

# **Demande de modifications aux services d'Orléans Express**



**Présentée aux audiences publiques  
de la Commission des transports du Québec**

**Thetford Mines, le 4 septembre 2014**

## Sommaire des demandes

Autocars Orléans Express s'adresse à la Commission des transports du Québec pour obtenir l'autorisation de :

- 1) réduire la fréquence de ses horaires
- 2) arrêter la desserte de certaines municipalités intermédiaires sur l'ensemble de son réseau

## Introduction

- ❖ Orléans Express ne peut maintenir l'offre de service actuelle selon le modèle d'affaires existant; le statut quo n'est pas une option et les changements devront être apportés immédiatement
- ❖ Les demandes de modifications de service d'Orléans Express visent à éliminer les déficits d'exploitation sur les routes visées
- ❖ Elles font suite à une analyse de l'achalandage, des revenus et des dépenses d'exploitation de chaque voyage effectué
- ❖ Elles ont été présentées aux intervenants régionaux impliqués dans le transport collectif de leurs régions
- ❖ Ces demandes font partie intégrante du *Plan de redressement* d'Orléans Express qui est dans une situation financière précaire
- ❖ Et elles se présentent dans un contexte où l'industrie québécoise du transport interurbain est en crise

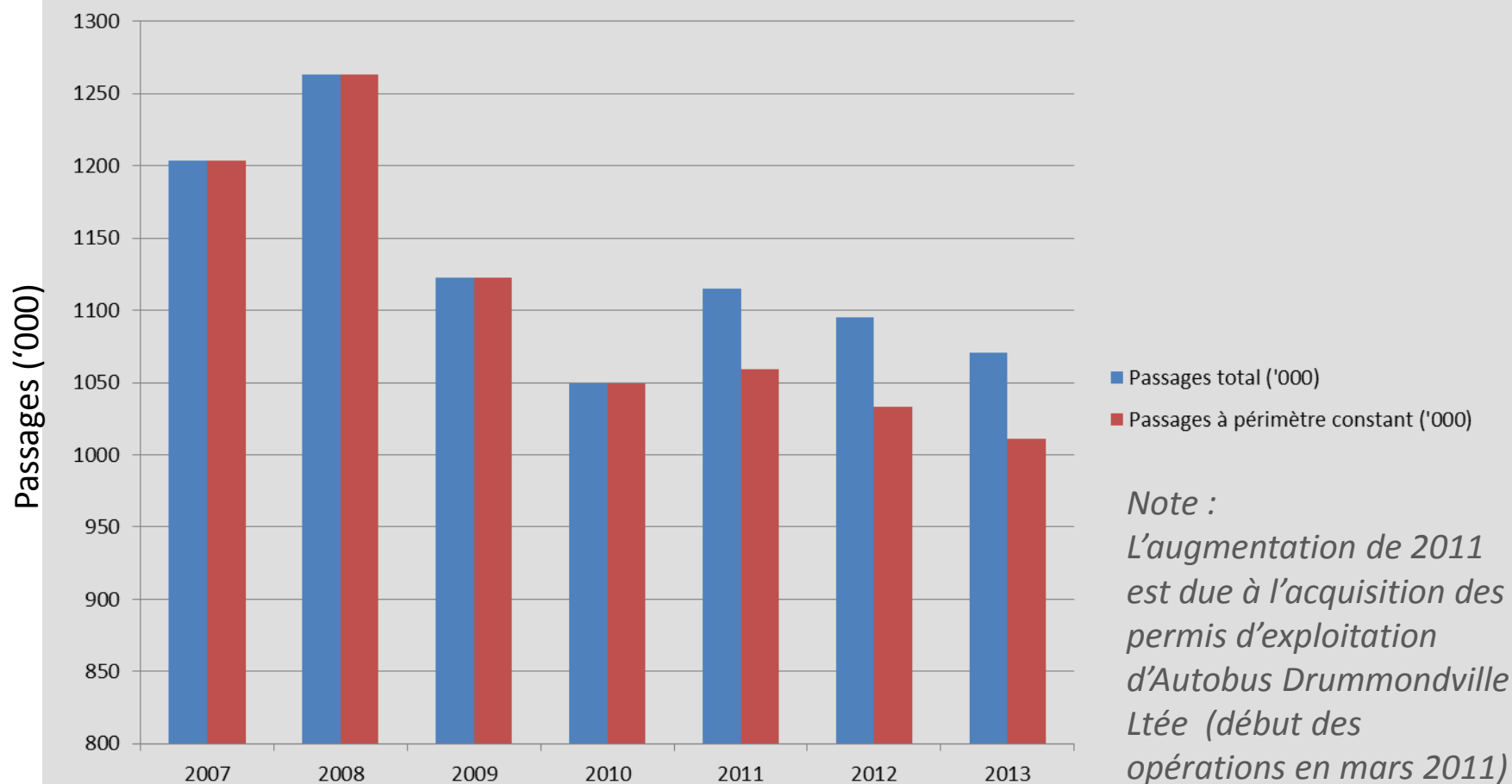
## Introduction

- ❖ Rappelons que le transport interurbain par autobus n'est aucunement subventionné; tous les transporteurs doivent faire leurs frais pour poursuivre leurs opérations
- ❖ À noter que tous les autres systèmes de transports collectifs québécois (CIT, sociétés de transports municipales, Via Rail, etc.) sont tous subventionnés directement par l'état
