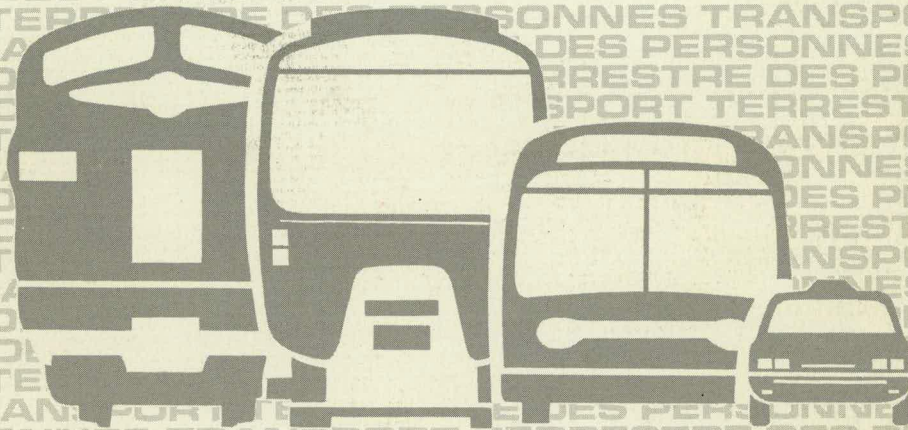


**ANALYSE DE L'INDUSTRIE DU
TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR
AU QUÉBEC DANS LE CADRE D'UN
ASSOUPLISSEMENT DE LA RÉGLEMENTATION**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1



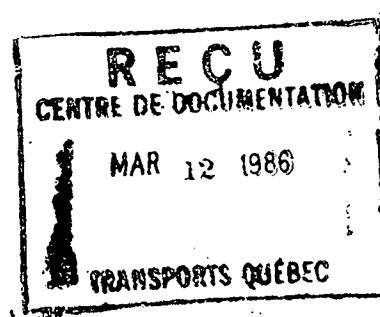
CANQ
TR
TTP
171



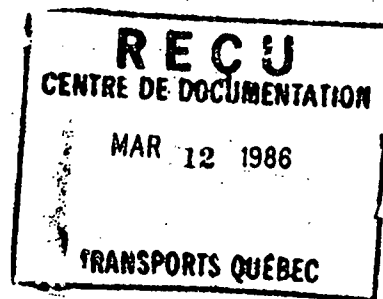
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
**Direction générale du transport
terrestre des personnes**

497289

**ANALYSE DE L'INDUSTRIE DU
TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR
AU QUÉBEC DANS LE CADRE D'UN
ASSOUPPLISSEMENT DE LA RÉGLEMENTATION**



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, rue Saint-Louis Est, 21e étage
Québec, G1R 5H1



Dépôt légal... 3^e trimestre 1985
ISBN 2-550-12942-3

septembre 1985

CANQ
TR
TTP
171

**Publication réalisée à la
Direction générale du transport
terrestre des personnes du
ministère des Transports**

Cet ouvrage a été préparé par
le Service des études

Analyse et rédaction:

Michel Lafleur, économiste
Serge Charest, économiste

Coordination de l'étude:

Michel Lafleur, économiste

Collaboration spéciale:

France Dompierre, économiste
Jacques Emond, agent de bureau
Claude Desloges, informaticien
Gilles Tremblay, responsable de la direction des taux et tarifs, C.T.Q.

Assistance technique:

Agathe St-Pierre, traitement de texte

AVANT-PROPOS

La présente analyse de l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec fait le point sur les diverses tendances observées au cours des dernières années dans cette industrie, particulièrement au cours de la période 1980-1984.

Le transport interurbain par autocar constitue un secteur d'activité qui était, jusqu'à présent, fort peu documenté au Québec. Considérant le virage qu'envisage prendre le ministère des Transports au niveau du cadre réglementaire, il est apparu important d'approfondir les connaissances de ce secteur.

Ce rapport constitue en quelque sorte la résultante d'une série d'autres études réalisées en parallèle au sein de la Direction générale du transport terrestre des personnes, lesquelles abordent plus spécifiquement l'évaluation de l'offre des services entre 1980 et 1984, l'évolution de la situation financière de l'industrie de 1980 à 1983 et l'expérience récente des réformes réglementaires aux Etats-Unis et en Angleterre.

SOMMAIRE

Le chapitre d'introduction situe le contexte dans lequel évolue l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec. De plus, on y retrace l'évolution récente de la position des transporteurs face au cadre réglementaire ainsi que le processus ayant amené le ministère des Transports à envisager une modification de cette réglementation. Finalement, les objectifs, la méthodologie et la portée de l'étude y sont discutés.

Le deuxième chapitre aborde la demande du transport interurbain par autocar au Québec, notamment au niveau du marché selon le mode, des caractéristiques de la clientèle et de l'évolution récente de l'achalandage. On observe une constante diminution de ce dernier au cours des dernières années.

Le troisième chapitre établit les caractéristiques des transporteurs. Le nombre et la taille des entreprises, ainsi que les caractéristiques du parc de véhicules y sont présentés. Ce chapitre analyse également l'évolution des services depuis 1980. On y constate que, malgré la stabilité du nombre de municipalités desservies et de circuits opérés, le niveau de service décline progressivement en termes de nombre de départs, de fréquence et de services offerts.

Le quatrième chapitre présente une brève analyse de la situation financière des transporteurs. On y retrace en premier lieu l'évolution récente des coûts d'exploitation, Voyageur affichant à cet égard une meilleure performance que le reste de l'industrie malgré le fait que ses coûts demeurent plus élevés. Quant à la performance financière des autres transporteurs, il semble que l'année 1983 ait été une année de reprise. Cependant, les résultats des années antérieures ont laissé des séquelles évidentes.

Les cinquième, sixième et septième chapitres font état de la pertinence d'une modification réglementaire au Québec à la lumière des tendances observées, des expériences étrangères et d'une approche théorique sous-jacente à l'élaboration d'un cadre réglementaire.

Le huitième chapitre élabore les avantages et désavantages des deux scénarios d'assouplissement réglementaire retenus qui sont, d'une part, un assouplissement basé sur les mêmes principes que ceux de la réforme américaine et, d'autre part, une réglementation conférant à la Commission des Transports du Québec un véritable rôle de régulateur économique.

