

# FAITS SAILLANTS DE L'INDUSTRIE EN 2023

Principaux éléments tirés du Répertoire  
statistique de l'ACTU 2023

**Novembre 2024**



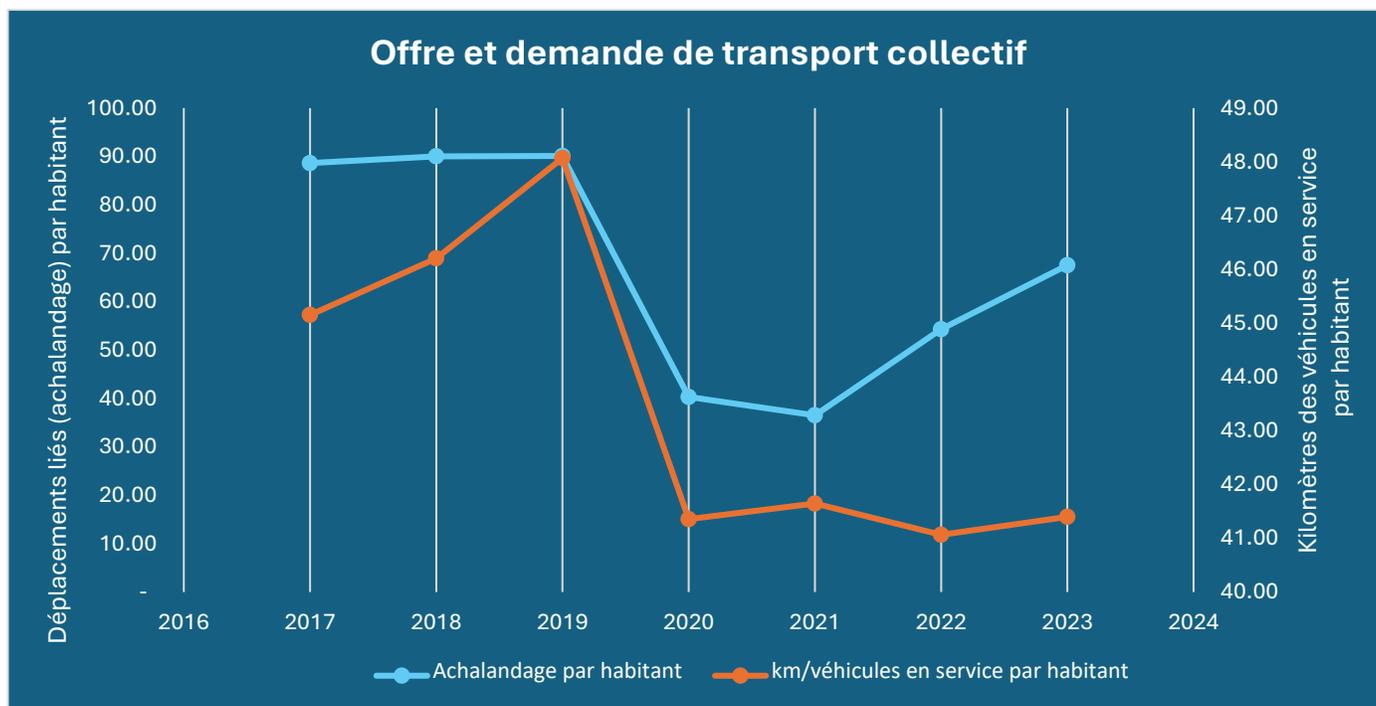
# Faits saillants de l'industrie en 2023

## Principaux éléments tirés du Répertoire statistique de l'ACTU 2023

En utilisant les données du Répertoire statistique 2023 de l'ACTU, ce rapport offre un aperçu des tendances du transport collectif au Canada, des défis financiers et de l'état des flottes. Les principaux points incluent un rebond notable de l'achalandage, particulièrement dans les petites communautés, bien que les chiffres demeurent en deçà des niveaux pré-pandémiques. Sur le plan financier, le ratio revenus/coûts a diminué en raison de la lente augmentation des revenus par rapport à une importante hausse des dépenses. Le rapport met également en lumière le vieillissement des flottes, entraînant des besoins d'entretien croissants alors que des problèmes de chaîne d'approvisionnement retardent les remplacements. En 2023, l'industrie du transport collectif canadien s'est adaptée aux nouvelles tendances de mobilité et aux changements démographiques.