- ❖ Le système actuel de réglementation économique via l'octroi de permis a été mis en place il y a plusieurs décennies
- ❖ Le seul service encore rentable pour Orléans Express est la ligne Montréal – Québec express qui voit cependant son achalandage et ses revenus décliner de façon constante et ne peut plus aujourd'hui soutenir le fardeau des autres routes du réseau qui sont toutes non-rentables

## Introduction

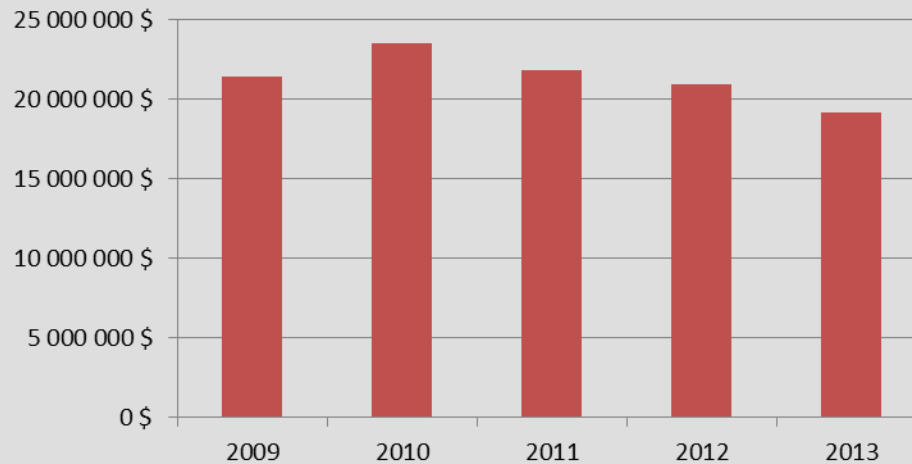
- ❖ Le principe d'inter-financement ne tient plus; il faut revoir en profondeur les principes fondamentaux de l'industrie et de desserte du territoire
- ❖ La survie même du transporteur est en jeu
- ❖ **Les demandes présentées aujourd'hui constituent une mesure intérimaire pendant que les parties prenantes s'organisent et mettent en place une nouvelle approche de transport collectif régional**

# Achalandage d'Orléans Express Ensemble du réseau



# La situation actuelle sur le corridor Montréal-Québec

## Revenus Corridor Montréal-Québec



Alors que les revenus ont baissé de 10,4% entre 2009 et 2013, les coûts ont augmenté de 8,4%.

Corridor Montréal -- Québec		
Année	Passages	Revenus
2009	593 106	21 440 728 \$
2010	570 952	23 492 099 \$
2011	572 792	21 812 771 \$
2012	548 373	20 954 845 \$
2013	503 164	19 202 227 \$
2013 versus 2009	(89 942)	(2 238 501 \$)
	-15,16%	-10,44%

## Importance du service Montréal - Québec

- ❖ La santé du service Montréal - Québec est critique dans la situation actuelle
- ❖ Ce corridor est à la baisse et est toujours menacé
- ❖ La flexibilité de l'offre et de la tarification est requise afin d'arrimer l'offre et la demande et stimuler de la nouvelle demande
- ❖ Il faut reprendre et faire croître la part de marché



