** : Comme l'indiquent les rubriques Différences nettes du nombre d'employés et Différences nettes de véhicules, la diminution prévue de la demande et des services au cours des 12 années visées par les prévisions devrait réduire les besoins cumulatifs d'employés et de véhicules comme suit : 313 conducteurs, 24 mécaniciens, 68 autres employés et 261 véhicules.

4. 8. 5 Sommaire

Les données historiques disponibles et les facteurs d'achalandage donnés en référence ne permettent pas d'entrevoir une croissance pour le sous-secteur des autobus nolisés et d'excursion au cours des dix prochaines années. Pour cette raison et en l'absence de preuves du contraire, une diminution progressive du déclin est prévue.

Le sous-secteur peut toutefois contribuer à revivifier une partie de la demande pour des services d'autobus nolisés et d'excursion. La réévaluation et l'expansion des marchés cibles et de méthodes de marketing pourraient atténuer le scénario prévu, surtout si les activités sont entreprises au niveau du sous-secteur, de la région et/ou de la province, en collaboration avec le gouvernement et autres groupes intéressés au développement des voyages et du tourisme.



4. 9 Totaux de l'industrie 2006 - 2016

Les tableaux suivants résument les prévisions du sous-secteur dont les détails figurent dans les pages précédentes.

Les données sur le transport urbain représentent 83 pour cent des premiers tableaux afin d'offrir une image plus fidèle des autobus et des employés, à l'exception du transport sur rail.

En ce qui concerne le transport scolaire, la dernière colonne de chacun des tableaux fait état des différences en 2006 et non en 2004 à cause des contradictions dans les données historiques.

Les totaux pour le Canada ne sont pas fournis pour les années 1996 à 2004 en raison de l'insuffisance et/ou des contradictions des données de tous les sous-secteurs, sauf le transport urbain.

Tableau 4-9a : Besoins en véhicules pour l'ensemble de l'industrie, 2004 - 2016

Nombre total de véhicules	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016	Différence par rapport à 2004
Urbain	10 885	11 644	12 096	12 646	13 104	14 293	15 503	2 857
Scolaire	S.o.	S.o.	S.o.	S.o.	38 866	38 016	37 498	-1 368
Interurbain	S.o.	S.o.	S.o.	3 386	3 400	3 435	3 470	84
Nolisé / excursion	S.o.	S.o.	2 527	2 370	2 274	2 163	2 109	-261
Canada	S.o.	S.o.	S.o.	S.o.	57 644	57 907	58 580	1 312

Tableau 4-9b : Besoins en conducteurs pour l'ensemble de l'industrie, 2004 - 2016

Nombre total de conducteurs	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016	Différence par rapport à 2004
Urbain	17 241	17 687	18 578	19 810	20 604	22 679	24 807	4 997
Scolaire	S.o.	S.o.	S.o.	S.o.	42 753	41 818	41 248	-1 505
Interurbain	S.o.	S.o.	S.o.	4 249	4 267	4 328	4 355	106
Nolisé / excursion	S.o.	S.o.	2 434	2 844	2 729	2 595	2 531	-313
Canada	S.o.	S.o.	S.o.	S.o.	70 353	71 420	72 940	3 285

Tableau 4-9c : Besoins en mécaniciens pour l'ensemble de l'industrie, 2004 - 2016

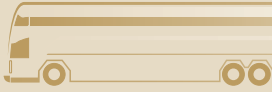
Nombre total de mécaniciens	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016	Différence par rapport à 2004
Urbain	1 805	2 161	2 336	2 422	2 535	2 836	3 154	732
Scolaire	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	1 555	1 521	1 500	-55
Interurbain	s.o.	s.o.	s.o.	447	459	471	486	39
Nolisé / excursion	s.o.	s.o.	132	222	213	203	198	-24
Canada	S.o.	S.o.	S.o.	S.o.	4 762	5 030	5 338	692

Tableau 4-9d : Besoins en autres employés pour l'ensemble de l'industrie, 2004 - 2016