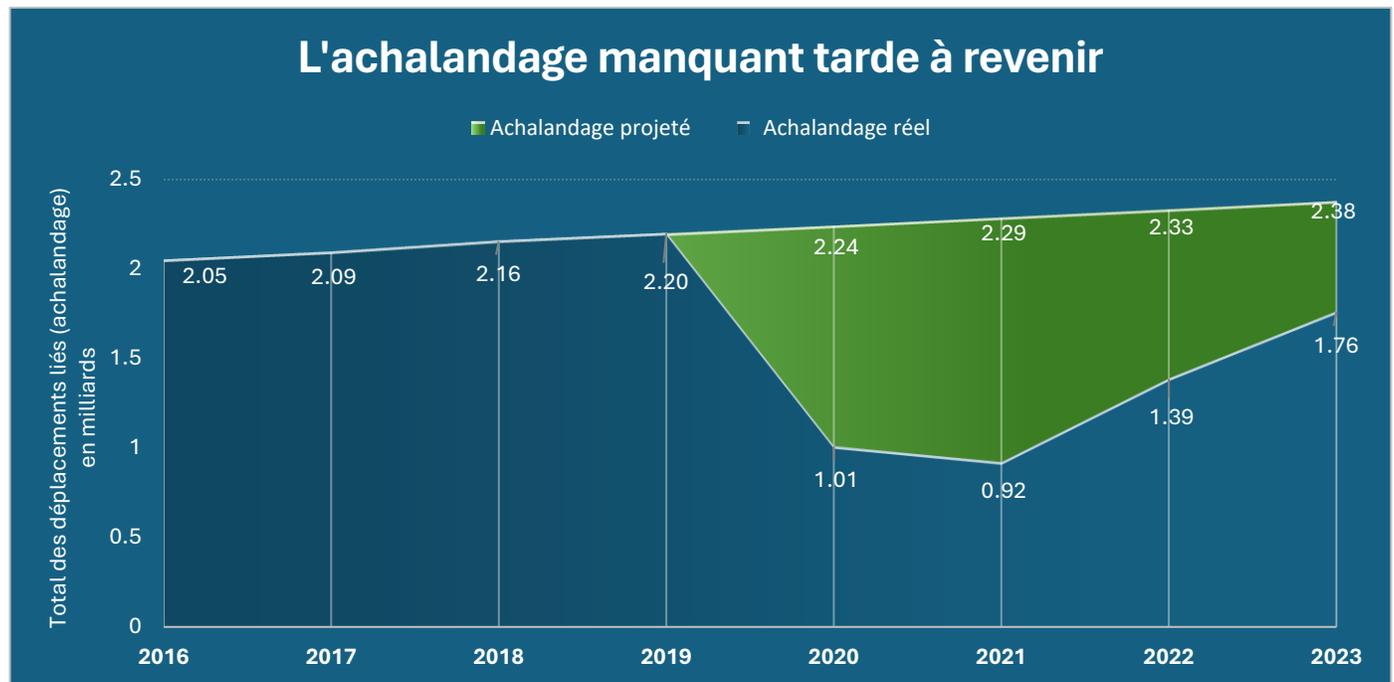
En 2023, les membres de l'ACTU (Association canadienne du transport urbain) ont déclaré avoir effectué 1,76 milliard de déplacements liés au Canada, ce qui reflète l'achalandage à l'échelle nationale. L'achalandage est une mesure de la demande publique pour les services de transport collectif, tandis que les kilomètres de véhicules en service indiquent l'offre des opérations de transport.