## Objectifs visés

- ❖ Le *statu quo* n'est pas une option
- ❖ Un retour rapide à la rentabilité est exigé par nos actionnaires et nécessaire à notre survie
- ❖ Il faut ensemble rechercher une solution pérenne et Orléans Express veut continuer d'être un fournisseur aux communautés
- ❖ Dans cette optique, nous sommes prêts à mettre en place des mesures intérimaires et à développer et déployer une solution durable avec les régions concernées

# Service et réseau; solutions proposées

## 1 - Rationaliser le réseau; soit l'objet des présentes demandes

- ❖ Réduction de fréquence
- ❖ Abandon de points de service
- ❖ Premier arrimage avec des services de transport collectif régionaux
- ❖ Diminution des durées de voyage

## 2 - Mettre en place une solution durable avec l'appui des régions et du MTQ

- ❖ Concentrer les activités d'Orléans Express sur le corridor Montréal-Québec-Rimouski
- ❖ Travailler avec les régions pour développer les services de transport collectif
- ❖ Demander le soutien du MTQ pour financer les services

## Les grands principes de la rationalisation du réseau

- ❖ Cesser les segments de corridor à très faible achalandage
- ❖ Offrir les services en « semi-express »
- ❖ Faire un arrimage avec les services locaux

**Présentation des demandes de  
modifications aux services  
d'Orléans Express**

# THEFORD MINES -- MONTRÉAL

		ACTUEL							PROPOSÉ					
		TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	X-Dim	Dim	Dim	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ
Thetford-Mines	Départ	-----	07:30	-----	-----	21:45	-----	17:45	Abandon des services entre Thetford Mines et Victoriaville					
Black-Lake		-----	07:41	-----	-----	21:56	-----	17:56						
Saint-Ferdinand-d'Halifax (Bernierville)		-----	07:58	-----	-----	22:13	-----	18:13						
Plessisville	Départ	-----	08:18	-----	-----	22:33	-----	18:33						
Plessisville	Arrivée	-----	08:18	-----	-----	22:33	-----	18:33						
Princeville		-----	08:27	-----	-----	22:42	-----	18:42						
Victoriaville	Arrivée	-----	08:37	-----	-----	23:02	-----	18:52						
Victoriaville	Départ	-----	08:47	13:15	19:10	23:07	-----	19:02	08:15	-----	-----	-----	19:30	-----
Saint-Albert		-----	09:04	-----	-----	-----	-----	19:19	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Sainte-Clothilde-de-Horton		-----	09:14	-----	-----	-----	-----	19:29	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Notre-Dame-du-Bon-Conseil Jct		-----	09:21	-----	-----	-----	-----	19:36	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Cyrille-de-Wendover		-----	09:30	-----	-----	-----	-----	19:45	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Charles		-----	09:35	-----	-----	-----	-----	19:50	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Drummondville	Arrivée	-----	09:44	14:08	20:03	00:00	-----	19:59	09:05	-----	-----	-----	20:20	-----
Drummondville	Départ	06:30	09:54	14:30	20:13	-----	18:00	-----	09:10	12:00	14:00	16:00	20:25	21:00
Saint-Germain-de-Gratham		-----	-----	-----	20:29	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Sainte-Hélène-de-Bagot (jct s152)		-----	-----	-----	20:42	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Acton-Vale (jct. sortie 147)		-----	-----	-----	20:45	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Édouard (jct. sortie 145)		-----	-----	-----	20:47	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Sainte-Rosalie (Route 116)		-----	-----	-----	20:54	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Hyacinthe	Arrivée	07:10	10:34	15:10	21:00	-----	18:40	-----	09:50	-----	14:40	-----	21:05	-----
Saint-Hyacinthe	Départ	07:15	10:39	15:15	21:05	-----	18:45	-----	09:55	-----	14:45	-----	21:10	-----
Douville		-----	-----	-----	21:12	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Sainte-Madeleine		-----	-----	-----	21:19	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Hilaire		-----	-----	-----	21:29	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Beloil		-----	-----	-----	21:35	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Basile-le-Grand		-----	-----	-----	21:42	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saintt-Bruno		-----	-----	-----	21:46	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Longueuil		07:57	11:21	15:57	22:00	-----	19:27	-----	10:35	-----	-----	-----	21:50	-----
Montréal	Arrivée	08:17	11:41	16:17	22:20	-----	19:47	-----	10:55	13:15	15:35	17:15	22:10	22:15