L'étude a permis de constater qu'un changement de réglementation devrait favoriser un renversement des tendances actuelles et inculquer un dynamisme nouveau à l'industrie. Toutefois, principalement en raison des caractéristiques de la population du Québec, il serait hasardeux d'implanter une réforme à l'américaine qui ne laisse jouer que les lois du marché. A cet égard, la C.T.Q. pourrait plutôt être pleinement utilisée dans un rôle de régulateur économique doté des pouvoirs nécessaires qui lui permettraient d'intervenir de telle sorte qu'elle permette aux transporteurs de réagir aux besoins nouveaux.

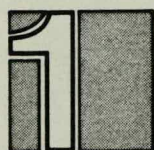
TABLE DES MATIERES

1.0	<u>INTRODUCTION</u>	1
1.1	Le contexte.....	1
1.2	Le nouveau Règlement sur le transport par autobus.....	3
1.3	Les objectifs.....	5
1.3.1	Les objectifs du nouveau cadre réglementaire.....	5
1.3.2	Les objectifs de l'étude.....	6
1.4	La méthodologie retenue.....	6
1.5	La portée de l'étude.....	7
2.0	<u>LA DEMANDE DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR AU QUÉBEC</u>	9
2.1	Le marché interurbain selon le mode.....	9
2.2	Les caractéristiques de la clientèle de l'autocar.....	12
2.3	Evolution récente de la demande de transport interurbain par autocar.....	14
3.0	<u>CARACTÉRISTIQUES DES TRANSPORTEURS ET ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICE ENTRE 1980 ET 1984</u>	19
3.1	Caractéristiques des transporteurs.....	19
3.2	Les services offerts.....	23
3.2.1	La population desservie.....	23
3.2.2	Evolution du nombre de départs et de services.....	26
3.2.3	Evolution du kilométrage effectué.....	30
3.3	Résumé.....	32
4.0	<u>LA SITUATION FINANCIÈRE DES TRANSPORTEURS INTERURBAINS PAR AUTOCAR</u>	35
4.1	Les coûts d'exploitation au kilomètre.....	35
4.1.1	Les coûts kilométriques.....	37
4.1.2	Les revenus kilométriques.....	38
4.1.3	Comparaison des résultats québécois et américains...	40
4.2	La rentabilité de l'industrie.....	41
4.2.1	Le coefficient d'exploitation.....	42
4.2.2	Le rendement (avant impôt) sur l'avoir des actionnaires.....	43
4.2.3	Le rendement (avant impôt) sur le revenu total.....	45

5.0	<u>CONSIDÉRATIONS QUANT A LA PERTINENCE DU CADRE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR AU QUÉBEC.....</u>	47
6.0	<u>LES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES.....</u>	49
6.1	L'expérience de la Grande-Bretagne.....	49
6.1.1	La situation avant le Transport Act of 1980.....	49
6.1.2	Le Transport Act of 1980.....	51
6.1.3	Les impacts du Transport Act of 1980.....	52
6.1.4	Conclusion.....	54
6.2	L'expérience américaine.....	56
6.2.1	Situation de l'industrie avant le Bus Regulatory Reform Act of 1982.....	56
6.2.2	Le Bus Regulatory Reform Act of 1982.....	58
6.2.3	La position des différents intervenants face au Bus Regulatory Reform Act of 1982.....	61
6.2.4	Les impacts du Bus Regulatory Reform Act of 1982....	62
6.2.5	Conclusion.....	65
7.0	<u>LA PERTINENCE D'UN ASSOUPPLISSEMENT RÉGLEMENTAIRE AU QUÉBEC.....</u>	67
7.1	Un cadre théorique: la théorie des marchés contestables....	67
7.2	Son application au niveau d'un nouveau cadre réglementaire.....	68
8.0	<u>LES SCÉNARIOS RETENUS.....</u>	71
8.1	Un assouplissement de la réglementation basé sur les mêmes principes que ceux de la réforme américaine.....	71
8.2	Un assouplissement de la réglementation conférant à la C.T.Q. un véritable rôle de régulateur économique.....	76
9.0	<u>CONCLUSION.....</u>	79
	<u>BIBLIOGRAPHIE.....</u>	81

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau 1	Part du marché des divers modes de transport interurbain au Canada, 1975.....	11
Tableau 2	Répartition modale des déplacements interurbains aux Etats-Unis entre 1960 et 1982..... (milliards de passagers-milles et pourcentage)	14
Tableau 3	Evolution de la demande interurbaine pour Voyageur Inc. au Québec, 1980 à 1984.....	15
Tableau 4	Evolution des tarifs autorisés à Voyageur Inc. de 1981 à 1984 (moyenne annuelle).....	17
Tableau 5	Caractéristiques des transporteurs interurbains par autocar au Québec, 1980 à 1984.....	20
Tableau 6	Répartition des recettes annuelles de l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec selon la taille des transporteurs, 1981-1982.....	21
Tableau 7	Evolution du nombre de municipalités desservies et de circuits opérés au Québec de 1980 à 1984.....	25
Tableau 8	Evolution de la moyenne hebdomadaire des départs et des services offerts au Québec, 1980 à 1984.....	27
Tableau 9	Evolution du kilométrage annuel des transporteurs interurbains par autocar au Québec, 1980 à 1984.....	31
Tableau 10	Evolution des coûts au kilomètre des transporteurs interurbains par autocar du Québec, 1980 à 1983.....	36
Tableau 11	Ratios financiers de l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec, 1980 à 1983.....	44
Graphique 1	Historique tarifaire de Voyageur Inc., 1980 à 1984.....	18



introduction

1.0 INTRODUCTION

1.1 Le contexte

La présente étude sur la réglementation économique du transport interurbain par autocar au Québec découle d'un processus de réflexion amorcé au cours des travaux du Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec⁽¹⁾, entre les mois de décembre 1982 et mai 1984. Quoique les données sur ce secteur d'activités étaient alors relativement fragmentaires, la situation constatée est apparue préoccupante, tant en termes d'évolution des services offerts qu'en termes de rentabilité des opérations.