Entre 2017 et 2019, l'achalandage par habitant a légèrement augmenté, malgré une hausse substantielle du niveau de service par habitant. Cependant, entre 2021 et 2023, la tendance s'est inversée : l'achalandage par habitant a augmenté de manière significative, avec seulement des changements mineurs dans le niveau de service par habitant. Cela démontre l'efficacité du transport collectif à fournir de la mobilité dans le contexte de la croissance urbaine observée ces dernières années. Cependant, il est important de noter qu'en 2023, l'achalandage total et l'achalandage par habitant sont demeurés inférieurs aux niveaux pré-pandémiques.



Avant 2019, l'achalandage du transport collectif au Canada augmentait à un rythme régulier d'environ 2 % par an. Si cette croissance s'était poursuivie sans interruption, l'achalandage aurait pu atteindre 2,38 milliards en 2023. Le graphique ci-dessous montre l'écart entre l'achalandage réel et cette tendance projetée.

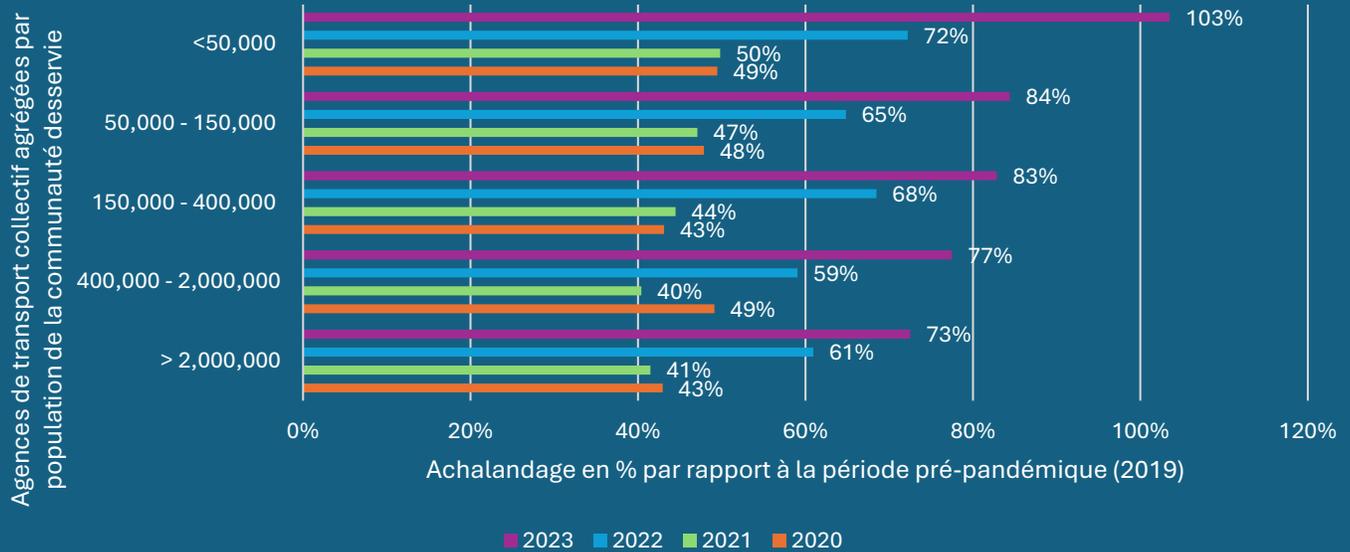
Les agences de transport travaillent activement à attirer à nouveau les usagers en améliorant le service à la clientèle, en introduisant des options tarifaires plus abordables et en offrant des services de mobilité personnalisés comme le transport à la demande et le transport microcollectif. Bien que l'achalandage reprenne plus rapidement que prévu, des changements importants dans les habitudes de déplacement ont réduit la dépendance à certains modes de mobilité urbaine. Les agences de transport identifient l'adoption généralisée du télétravail et du travail en mode hybride comme un facteur clé de la diminution de la demande de déplacements.