# MONTRÉAL – THETFORD MINES

		ACTUEL						PROPOSÉ					
		TLJ	TLJ	TLJ	X Dim	Dim	Dim	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ
Montréal	Départ	09:30	12:45	15:30	17:30	18:45	21:00	06:00	10:00	12:00	14:00	17:00	19:00
Longueuil		09:50	13:05	15:50	17:50	19:05	21:20	-----	-----	12:20	-----	17:20	19:20
Saint-Bruno		-----	13:21	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Basile-le-Grand		-----	13:26	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Beloeil		-----	13:33	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Hilaire		-----	13:39	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Sainte-Madeleine		-----	13:49	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Douville		-----	13:57	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Hyacinthe	Arrivée	10:30	14:07	16:30	18:30	19:45	22:00	-----	-----	13:00	-----	18:00	20:00
Saint-Hyacinthe	Départ	10:35	14:07	16:35	18:35	19:50	22:05	-----	-----	13:05	-----	18:05	20:05
Sainte-Rosalie (Route 116)		-----	14:13	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Édouard (jct. sortie 145)		-----	14:20	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Acton-Vale (jct. sortie 147)		-----	14:22	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Sainte-Hélène-de-Bagot (jct s152)		-----	14:25	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Germain-de-Gratham		-----	14:38	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Drummondville	Arrivée	11:15	14:54	17:15	19:15	20:30	22:45	07:15	11:15	13:45	15:15	18:15	20:45
Drummondville	Départ	11:25	15:04	17:25	19:25	20:40	-----	07:20	-----	-----	-----	18:20	-----
Saint-Charles		-----	15:13	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Cyrille-de-Wendover		-----	15:18	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Notre-Dame-du-Bon-Conseil Jct		-----	15:27	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Sainte-Clothilde-deHorton		-----	15:34	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Saint-Albert		-----	15:44	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Victoriaville	Arrivée	12:18	16:01	18:18	20:18	21:33	-----	08:10	-----	-----	-----	19:10	-----
Victoriaville	Départ	-----	16:11	-----	20:23	21:43	-----	Abandon des services entre Victoriaville et Thetford Mines					
Princeville		-----	16:22	-----	20:33	21:53	-----						
Plessisville	Arrivée	-----	16:31	-----	20:42	22:02	-----						
Plessisville	Départ	-----	16:31	-----	20:42	22:02	-----						
Saint-Ferdinand-de-Halifax (Bernierville)		-----	16:51	-----	21:02	22:22	-----						
Black Lake		-----	17:08	-----	21:19	22:39	-----						
Thetford-Mines	Arrivée	-----	17:19	-----	21:30	22:50	-----						

## Centre-du-Québec; achalandage, revenus et rentabilité

- ❖ Les fréquences actuelles :
  - ❖ Direction ouest
    - ❖ 2 départs quotidiens de Thetford Mines
    - ❖ 5 départs quotidiens de Victoriaville
    - ❖ 6 départs quotidiens de Drummondville et Saint-Hyacinthe
  - ❖ Direction est
    - ❖ 2 départs quotidiens vers Thetford Mines
    - ❖ 5 départs quotidiens vers Victoriaville
    - ❖ 6 départs quotidiens vers Drummondville et Saint-Hyacinthe
- ❖ Tarification préférentielle pour les déplacements sur le corridor Thetford-Mines – Montréal; 20% de moins que prix de référence du reste du réseau

Corridors Centre-du-Québec (Montréal--Thetford Mines)									
	Emb.	Voyages	Km total	Moy.Emb./voy.	Revenus	Revenus/km	Coûts/km	Total Coûts	Gain (Perte)
2013	59 195	3 009	526 033	19,7	1 054 267 \$	2,00 \$	3,37 \$	1 771 364 \$	(717 096) \$
2012	49 789	2 709	454 524	18,4	941 880 \$	2,07 \$	3,17 \$	1 439 250 \$	(497 370) \$
2011	53 123	2 462	408 209	21,6	983 071 \$	2,41 \$	3,13 \$	1 279 449 \$	(296 378) \$

## Exemples de taux d'occupation réels

**Thetford Mines -- Montréal; dimanche 27 janvier 2013 à 07h30 (228km)**

Embarquement	Débarquement	Km	Pass. Emb	Km X Pass emb	Sièges offerts X km
THETFORD-MINES	LONGUEUIL	224	1	224	
THETFORD-MINES	VICTORIAVILLE	74	1	74	
PLESSISVILLE	MONTRÉAL	180	3	540	
VICTORIAVILLE	MONTRÉAL	159	5	795	
VICTORIAVILLE	DRUMMONDVILLE	59	1	59	
SAINTE-CLOTHILDE	MONTRÉAL	131	1	131	
DRUMMONDVILLE	ST-HYACINTHE	54	1	54	
DRUMMONDVILLE	LONGUEUIL	102	3	306	
DRUMMONDVILLE	MONTRÉAL	106	6	636	
ST-HYACINTHE	MONTRÉAL	57	3	172	
			<b>25</b>	<b>2 991</b>	<b>11 628 25,7%</b>