Parallèlement à cet exercice, les services ferroviaires offerts par Via Rail en région à plus faible densité étaient en grande partie abolis en 1981, laissant reposer la mobilité des populations de ces régions presque uniquement sur les services d'autocars offerts. Quoique certains services ferroviaires aient été réintroduits par le gouvernement fédéral le 1^{er} juin 1985, il n'en demeure pas moins que la distribution géographique du réseau ferroviaire, son manque de flexibilité, sa capacité et les coûts qui lui sont inhérents l'ont obligé, même dans des conditions idéales, à se concentrer sur quelques liaisons régionales. Par conséquent, un réseau d'autocars bien articulé demeure essentiel sur l'ensemble du territoire. Or, la faiblesse de la demande du transport par autocar, particulièrement en région à faible densité, ne favorise pas vraiment une offre de services optimale pour répondre aux besoins des usagers, souvent captifs de ce mode de transport.

(1) Ce groupe de travail était composé de représentants de l'industrie (A.P.A.Q.), des usagers (Transport 2000) et du ministère des Transports du Québec.

Ainsi conjugué à la faible demande dans ces régions, le cadre réglementaire en place ne favorise pas l'amélioration de la situation et constitue donc une donnée fondamentale à analyser. D'ailleurs, des pays comme les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ont modifié leur cadre législatif au début des années 1980⁽¹⁾ afin, principalement, de renverser la tendance constatée, soit une diminution de l'offre de services et de la rentabilité de l'industrie. Chacun de ces deux pays a choisi de privilégier l'adoption d'une législation souple qui permet aux lois du marché de s'exprimer. Il est même question d'une nouvelle réforme en Grande-Bretagne qui, notamment, abolirait tout permis de transport en commun à l'extérieur de la région de Londres⁽²⁾.

Le Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus a également suscité un revirement dans la position de l'industrie face au cadre réglementaire. Pour la première fois, l'industrie, représentée par l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (A.P.A.Q.), préconisait un assouplissement de la réglementation.

Ainsi, l'A.P.A.Q. présentait, à la réunion du Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec du 22 mai 1984, une résolution unanime reconnaissant **"que dans l'intérêt de l'industrie et surtout du public en général, il est désormais souhaitable de reconnaître et de défendre le principe de l'autofinancement de chacun des services de transport par autobus, soit: interurbain, urbain, charte-partie et**

(1) Le Transport Act of 1980 en Grande-Bretagne et le Bus Regulatory Reform Act of 1982 aux Etats-Unis.

(2) Department of Transport, Scottish Office and Welsh Office, Buses, White Paper, Cmnd 9300, July 1984, 79 p.

scolaire, ainsi que de l'autofinancement de chacune des routes⁽¹⁾."

Il s'agit là, au niveau du transport interurbain, d'une position qui remet en cause la notion d'interfinancement entre les circuits opérés par une même entreprise actuellement privilégiée, laquelle constitue un corollaire à l'exclusivité des permis de transport en commun conféré en vertu de l'application du Règlement sur le transport en commun.

Cette résolution, qui vise à favoriser la rentabilité de chacun des services opérés par les transporteurs, s'insère dans la foulée des récentes interventions du ministère des Transports en matière de transport par autobus. A titre d'exemple, on peut mentionner la libéralisation introduite en juin 1983 au niveau de la réglementation des voyages à charte-partie, la récente modification à la Politique d'aide au transport en commun qui élargit l'admissibilité aux municipalités de plus de 20 000 habitants ainsi que le nouveau mode d'organisation des services de transport en commun en périphérie de Montréal. Il s'agit d'autant de mesures qui favorisent la rentabilité des services offerts par l'entreprise privée que le développement de services en fonction des besoins de la population.

1.2 Le nouveau Règlement sur le transport par autobus

Dans sa résolution concernant la réglementation, l'A.P.A.Q. précise comment elle souhaiterait que s'articule le nouveau cadre réglementaire en s'attardant au rôle de la C.T.Q.:
 "... il est indispensable de permettre que la Commission des Transports du Québec détienne, dans le domaine de l'industrie du transport en commun par autobus, le pouvoir, comme elle le

(1) Association des propriétaires d'autobus du Québec, Position de l'APAQ concernant le transport interurbain présentée au Groupe de travail sur le transport en commun au Québec, le 22 mai 1984.

détient dans les autres domaines, de jouer véritablement son rôle de régulateur économique en émettant de nouveaux permis, en disposant plus librement de la possibilité de transférer les permis, d'ajuster les tarifs et les horaires en fonction de critères différents de ceux qu'elle utilise précédemment"; plus loin, l'A.P.A.Q. ajoute "... il nous apparaît indispensable que certains guides d'actions, tels que l'assurance de la qualité du service donné ainsi que du maintien de ces services, la preuve de la rentabilité de celui-ci, la crédibilité du transporteur en demande,... soient fournis à la Commission des Transports pour lui permettre de s'y référer au moment de prendre des décisions⁽¹⁾."

Un examen du Règlement sur le transport en commun permet de conclure que le premier énoncé de la position de l'A.P.A.Q. est relié à l'existence de l'article 6 de ce Règlement, lequel stipule que:

"Nul ne peut obtenir un nouveau permis de transport en commun à moins que ce ne soit pour desservir un territoire auparavant desservi en vertu d'un autre permis; la Commission peut cependant modifier la teneur d'un permis déjà délivré ou en autoriser le transfert;..."

Cet article découle du contexte prévalant en 1973 lors de la conception du Règlement. L'objectif recherché à l'époque était d'empêcher la prolifération de permis afin de restreindre la possibilité d'éventuelles expropriations de permis dans le secteur urbain avec la création imminente d'organismes publics de transport en commun. Par conséquent, même si le secteur urbain était visé, l'article 6 s'est appliqué à l'ensemble des permis de transport en commun.

(1) Association des propriétaires d'autobus du Québec, op.cit. Note 1, p. 3

Le ministère des Transports, conscient de la pertinence des propos de l'A.P.A.Q. ainsi que du fait que le contexte prévalant au moment de la conception du Règlement sur le transport en commun était totalement différent de celui d'aujourd'hui, se propose de modifier la réglementation en ce sens.

1.3 Les objectifs

1.3.1 Les objectifs du nouveau cadre réglementaire

La mise en place prochaine d'un nouveau cadre réglementaire plus souple pour le transport interurbain par autocar vise à favoriser le développement des services en fonction des besoins de la population. Un tel objectif implique la réalisation de deux sous-objectifs. D'abord, le maintien des services dans les régions à faible densité, là où l'autocar constitue, dans la grande majorité des cas, le seul mode de transport en commun disponible. Egalement, le développement des services dans les corridors denses où le jeu de la concurrence est susceptible d'apporter des bénéfices considérables, autant en termes de services que de prix exigé.