La croissance de l'achalandage varie considérablement selon les régions du Canada. Bien que de nombreuses agences de transport progressent vers les niveaux pré-pandémiques, certains les ont déjà dépassés, atteignant jusqu'à 84 % de plus. En 2023, les agences de transport desservant les plus petites communautés ont collectivement surpassé leur achalandage pré-pandémique de 3 %.

L'augmentation du coût de la vie et du logement, combinée à une plus grande flexibilité pour le télétravail, pousse de nombreuses personnes à quitter les grandes métropoles comme Toronto, Montréal et Vancouver pour s'installer dans des villes plus petites. On s'attend à ce que cette tendance influence l'utilisation du transport collectif et accélère la croissance de la population dans les plus petites communautés. (McQuillan, 2024).

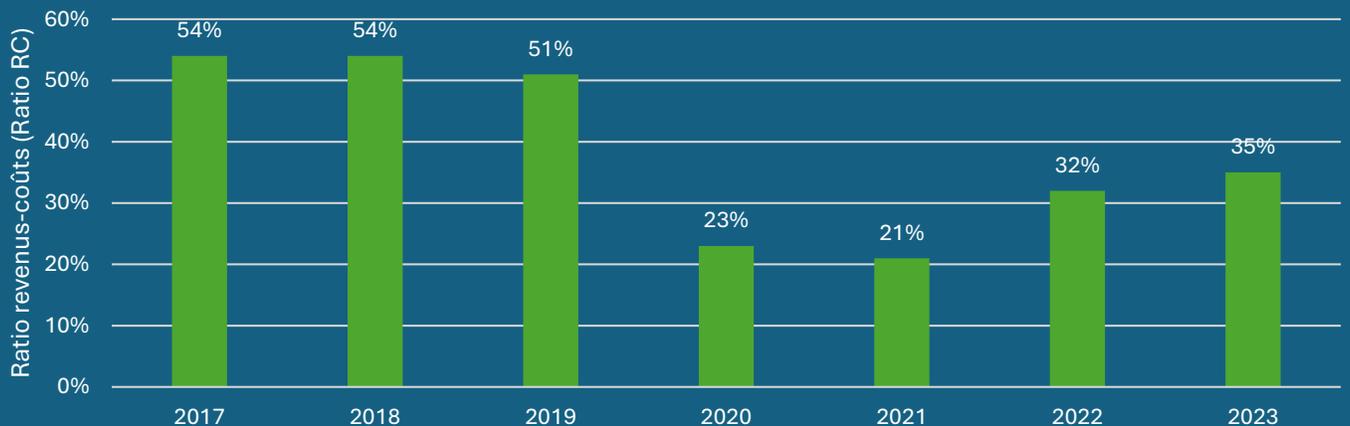
### Le retour de l'achalandage varie selon la taille de la communauté



L'indicateur principal de la situation financière des agences de transport est le ratio revenus/coûts (RC), qui représente la part des coûts d'opération couverte par les revenus d'exploitation. Au Canada, le ratio RC est passé de 51 % en 2019 à 35 % en 2023. En 2023, les revenus provenant des tarifs des passagers n'atteignaient que 85 % de leur niveau de 2019, tandis que les dépenses directes totales avaient augmenté de 21 % au cours de la même période.