**Victoriaville -- Montréal; vendredi 25 janvier 2013 à 19h10 (159km)**

Embarquement	Débarquement	Km	Pass. Emb	Km X Pass emb	Sièges offerts X km
VICTORIAVILLE	DRUMMONDVILLE	59	1	59	
VICTORIAVILLE	ST-HYACINTHE	106	1	106	
DRUMMONDVILLE	ST-HYACINTHE	52	7	365	
DRUMMONDVILLE	BELOEIL	73	1	73	
ST-HYACINTHE	MONTRÉAL	57	1	57	
			<b>11</b>	<b>661</b>	<b>8 109 8,2%</b>



**Justification des demandes de  
modifications aux services  
d'Orléans Express**

# Raisons des baisses d'achalandage

## ❖ Augmentation de la motorisation partout au Québec

Région administrative	Nombre de véhicules par 1 000 habitants				
	1993	2007	Variance	2012	Variance vs 1993
Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine	422	630	49,3%	693	64,2%
Bas-St-Laurent	429	584	36,1%	637	48,5%
Saguenay/Lac-St-Jean	429	593	38,2%	650	51,5%
Québec	460	534	16,1%	565	22,8%
Chaudière/Appalaches	472	609	29,0%	650	37,7%
Mauricie/Bois-Francs	476	598	25,6%	636	33,6%
Estrie	465	571	22,8%	598	28,6%
Montérégie	477	575	20,5%	607	27,3%
Montréal	317	364	14,8%	364	14,8%
Laval	468	529	13,0%	543	16,0%
Lanaudière	543	598	10,1%	634	16,8%
Laurentides	553	598	8,1%	633	14,5%
Outaouais	470	563	19,8%	596	26,8%
Abitibi	441	595	34,9%	653	48,1%
Côte-Nord	409	548	34,0%	610	49,1%
<i>Moyenne nationale</i>	<i>455</i>	<i>523</i>	<i>14,9%</i>	<i>550</i>	<i>20,9%</i>

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

Compilation : Transport 2000 Québec

## Raisons des baisses d'achalandage

- ❖ Multiplication de services de transport collectif régionaux subventionnés (non complémentaires entre eux)
- ❖ Déplacements pour motif d'affaires à la baisse
- ❖ Covoiturage organisé interurbain dans certaines régions
- ❖ Concurrence modale subventionnée
  - Via Rail entre Montréal et Québec
    - Activités commerciales
    - Présence média soutenues
- ❖ Tarification étant perçue comme élevée

## Covoiturage

- ❖ Lors de l'audience tenue en 2013 en regard de la demande de permis de GoNavette, une étude déposée par la demanderesse a estimé le nombre de places offertes en covoiturage entre Montréal et Québec à quelque **160 000 déplacements** (Source – Étude de la firme Interforce Marketing; juillet 2013)
- ❖ Cet estimé confirme nos relevés sporadiques faits sur Amigo Express et Allo Stop
- ❖ **Ceci représente 8,5 autocars pleins par jour entre Montréal et Québec**
- ❖ Des services de covoiturage existent aussi sur d'autres corridors dont la Mauricie, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie
- ❖ Aucune mesure n'a été prise pour contrer ce drain important de trafic