Le meilleur moyen d'atteindre un tel objectif est, selon l'approche retenue par le ministère des Transports du Québec, de mettre en place un environnement réglementaire susceptible de favoriser l'existence d'une industrie viable, dynamique et sécuritaire.

De plus, considérant que ce secteur d'activités a été, jusqu'à maintenant, en mesure d'assurer sa rentabilité et que l'assouplissement de la réglementation vise une

meilleure efficacité financière, toute mesure devant conduire à une éventuelle aide financière gouvernementale est écartée de l'étude.

1.3.2 Les objectifs de l'étude

En tenant compte des objectifs du rôle gouvernemental pour ce secteur d'activités tels que définis plus haut et considérant la modification réglementaire privilégiée par le gouvernement, laquelle vise à permettre à la C.T.Q. de jouer son rôle de régulateur économique en lui conférant le pouvoir d'émettre de nouveaux permis, les objectifs de la présente étude peuvent se résumer comme suit:

- favoriser une meilleure connaissance de l'offre et de la demande de transport interurbain par autocar au Québec;
- décrire la situation financière de l'industrie;
- faire état d'expériences étrangères;
- cerner les impacts potentiels de différents scénarios de cadre réglementaire pour le Québec.

1.4 La méthodologie retenue

L'analyse des trois prochains chapitres portera sur les caractéristiques et l'évolution de la demande, l'évolution de l'offre de services et, finalement, la situation financière des transporteurs depuis le début des années 1980.

Suivra alors un chapitre qui fera un bilan de cette analyse et qui traitera de la pertinence de modifier le cadre réglementaire actuel après avoir, notamment, pris connaissance des

récentes expériences américaines et anglaises en matière d'assouplissement de la réglementation du transport interurbain par autocar.

Les deux scénarios d'assouplissement réglementaire qui seront étudiés sont:

- un assouplissement de la réglementation basé sur les mêmes principes que ceux de la réforme américaine;
- un assouplissement de la réglementation conférant à la C.T.Q. un véritable rôle de régulateur économique.

Parmi les principales sources d'information retenues, on peut mentionner;

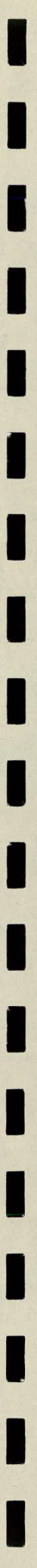
- les études du Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec;
- une analyse financière de l'industrie réalisée par le Service des études du M.T.Q. en collaboration avec la C.T.Q.;
- une évaluation de l'offre des services interurbains par autocar réalisée par la Direction des programmes d'aide et de la réglementation du M.T.Q.;
- une analyse approfondie de la réforme réglementaire américaine réalisée par le Service des études du M.T.Q.;
- les rapports de missions faisant état des réformes américaines et anglaises en matière de législation du transport interurbain par autocar.

1.5 La portée de l'étude

La présente étude constitue sans doute le document ayant examiné le plus à fond ce secteur d'activités au Québec en relation avec les expériences étrangères en matière de réglementation. Toutefois, le lecteur doit demeurer pleinement conscient de sa portée limitée.

Parmi les différentes contraintes justifiant une telle mise en garde, qu'il suffise de mentionner que:

- le secteur a été fort peu étudié au Québec jusqu'à tout récemment. Il est donc difficile de trouver les données nécessaires à une bonne connaissance de la situation;
- un effort particulier a été fourni permettant une meilleure connaissance de l'évolution de l'offre des services au cours des dernières années; toutefois, cette analyse se limite aux années 1980 à 1984 en raison de la difficulté rencontrée quant à l'obtention des données;
- les expériences anglaises et américaines de modifications législatives applicables à leur industrie du transport interurbain par autocar datent respectivement de 1980 et 1982. Il est donc difficile d'en évaluer les impacts, considérant la nouveauté de ces réformes, d'autant plus que les modifications législatives ont, dans les deux cas, été effectuées sans que des études approfondies aient été réalisées au préalable;
- quoiqu'il soit fort enrichissant de connaître les premiers impacts des expériences étrangères, il n'en demeure pas moins que la particularité du contexte québécois fait en sorte que l'on doit demeurer prudent quant aux impacts potentiels de l'application de législations basées sur des expériences étrangères.



2

la demande de
transport interurbain
par autocar au Québec

2.0 LA DEMANDE DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR AU QUÉBEC

C'est particulièrement au chapitre de la demande que les données québécoises sont rares en ce qui concerne l'industrie du transport par autocar. En effet, il s'agit de données qui sont peu divulguées de la part des transporteurs. Ce sont surtout les données concernant les recettes d'exploitation qui sont davantage disponibles pour tracer l'évolution du marché. Toutefois, cette dernière variable, bien qu'elle puisse servir d'indicateur pour illustrer l'ampleur du marché, n'en demeure pas moins directement dépendante de l'évolution de deux variables, soit le niveau de services offerts (fréquence, circuits) et la tarification exigée.

Cependant, dans le cadre de cette analyse, le M.T.Q. a obtenu des données récentes sur l'achalandage du principal transporteur québécois, Voyageur Inc. (environ 75% des recettes). On peut donc supposer qu'il s'agit là de données indiquant assez fidèlement l'évolution constatée dans l'ensemble du Québec.

Ces données seront également complétées à l'occasion par des sources ontariennes, canadiennes et américaines afin d'avoir une vision plus complète de la demande, autant au niveau de ses caractéristiques que de son évolution.

2.1 Le marché interurbain selon le mode

Il est utile de préciser la part du marché de l'autocar dans l'ensemble des déplacements interurbains. A cet effet, une étude de Reschenthaler⁽¹⁾ établissait la part relative des divers modes de transport interurbain au Canada en 1975

(1) Reschenthaler, G.B., Performance et réglementation: le transport interurbain par autobus au Canada, Consommation et Corporations Canada, Ottawa, 1981, 176 p.

(Tableau 1). Bien qu'il s'agisse ici de données datant déjà de 10 ans, il est fort probable que le pourcentage propre à chaque mode ait peu évolué depuis. D'ailleurs, la répartition en terme de passagers et de passagers-milles s'est modifiée de façon marginale entre 1975 et 1982 aux Etats-Unis (Tableau 2, p. 15).