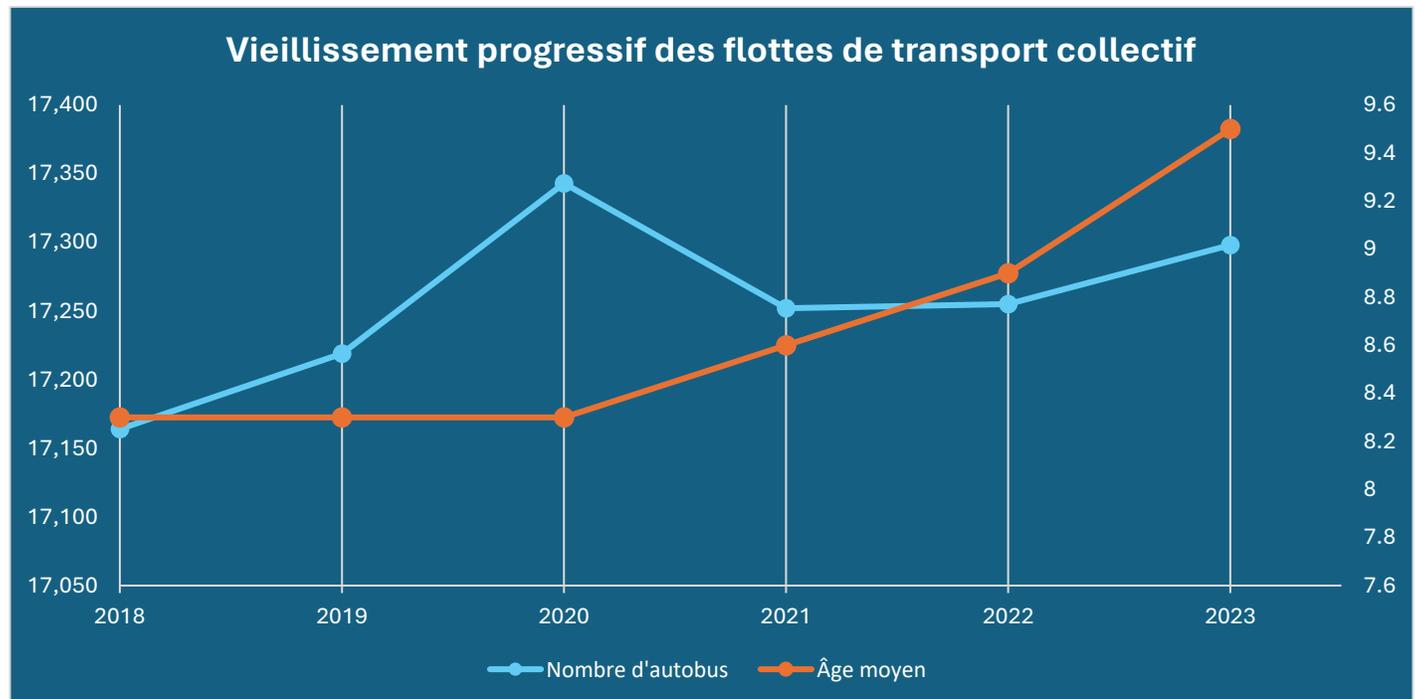
Les revenus des passagers reviennent lentement aux niveaux pré-pandémiques, en partie en raison des efforts visant à attirer les usagers vers le transport collectif en diversifiant les options tarifaires et en élargissant les programmes de concessions tarifaires.

### Lente croissance des revenus malgré l'augmentation des dépenses



Le graphique montre que de 2018 à 2020, les agences de transport du Canada ont maintenu un âge moyen des autobus de 8,3 ans grâce aux réparations, aux remises en état et aux remplacements nécessaires des véhicules vieillissants, ainsi qu'à des ajouts occasionnels de véhicules supplémentaires aux flottes. Bien qu'une grande partie des flottes n'ait pas été utilisée pendant la pandémie, les autobus ont continué à vieillir et à nécessiter de l'entretien.

La pandémie a perturbé la production et la livraison des véhicules en raison de graves problèmes de chaîne d'approvisionnement, retardant les remises en état et les remplacements. L'âge moyen des autobus a ainsi augmenté à 9,5 ans en 2023. Une préoccupation majeure en 2021, 2022 et 2023 est que le vieillissement des flottes entraîne une augmentation des coûts d'entretien et des besoins croissants de remplacement, qui continueront de s'accumuler avec le temps.



**Référence:**

McQuillan, K. (Avril 2024). *Leaving the big city: New patterns of migration in Canada*. School of Public Policy. <https://www.policyschool.ca/wp-content/uploads/2024/04/UP48-PatternsMigrationCda.McQuillan.Apr24.r2.pdf>