# Centre du Québec

## VENREDI 22 AOÛT

Midi:15	Drummondville Shell Lemire/Saint-Pierre	→ Montréal Métro Berri- UQAM (coin Berri et Ste-Catherine)	10 \$ COMPLET		★★★★★ (57)
Midi:15	Drummondville Péto T/A&W, Sortie 177	→ Dorval Terminus de gare Dorval	15 \$ COMPLET		★★★★★ (47)
Midi:15	Drummondville Péto T/A&W, Sortie 177	→ Montréal Métro Honoré- Beaugrand - stationnement du Dollar Max	10 \$ COMPLET		★★★★★ (47)
Midi:15	Drummondville Péto T/A&W, Sortie 177	→ Sainte-Julie Tim Hortons, 190 Boul Armand Frappler	5 \$ COMPLET		★★★★★ (47)
16:45	Drummondville Restaurant St- Hubert près de la 20.	→ Montréal Métro Longueuil - Nouveau Débarcadère	15 \$ 		★★★★★ (122)
17:00	Drummondville shell select 141 Boul St Joseph, Drummondville, QC &#8206;	→ Montréal Métro Crémazie - sur Lajeunesse	10 \$ 		★★★★★ (14)
18:00	Drummondville Péto-T/A&W Sortie 175	→ Montréal Métro Place Saint-Henri - coin Saint- Jacques/Saint- Ferdinand	10 \$ COMPLET		★★★★★ (31)
18:00	Drummondville Esso rue Hains	→ Boucherville McDonald's	10 \$ 		★★★★★ (13)
18:00	Drummondville Esso rue Hains	→ Beloeil Tim Hortons sur le bord de la 20	10 \$ 		★★★★★ (13)
18:00	Drummondville Esso rue Hains	→ Sainte-Julie Tim Hortons, 190 Boul Armand Frappler	10 \$ 		★★★★★ (13)
18:45	Drummondville Fromagerie Lemaire	→ Montréal Métro Berri- UQAM (coin Berri et Ste-Catherine)	10 \$ COMPLET		★★★★★ (3)
19:00	Drummondville Restaurant St- Hubert près de la 20.	→ Montréal Métro Snowdon - McDonald's	10 \$ 		★★★★★ (4)

## SAMEDI 23 AOÛT

9:00 AM	Victoriaville IGA, Boul. des Bois-Francis N	→ Montréal Métro Crémazie - Sortie Nord, coin Lajeunesse	15 \$ COMPLET		★★★★★ (18)
------------	---	---	------------------	--	---------------

## MERCREDI 27 AOÛT

18:00	Victoriaville Couche-Tard, 260 rue Notre-Dame	→ Montréal Métro Crémazie - Sortie sud, coin Crémazie/Berri	12 \$ 		★★★★★ (61)
-------	---	--	-----------	--	---------------

## VENREDI 29 AOÛT

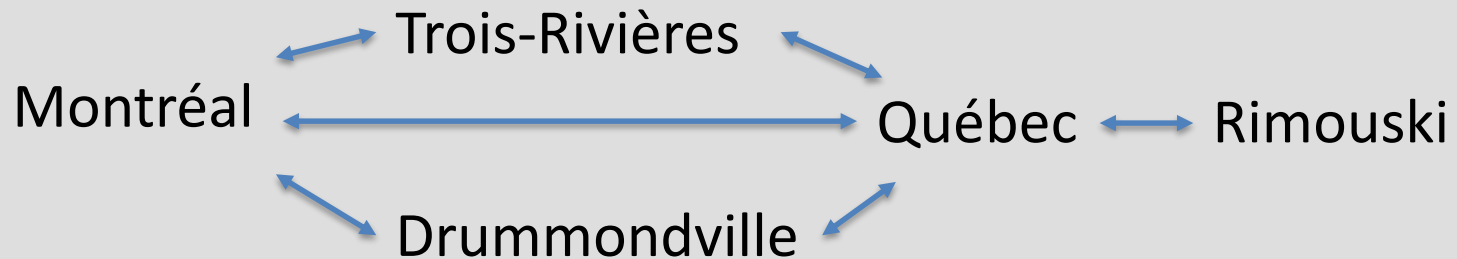
18:00	Warwick Subway Warwick	→ Laval Métro Montmorency - Stationnement des taxis	15 \$ 		★★★★★ (23)
-------	---------------------------	--	-----------	--	---------------

## LUNDI 1 SEPTEMBRE

20:15	Victoriaville Burger King	→ Montréal Métro Jean-Talon - Sortie Nord - Jean Coutu	10 \$ 		★★★★★ (26)
20:15	Victoriaville Burger King	→ Montréal Métro Berri-UQAM (Coin St- Denis/Malsonneuve)	10 \$ 		★★★★★ (26)
20:30	Victoriaville Couche Tard du Irving 775, rue Notre-Dame O, Victoriaville, QC	→ Montréal Métro Berri-UQAM (Coin St- Denis/Malsonneuve)	10 \$ 		★★★★★ (26)
20:30	Victoriaville Couche Tard du Irving 775, rue Notre-Dame O, Victoriaville, QC	→ Montréal Métro Jean-Talon - Sortie Nord - Jean Coutu	10 \$ 		★★★★★ (26)