On constate la faible importance des trois modes de transport en commun par rapport à l'automobile (88% des passagers et 57% des passagers-milles). L'autocar, avec 4,5% du marché, est moins populaire que l'avion (5,4%), lequel est fortement utilisé pour les longs déplacements avec 29,3% des passagers-milles. Autre fait à souligner, le train, avec une part du nombre de passagers nettement inférieure à celle de l'autocar (1,7% vs 4,5%), compte presque le même pourcentage de passagers-milles (6,9% vs 7,2%). On peut alors en déduire que le train est généralement utilisé pour des déplacements plus longs que ceux effectués en autocar.

Parmi les divers facteurs expliquant la nette préférence pour l'automobile, on retient la grande importance accordée au temps. Cet aspect favorise également l'avion pour les déplacements sur de longues distances. L'automobile offre de plus l'avantage d'une flexibilité d'horaire parfaite permettant de planifier les déplacements en fonction des besoins et contraintes ainsi qu'un temps de déplacement très respectable. De plus, une population vieillissante attirée par la commodité et l'accessibilité de l'automobile, des revenus réels plus élevés, la tendance à privilégier l'indépendance et les options personnalisées devraient contribuer à maintenir l'automobile comme le mode de transport privilégié des gens.

Tableau 1

**Part du marché des divers modes de transport interurbain
au Canada, 1975**

MODE	PASSAGERS (%)	PASSAGERS-MILLES (%)
- Automobile	88,4	56,6
- Avion	5,4	29,3
- Autocar	4,5	7,2
- Train	1,7	6,9
TOTAL	100,0	100,0

SOURCE: Reschenthaler, G.B., Performance et réglementation: le transport interurbain par autobus au Canada, Consommation et Corporations Canada, Ottawa, 1981, p. 9.

2.2 Les caractéristiques de la clientèle de l'autocar

La clientèle de l'autocar est souvent décrite comme une clientèle captive, n'ayant d'autres recours que ce mode pour se déplacer. A cet effet, une étude canadienne⁽¹⁾ la caractérisait comme suit: "le transport interurbain des passagers par autobus en Amérique du Nord a toujours été décrit comme un mode de transport destiné aux personnes à revenus modestes voyageant à des fins non commerciales. La majorité des usagers ont moins de 25 ou plus de 55 ans avec une forte proportion d'étudiants et de personnes âgées. Les femmes l'empruntent plus souvent que les hommes. Un pourcentage important d'utilisateurs de ces services interurbains n'ont normalement pas la jouissance d'une automobile particulière. Très rares sont les hommes d'âge mûr, des catégories d'emploi professionnelles, qui choisissent ce mode de transport. L'autobus sert principalement à des déplacements effectués à titre privé et sur des distances souvent inférieures à 200 milles".

Un récent sondage réalisé par le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario⁽²⁾ jette d'ailleurs un nouvel éclairage sur les caractéristiques des usagers des divers modes de transport interurbain, dont ceux de l'autocar, pour l'année 1983.

-
- (1) Transport Canada, Etude de la concurrence et de la réglementation dans l'industrie des transports interurbains par autocar. Etude No. 2. Définition et particularités des marchés de l'industrie canadienne du transport interurbain par autocar, Comité interministériel sur la concurrence et la réglementation dans les transports, Ottawa, Mars 1981, p. 45.
 - (2) Ministry of Transportation and Communications of Ontario, MTC Intercity Multi-Modal Traveller Survey, Some Preliminary Tables, Intercity Transportation Policy Office, Septembre 1984, 54 p.

On y constate notamment que:

- les déplacements pour fins de loisir et pour visiter la famille comptent pour 63,0% des déplacements totaux alors que ceux reliés au travail ne comptent que pour un pourcentage de 13,5%;
- plus du tiers (34,1%) des usagers de l'autocar n'ont pas accès à une automobile;
- le revenu familial annuel des usagers est inférieur à 15 000 \$ dans près du tiers des cas (30,9%) et inférieur à 30 000 \$ dans 62,1% des cas;
- la clientèle de l'autocar est féminine dans une proportion de 57,7%;
- aucune relation significative n'est ressortie entre l'âge des usagers et le mode de transport privilégié.

De façon générale, la description sommaire de la clientèle de l'autocar tirée de l'étude canadienne rejoint les résultats de l'enquête ontarienne (à l'exception de l'âge en relation avec le mode) et confirme le caractère captif d'une bonne partie de la clientèle.

Toutefois, là où le train n'offre pas de dessertes adéquates (temps de parcours et/ou fréquence), il est fort probable que les dessertes par autocar soient plus populaires auprès de la clientèle d'affaires. Le manque de confort de l'autocar constitue toutefois un handicap majeur auquel le marché le confronte.

2.3 Evolution récente de la demande de transport interurbain par autocar

Quoique l'on ne possède pas de données sur une longue période en ce qui a trait à la demande de transport interurbain par autocar au Québec, c'est un fait connu que la demande pour ce mode a stagné au cours des deux dernières décennies alors que le nombre de déplacements interurbains a fortement progressé au cours de la même période.

Des données américaines (Tableau 2) illustrent bien la situation et rien ne permet de supposer que le Québec n'a pas suivi la même tendance.

Tableau 2

Répartition modale des déplacements interurbains aux Etats-Unis **entre 1960 et 1982**

(milliards de passagers-milles et pourcentage)

Année	Tous modes	Automobile	-%-	Autocar	-%-	Avion	-%-	Train	-%-
1960	783	706,1	90,1	19,3	2,5	31,7	4,0	21,6	2,8
1965	920	817,7	88,8	24,8	2,6	53,7	5,9	17,6	1,9
1970	1 184	1 026,0	86,6	25,3	2,1	109,5	9,3	10,9	0,9
1975	1 310	1 123,0	85,8	25,4	1,9	136,9	10,4	10,1	0,8
1980	1 558	1 300,4	83,5	27,4	1,8	204,4	13,1	11,4	0,7
1982	1 610	1 344,9	83,5	26,9	1,7	213,2	13,0	10,9	0,7

SOURCE: Charest, Serge, L'industrie américaine du transport par autocar avant le "Bus Regulatory Reform Act of 1982", Ministère des Transports du Québec, Mars 1985, p. 5.