Total des effectifs	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016	Différence par rapport à 2004
Urbain	12 803	12 390	13 467	13 898	14 332	15 450	16 573	2 675
Scolaire	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	2 721	2 661	2 625	-96
Interurbain	s.o.	s.o.	s.o.	2 051	2 040	2 061	2 082	31
Nolisé / excursion	s.o.	s.o.	545	624	599	569	555	-69
Canada	S.o.	S.o.	S.o.	S.o.	19 691	20 742	21 835	2 541

Tableau 4-9e : Besoin en employés pour l'ensemble de l'industrie, 2004 - 2016

Total des effectifs	1996	1999	2001	2004	2006	2011	2016	Différence par rapport à 2004
Urbain	31 849	32 239	34 380	36 130	37 471	40 965	44 534	8 404
Scolaire	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	47 028	45 999	45 373	-1 655
Interurbain	s.o.	s.o.	s.o.	6 747	6 766	6 860	6 923	176
Nolisé / excursion	s.o.	s.o.	3 111	3 690	3 541	3 367	3 284	-406
Canada	S.o.	S.o.	S.o.	S.o.	94 806	97 191	100 113	6 519



4. 9. 1 Répercussions quantitatives de la retraite

La figure 4-1 sur la répartition des groupes d'âge au sein de l'industrie révèle qu'au moins 70 pour cent des 92 861 employés que regroupait l'industrie en 2001, selon Statistique Canada, seront admissibles à la retraite d'ici 2016.

Le nombre total d'employés de l'industrie devrait augmenter de 5,60 pour cent au cours de la période 2006-2016, afin de combler les besoins supplémentaires qui s'ajoutent aux besoins courants associés à la retraite et autres causes habituelles de l'attrition.

Les répercussions cumulatives de ces besoins obligeront l'industrie à recruter un nombre d'employés presque égal à ses effectifs actuels entre 2006 et 2016

4. 10 Coût en immobilisation de l'expansion des parcs de véhicules

4. 10. 1 Urbain

Les réseaux du sous-secteur du transport urbain peuvent choisir parmi un vaste éventail d'autobus, dont des autobus articulés et à deux étages, des minibus et même des autobus dotés d'un support à vélo à l'extérieur. La flambée des prix des véhicules est un problème perpétuel. Selon l'ACTU, « le prix annuel moyen des autobus a augmenté de 167 pour cent au Canada au cours des 17 dernières années, ce qui représente une augmentation moyenne de 9,82 pour cent par année. La technologie des planchers surbaissés, les véhicules à faibles émissions et les composantes électroniques sont les causes principales de cette augmentation. Les cadres en acier inoxydable, les accessoires pour le client (climatisation et sièges) et les adaptations ont aussi fait monter les prix, dans une moins grande mesure. De nos jours, les prix varient de 100 000 \$ pour un petit autobus « communautaire » à 450 000 \$ pour un autobus à plancher surbaissé de série et peuvent même atteindre les 750 000 \$ pour un autobus articulé. Le « prix moyen » de 450 000 \$ de 2004-2006 utilisé dans le tableau suivant tient compte de toutes les tendances d'achat de véhicules et de la domination des autobus standards et à plancher surbaissé du sous-secteur.

4. 10. 2 Scolaire

Les nouveaux autobus scolaires offrent de 48 à 84 places assises. Les autobus de 68 à 72 places sont les plus courants. Les options et les prix varient. Environ 90 pour cent des nouveaux véhicules sont alimentés au diesel et la majorité des autres fonctionnent au gaz naturel comprimé. L'utilisation de la surveillance vidéo et des systèmes GPS est à la hausse. À partir d'avril 2007, les fabricants devront munir les autobus d'ancrages pour les systèmes de retenue d'enfant selon la capacité du véhicule. Les nouveaux prix varient d'un peu plus de 60 000 \$ pour un véhicule de 48 passagers à plus de 100 000 \$ pour un véhicule de 84 passagers. Bien que la plupart des exploitants utilisent des autobus de différentes tailles, le sous-secteur estime que le prix moyen de 85 000 \$ de 2004-2006 pour les nouveaux véhicules est un prix qui représente assez bien la situation au sein de l'industrie.