## Vues sur la solution long terme

- ❖ Orléans Express doit se concentrer sur le corridor :



- ❖ Les dessertes régionales sous la responsabilités des régions et opérés sous une forme de délégation de services publiques (CIT) ou opéré par les régions avec un appui financier selon un programme de soutien bonifié

**Information présentée par  
Denis Andlauer  
Président-directeur général  
Keolis Canada**

# Sommaire

- ❖ Évolution de l'achalandage en 2014
- ❖ Plan de redressement
- ❖ États financiers
- ❖ Bilan de la situation



## Évolution de l'achalandage (2014)

- ❖ Notre achalandage s'est dégradé de 3% en cumul à fin juillet vs 2013
- ❖ Nous sommes sur une baisse constante de 3% depuis 2012.

# Évolution de l'achalandage (2014)

	Réel juil.-13	Budget juil.-14	Réel juil.-14	R-B	%	R-n-1	%
<i>Milliers de voyages</i>	<b>CUMUL</b>						
Ligne n° 41 - Montréal / Trois-Rivières / Québec	86,2	87,5	79,5	(8,0)	-9,2%	(6,7)	-7,8%
Ligne n° 60 - Rimouski / Gaspé	24,8	25,2	25,5	0,3	1,2%	0,7	2,7%
Ligne n° 64 - Montréal / Québec / Rivière-du-Loup / Rimouski	96,6	98,0	95,2	(2,9)	-2,9%	(1,4)	-1,5%
Ligne n° 43 - Trois-Rivières / La Tuque	8,4	8,5	8,5	0,0	0,1%	0,1	1,6%
Ligne n° 48 - Montréal / Québec	287,8	292,1	275,3	(16,8)	-5,7%	(12,5)	-4,3%
Ligne n° 48E- Montréal / Québec pour les étudiants	10,5	28,4	14,1	(14,3)	-50,3%	3,6	34,4%
Ligne n° 48N- Montréal / Québec nouvelles lignes	0,2	19,1	1,1	(18,0)	-94,4%	0,8	366,1%
Ligne n° 48 - Montréal / Québec Total des services	298,5	339,5	290,5	(49,0)	-14,4%	(8,0)	-2,7%
Ligne n° 68 - Rimouski / Gaspé via Ste-Anne-des-Monts	19,3	19,6	17,7	(1,9)	-9,7%	(1,6)	-8,4%
Ligne n° 248 - Montréal / Drummondville / Québec	9,4	9,6	8,3	(1,2)	-12,8%	(1,1)	-11,5%
Ligne n° 49 - Montréal / Aéroport Trudeau	25,8	26,2	26,4	0,2	0,8%	0,6	2,3%
Ligne n° 10 - Montréal / Drummondville / Québec (ADL)	32,6	33,1	32,0	(1,0)	-3,2%	(0,6)	-1,7%
<b>Total des voyages interurbains</b>	<b>601,7</b>	<b>647,2</b>	<b>583,7</b>	<b>(63,6)</b>	<b>-9,8%</b>	<b>(18,0)</b>	<b>-3,0%</b>

# Plan de redressement d'Orléans Express

8 mesures drastiques en cours :

- ❖ La réingénierie du réseau
  - ❖ L'optimisation de la ligne 48 (Qc-Mtl Express)
  - ❖ La renégociation des commissions d'agents
  - ❖ La hausse des tarifs
  - ❖ La révision de la convention collective
  - ❖ La réduction des coûts de maintenance
  - ❖ La réduction des coûts de structure
  - ❖ La réduction des coûts d'achat
- ❖ Pour une amélioration du résultat de 6 M\$

# 1. Réingénierie du réseau

- ❖ Un changement nécessaire à notre survie
- ❖ La réingénierie proposée est un tout cohérent sur lequel s'appuie tout notre plan
- ❖ L'objectif d'économie nette est de 3,2 M\$
- ❖ Il s'agit de la moitié de l'effort que nous avons besoin de faire pour revenir à la rentabilité

## 2. Optimisation de la ligne Québec-Montréal Express

- ❖ Un besoin de flexibilité pour s'ajuster à une concurrence qui n'a absolument aucune contrainte (VIA Rail et le covoiturage)
- ❖ Passage en mode 100 % réservation
- ❖ Réduction des départs doublés peu achalandés
- ❖ Possibilité (refusée) d'ajouter des départs dans certaines périodes d'affluence
- ❖ Promotions sur les départs moins achalandés
- ❖ Les économies projetées sont de 400 k\$ par an