Comme on le constate, le marché du transport interurbain s'est grandement développé depuis le début des années 1960, principalement sous l'impulsion de l'automobile qui occupait 83,5% des passagers-milles de l'ensemble des déplacements interurbains aux Etats-Unis en 1982. On observe également que le marché de l'autocar a pris de l'expansion de 1960 à 1970, mais a stagné depuis (avec un léger gain en 1980, suite au second choc pétrolier). Toutefois, ce qui retient davantage l'attention au sujet de l'autocar s'avère la diminution constante de sa part du marché, laquelle est passée de 2,5% à 1,7% au cours de la période, représentant une baisse de 32%; seul le train a connu un déclin plus accentué pendant la même période.

Les données disponibles pour retracer l'évolution récente de la demande de transport par autocar au Québec se limitent aux années 1980 à 1984 et ne concernent que Voyageur Inc. (environ 80% des recettes de transport interurbain par autocar au Québec en 1983). (Tableau 3.)

Tableau 3
Evolution de la demande interurbaine pour Voyageur Inc. au Québec
1980 à 1984

<u>Année</u>	<u>Passagers</u>
1980	3 613 510
1981 (1)	2 288 065
1982	3 266 630
1983	3 105 690
1984	3 029 422
1984/1980	(16,2%)

(1) Année qui fut marquée par un conflit de travail (juin à septembre).

SOURCE: Commission des Transports du Québec, Service de l'analyse financière, Juin 1985.

L'achalandage interurbain de Voyageur Inc. est passé de 3,6 millions en 1980 à 3,0 millions en 1984, soit une importante diminution de 16,2% en seulement 4 ans. De telles données permettent de comprendre avec plus de facilité les différentes interventions de cette entreprise au cours des dernières années, que ce soit au niveau de la baisse des services (abordée en détail dans le prochain chapitre), de ses demandes d'aide financière (abolition de taxes,...) au ministère des Transports - en particulier en réaction aux subventions importantes que reçoit Via Rail - ou bien de ses fréquentes demandes de hausse tarifaire formulées à la CTQ.

Sous ce dernier aspect, il est étonnant de constater jusqu'à quel point Voyageur Inc. a recouru à des hausses tarifaires afin de compenser pour les pertes de revenus découlant de la diminution de son achalandage.

Ainsi, entre le 1er février 1980 et le 16 mai 1984, soit un peu plus de 4 ans, Voyageur Inc. a été autorisé à hausser ses tarifs en 17 occasions (5 fois en vertu de demandes spécifiques de hausse tarifaire et 12 fois en vertu de l'indexation automatique pour tenir compte de l'évolution des coûts du carburant). Par ailleurs, les baisses du coût du carburant survenues en 1983, ont réduit en 3 occasions la tarification qu'était en droit d'exiger Voyageur Inc.

Un tel mécanisme a eu pour effet de faire croître de 70,3% la tarification entre 1980 et 1984 (Tableau 4). Il est permis de se demander si de telles hausses tarifaires n'ont pas eu pour effet d'amplifier la baisse constatée au niveau de l'achalandage, même si une bonne partie de la clientèle est considérée comme captive de l'autocar. Toutefois, avec le cadre réglementaire en place, Voyageur Inc. n'avait peut-être pas beau-

coup d'autres choix que d'utiliser la combinaison "hausse tarifaire générale et baisse de services sur des parcours déficitaires".

Tableau 4

Evolution des tarifs autorisés pour Voyageur Inc.
de 1980 à 1984 (moyenne annuelle)

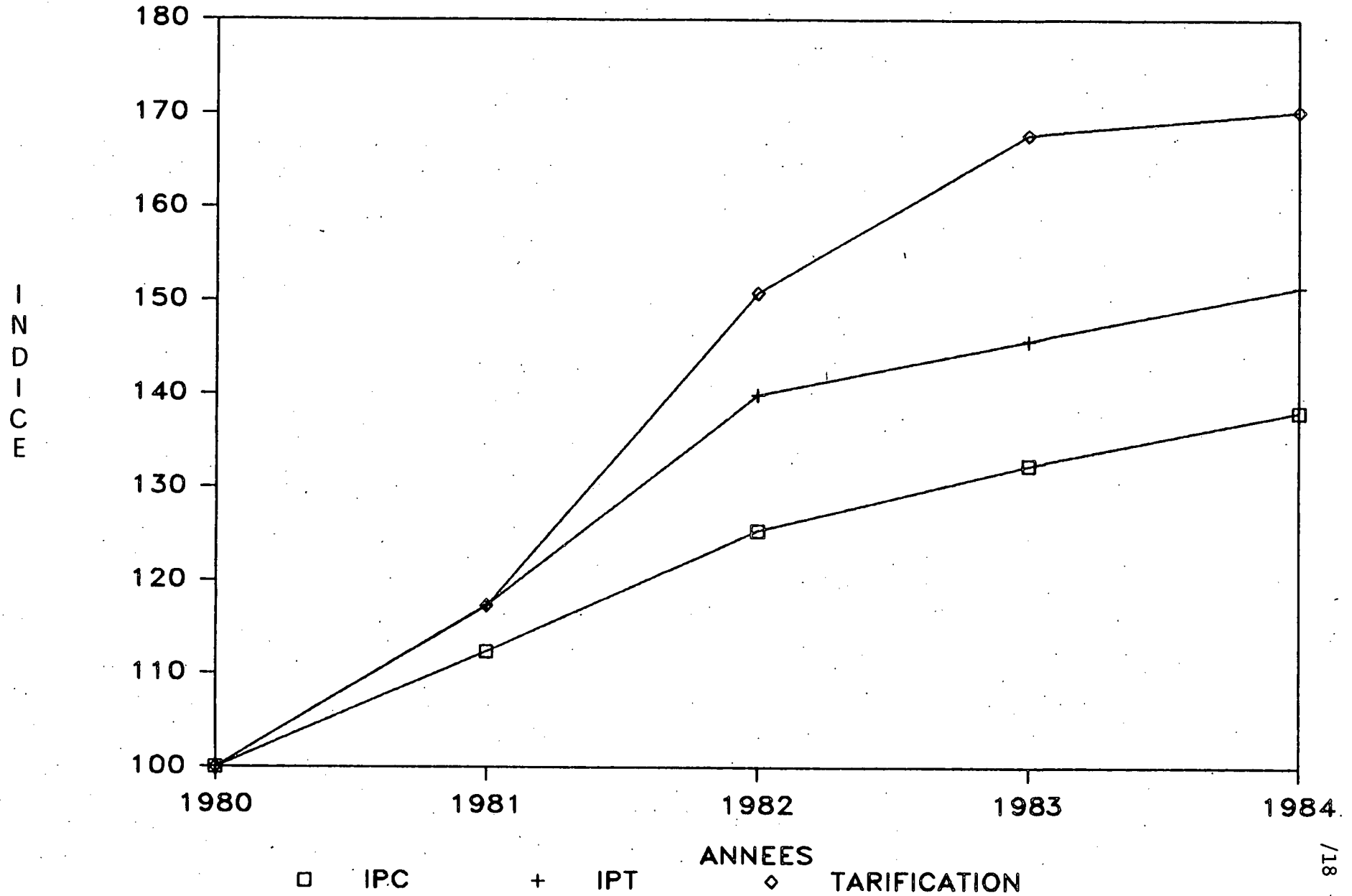
Années	Moyenne annuelle	Juin 1981 = 100	
		Variation	
		Années	%
1980	100,00		
1981	117,30	1981/1980	17,3
1982	150,85	1982/1981	28,6
1983	167,75	1983/1982	11,2
1984	170,27	1984/1983	1,5