4. 10. 3 Interurbain et nolisé/excursion

La qualité du voyage peut varier considérablement au sein de l'industrie du transport interurbain et des autobus nolisés et d'excursion. Les véhicules varient de l'autocar haut de gamme à deux étages, climatisé avec toilette, bar et vidéo jusqu'à l'autobus urbain standard qui n'offre rien de plus que des dossiers hauts, l'absence des régulateurs de vitesse et une suspension améliorée. L'autocar interurbain traditionnel, comme celui fabriqué par MCI ou Prévost, offre de 41 à 47 places et coûte environ 550 000 \$ tandis que les autocars/autobus nolisés européens à deux étages fabriqués par Setra, offrant une capacité accrue, coûtent beaucoup plus cher. Tous les autocars achetés pour le transport interurbain sont alimentés au diesel. Les véhicules les plus récents offrent des systèmes de contrôle électroniques multiplexes, des systèmes de gestion GPS et une transmission automatique de 10 à 15 vitesses. Des données comparables n'ont pas pu être obtenues pour les autobus nolisés et d'excursion.

4. 10. 4 Prévisions des coûts d'immobilisation de l'expansion des parcs de véhicules

Seuls les sous-secteurs urbain et interurbain devront augmenter le nombre net de véhicules dans leur parc de véhicules pendant la période visée par les prévisions. Le tableau ci-dessous fournit une estimation des coûts d'achat de ces véhicules de 2004 à 2016. Des prix sont également fournis aux fins d'examen budgétaire dans le sous-secteur des autobus scolaires et des autobus nolisés/d'excursion même si ces secteurs connaissent une réduction nette du nombre de véhicules au cours de la période visée par les prévisions.



Tableau 4-10a : Estimation des coûts d'expansion du parc de véhicules, 2004 - 2016

	2004-2006		2006-2011		2011-2016	
	Véhicules supplémentaires	Coût	Véhicules supplémentaires	Coût	Véhicules supplémentaires	Coût
Urbain	458	206 100 000 \$	1 189	701 510 000 \$	1 209	906 750 000 \$
Coût moyen		450 000 \$		590 000 \$		750 000 \$
Scolaire	0	0 \$	0	0 \$	0	0 \$
Coût moyen		85 000 \$		108 000 \$		135 000 \$
Interurbain	14	7 700 000 \$	35	24 500 000 \$	35	30 625 000 \$
Coût moyen		550 000 \$		700 000 \$		875 000 \$
Nolisé / excursion	0	0 \$	0	0 \$	0	0 \$
Coût moyen		550 000 \$		700 000 \$		875 000 \$
Nombre total de véhicules	472		1 224		1 244	
Coût total		213 800 000 \$		726 010 000 \$		937 375 000 \$

Véhicules supplémentaires : Ne comprennent que les véhicules nécessaires en plus des véhicules existants afin d'étendre les services ou de répondre à l'achalandage accru.

Données sur le transport urbain : Le nombre de « véhicules supplémentaires » du transport urbain a été réduit à 83 pour cent des prévisions du tableau 4-4c afin de présenter une image plus fidèle du sous-secteur sans les véhicules sur rail.

Coût moyen : Les prix et les facteurs connexes ont été obtenus auprès de parties prenantes, dont les fabricants.

Flambée des prix : Dans le sous-secteur urbain, les prix ont augmenté à un taux composé moyen de 9,0 pour cent par année au cours de la période visée. Cette augmentation tient compte de l'expérience que connaît le sous-secteur urbain sur une décennie. Un taux composé moyen de 5,0 pour cent a été utilisé pour les autres sous-secteurs. Ce taux est fondé en grande partie sur les commentaires des intervenants.