### 3. Renégociation des commissions d'agents

- ❖ 15 % de nos dépenses sont des frais de commissions
- ❖ 50 % de ces montants sont versés à l'AMT (Gare de Montréal)
- ❖ Nous voulons revoir le modèle et passer à un frais de quai
- ❖ L'objectif est de réduire le coût des commissions de 400 k\$ par an

## 4. Hausse des tarifs

- ❖ Après 3 ans de gel des tarifs nous proposons une hausse de 3 % (déjà approuvée par la CTQ)
- ❖ Chaque hausse de 1 % génère de 230 k\$ de revenu net
- ❖ L'objectifs de cette mesure est une augmentation des revenus de 700 k\$
- ❖ En parallèle nous allons offrir des promotions pour rester attractifs

## 5. Réduction des coûts et amélioration de la productivité de la convention collective

- ❖ Plusieurs clauses doivent être révisées pour réduire les coûts
- ❖ Le travail collectif mené avec le syndicat est d'améliorer la productivité
- ❖ Nous ne souhaitons pas toucher aux taux horaires
- ❖ L'objectif de cette mesure est une économie annuelle de 700 k\$



## 6. Réduction des coûts de maintenance

- ❖ Nous allons modifier en profondeur notre façon de faire la maintenance et le lavage des véhicules
- ❖ Les procédures seront revues pour plus d'efficacité
- ❖ Cette mesure permet 400 k\$ d'économie annuelle

## 7. / 8. Réduction des coûts de structure et des achats

- ❖ La structure organisationnelle a été révisée
- ❖ Tous les contrats d'achat principaux (pièces, diesel, etc...) ont été ou seront renégociés avec nos fournisseurs
- ❖ L'objectif est une économie annuelle de 200 k\$

# États financiers 2013 Orléans Express

- ❖ États financiers 2013
- ❖ Revenus estimés après la réingénierie (basé sur 2013)
- ❖ États financiers 2013 simulés avec Réingénierie

## Bilan de la situation

- ❖ Beaucoup d'opposition à nos demandes : légitime pour les régions : la situation est terriblement injuste
- ❖ Nous souhaitons faire de l'interurbain mais nous ne sommes pas un OSBL (CDPQ)
- ❖ L'industrie fait face à un problème structurel : le modèle est brisé
- ❖ Le seul moyen de survie à court terme est de réaliser notre plan de redressement ou une aide substantielle
- ❖ Nous ne voulons pas la même issue que celle à laquelle nous avons été condamnés dans les Maritimes (trop de compromis)
- ❖ Depuis le début de l'année nous avons perdu 2,2 M\$ soit 300 k\$ de plus qu'en 2013 à la même date

# Bilan de la situation

- ❖ Il y a des pistes et des solutions d'aide :
  - ❖ Mais elles nécessitent de longues et complexes coordinations entre les régions
  - ❖ Les délais sont totalement incompatibles avec notre niveau d'urgence
  - ❖ Elles nécessitent des ententes avec les 35 MRC que nous traversons
  - ❖ Nous travaillons avec les régions depuis plus d'un an maintenant de manière intensive avec peu de résultat
- ❖ Le modèle actuel d'inter-financement nuit à la fois :
  - ❖ À notre clientèle Québec-Montréal (surcoût indu)
  - ❖ À la desserte des régions (moyens insuffisants pour soutenir le réseau)
- ❖ Nos demandes sont un appel au secours dans l'intérêt des régions
- ❖ Nous avons dramatiquement besoin d'implanter ces mesures et nous pourrions alors travailler avec les régions pour arrimer nos réseaux ou passer en DSP

## Conclusions

- ❖ Demandes importantes pour Autocars Orléans Express qui est en situation critique
- ❖ Les présentes demandes constituent une solution intérimaire d'au plus 12 mois pendant qu'une solution pérenne est développée et mise en place conjointement avec les régions et le MTQ
- ❖ Orléans Express reviendra devant la CTQ dans 6 mois afin de présenter un bilan de la situation et, si cela est possible, présenter avec les régions un plan durable de services régionaux

# CARTE DU RÉSEAU







**Denis Andlauer**  
**Président-directeur général**  
**denis.andlauer@keolis.ca**

**Marc-André Varin**  
**Vice-président Développement des affaires, marketing et communications**  
**marc-andré.varin@keolis.ca**