SOURCE: Commission des Transports du Québec, Service de l'analyse financière, Juin 1985.

Il est également intéressant d'établir un parallèle entre l'évolution de la tarification de Voyageur Inc. et l'évolution de l'indice des prix à la consommation global (I.P.C.) et de l'indice des prix à la consommation du transport (I.P.T.). Le graphique 1 établit un tel parallèle à partir de 1980. On y constate rapidement que la hausse tarifaire de Voyageur a atteint le double de celle des deux indices. Par conséquent, malgré la présence d'un organisme de réglementation, Voyageur Inc. a pu profiter de sa situation de monopole pour hausser ses tarifs de façon marquée sur ses circuits.

Graphique 1

HISTORIQUE TARIFAIRE DE VOYAGEUR INC. DE 1980 A 1984



SOURCE: Commission des Transports du Québec, Service de l'analyse financière, Juin 1985.



3

caractéristiques des
transporteurs et
évolution de l'offre
de service
entre 1980 et 1984

3.0 CARACTÉRISTIQUES DES TRANSPORTEURS ET ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICES ENTRE 1980 ET 1984

3.1 Caractéristiques des transporteurs

De 1980 à 1984, on comptait en moyenne 86 transporteurs interurbains par autocar au Québec. Toutefois, malgré la stabilité apparente sous-jacente à cette donnée, un certain mouvement d'entrées et de sorties a eu lieu au cours de cette période (17 entrées et 13 sorties).

Une répartition des transporteurs en fonction de leur revenu interurbain annuel aide à cerner la structure de l'industrie. Le Tableau 5 permet de constater que près de la moitié d'entre eux (42,2%) ont généré des revenus de leur desserte interurbaine inférieurs à 25 000 \$ en 1982. Toutefois, le Tableau 6 permet de constater que les revenus de ces transporteurs constituent moins de 1% des recettes annuelles de l'industrie, alors que les 46,2 M\$ de Voyageur Inc. représentent 84,3% des 54,8 M\$ générés par l'industrie. Ceci illustre clairement l'intérêt de considérer ce transporteur de façon distincte dans l'analyse.

Le parc de ces transporteurs était de l'ordre de 446 véhicules en 1980. Il a toutefois diminué de 11,9 % entre 1980 et 1984, pour se situer à 393 en 1984. Cette baisse se retrouve principalement chez Voyageur Inc.

La taille moyenne du parc des véhicules d'un transporteur interurbain est de 4,4 véhicules en 1984. En excluant Voyageur Inc. et Voyageur Colonial qui possèdent respectivement 185 et 15 autocars(1), cette moyenne diminue exactement de

(1) Seuls les véhicules utilisés à des fins de transport interurbain sur les circuits en territoire québécois sont considérés.

Tableau 5

**Caractéristiques des transporteurs interurbains par autocar
au Québec, 1980 à 1984**

Détails	Années	1980	1981	1982	1983	1984
Nombre de transporteurs		85	86	84	88	89
Répartition des transporteurs selon leurs recettes annuelles (nbr et %)			Nb %	Nb %		
Moins de 25 000 \$		n.d.	30 47,6	27 42,2	n.d.	n.d.
25 000 \$ - 500 000 \$		n.d.	30 47,6	32 50,0	n.d.	n.d.
500 000 \$ - 1 000 000 \$		n.d.	-- --	2 3,1	n.d.	n.d.
Plus de 1 000 000 \$		n.d.	3 4,8	3 4,7	n.d.	n.d.
TOTAL		n.d.	63 100	64 100	n.d.	n.d.
Parc des transporteurs						
Voyageur Inc.		227	228	189	188	185
Voyageur Colonial (1)		20	20	19	19	15
Autres transporteurs		199	199	196	204	193
TOTAL		446	447	404	411	393
Répartition des transporteurs selon la taille du parc (nbr et %)		Nb %	Nb %	Nb %	Nb %	Nb %
1 - 2 véhicules		63 74,1	65 75,6	63 75,0	64 72,7	66 74,2
3 - 6 "		15 17,6	13 15,1	12 14,3	16 18,2	15 16,9
7 - 10 "		2 2,4	3 3,5	5 6,0	4 4,5	4 4,5
11 - 25 "		4 4,7	3 3,5	3 3,6	3 3,4	3 3,4
25 et plus		1 1,2	2 2,3	1 1,2	1 1,1	1 1,1
Age moyen des véhicules						Moyenne 1980-84
Voyageur Inc.		5,9	5,8	6,0	6,9	7,2 6,4
Voyageur Colonial		1,0	2,0	3,0	4,0	1,3 2,3
Autres transporteurs		7,5	7,7	7,7	7,8	8,6 7,9
TOTAL		6,3	6,5	6,7	7,2	7,6 6,9

(1) Seuls les véhicules utilisés sur des circuits québécois sont considérés.

SOURCE: Ministère des Transports du Québec, Direction des programmes d'aide et de la réglementation, Juin 1985.

Tableau 6

**Répartition des recettes annuelles de l'industrie du
transport interurbain par autocar au Québec selon
la taille des transporteurs, 1981-1982**

Taille	Années	(1)		(1)	
		1981		1982	
		-\$-	-%-	-\$-	-%-
Moins de 25 000 \$		231,9	0,6	186,5	0,3
25 000 \$ - 500 000 \$		3 565,2	9,0	3 926,5	7,2
500 000 \$ - 1 000 000 \$		--	--	1 206,6	2,2
1 000 000 \$ - 3 000 000 \$		2 700,3	6,8	3 297,6	6,0
Voyageur Inc.		33 230,0*	83,6	46 162,0	84,3
TOTAL		39 727,4	100,0	54 781,6	100,0

(1) Résultats de 63 transporteurs en 1981 et de 64 transporteurs en 1982.

* Voyageur Inc. a connu un conflit de travail de 4 mois en 1981.

SOURCES: - Ministère des Transports du Québec, Direction des programmes d'aide et de la réglementation, Juin 1985.

- Commission des Transports du Québec, Juin 1985.

moitié pour atteindre 2,2 véhicules par transporteur. Cette donnée s'explique par le très fort pourcentage de transporteurs ne possédant qu'un ou deux véhicules, soit 74% d'entre eux (66 transporteurs).

Le parc des transporteurs est composé de 5 types de véhicules. L'autocar constitue près de 75% du parc. Il s'agit d'ailleurs du véhicule expressément conçu pour des fins de transport interurbain. Incidemment, les parcs de Voyageur Inc. et Voyageur Colonial sont exclusivement constitués d'autocars. On peut donc constater que, pour les autres transporteurs, l'autocar, bien qu'il soit le véhicule le plus utilisé, cède souvent sa place à d'autres types de véhicules moins dispendieux.

Parmi les autres types de véhicules utilisés, seul le nombre de minibus croît, et ce continuellement, entre 1980 et 1984, pour devenir, en 1984, plus important dans le parc total des 3 autres types d'autobus.⁽¹⁾ Cette utilisation accrue du minibus exprime sans doute une tendance vers un choix de véhicules économiques qui réussissent à satisfaire la demande dans les milieux à faible densité. Cette orientation, prise par certains petits transporteurs, permet d'améliorer leur rentabilité sans affecter la qualité des services offerts. La distribution de la population du Québec, qui comporte plusieurs petites municipalités isolées, devrait favoriser la poursuite d'une telle tendance au cours des années à venir.

L'âge moyen du parc des véhicules interurbains est, en moyenne, de 6,9 années au cours de la période retenue. Ainsi, plus de 60% des véhicules avaient, en 1980 comme en 1984, de 6 à 10 ans. On remarque cette même stabilité de l'âge moyen du parc selon les catégories de transporteurs. En effet, plus de 70%

(1) Les trois autres types de véhicules sont des autobus, des autobus scolaires et des autobus scolaires modifiés.

des autocars de Voyageur Inc. ont plus de 6 à 10 ans et ceux de Voyageur Colonial de 1 à 5 ans. Toutefois, les autres transporteurs semblent renouveler leurs véhicules moins rapidement avec un âge moyen de 7,9 ans. Ce comportement découle sans doute du kilométrage annuel moyen moins élevé que celui de Voyageur comme en fera état le chapitre 4.

3.2 Les services offerts

3.2.1 La population desservie

Dans cet examen de l'offre de services du transport interurbain par autocar, il est important de tenir compte de l'étendue du territoire et de la faible densité qui caractérisent le Québec. Ainsi, on y compte quelque 1 600 municipalités pour une population totale de près de 6,5 millions de personnes en 1984. Le Québec se divise en 10 régions administratives qui se différencient autant par leur population, leur structure municipale que par leur réseau routier. A titre d'exemple, la densité du Québec est de seulement 4,2 habitants au km². On peut comparer cette donnée à la densité de population américaine qui est de 40,0 habitants au km². Une si faible densité ne peut qu'avoir des répercussions importantes sur l'achalandage potentiel de transporteurs.

Toutes les régions du Québec sont dotées de services de transport interurbain par autocar. On constate toutefois des écarts importants quant au niveau de desserte offert. Au cours de la période de référence retenue, soit de 1980 à 1984, le pourcentage de municipalités desservies varie très peu; approximativement 50% des

municipalités, soit 87% de la population québécoise, sont desservies par un service interurbain d'autocar. En fait, le nombre total de circuits⁽¹⁾ opérés est demeuré quasi constant, passant de 222 en 1980 à 224 en 1984 (Tableau 7).

De ce nombre de circuits, Voyageur Inc. en opère 46 alors que 178 sont assurés par les autres transporteurs. La moitié de ceux-ci limitent leurs opérations à un seul circuit. Une telle constatation était prévisible, puisque 74,2% d'entre eux ne possèdent qu'un ou deux véhicules interurbains. Voyageur Inc. a toutefois amorcé une tendance à délaisser certains circuits de faible densité en raison d'une demande à la baisse depuis plusieurs années. Ainsi, depuis 1982, 6 des 52 circuits qu'il opérait en 1980 ont été abandonnés. Il est intéressant de noter que les trois quarts des municipalités touchées par ces retraits de services de la part de Voyageur Inc. comptent une population inférieure à 2 000 habitants.

Toutefois, d'autres transporteurs ont pris la relève sur ces circuits, ce qui explique en bonne partie que le nombre de circuits opérés par les transporteurs autres que Voyageur Inc. soit passé de 170 à 178 entre 1980 et 1984. En raison de leur coût d'opération moins élevé, les autres transporteurs peuvent rentabiliser certains circuits que Voyageur Inc. ne pouvait opérer de façon rentable. La relève des circuits délaissés par Voyageur Inc. a donc été assurée par les autres transporteurs de plus faible taille. C'est d'ailleurs ce qui a permis la stabilité observée au niveau des municipalités desservies entre 1980 et 1984.

(1) Itinéraire parcouru entre les lieux de départ et d'arrivée sur une base régulière.

Tableau 7

**Evolution du nombre de municipalités desservies et
de circuits opérés au Québec de 1980 à 1984**

Années	1980	1981	1982	1983	1984
Détails					
Nombre de municipalités desservies par:					
- Voyageur Inc.	195	195	191	166	165
- Autres transporteurs (1)	470	478	478	524	527
- Voyageur Inc. et autres transporteurs	150	150	151	133	134
TOTAL	815	823	820	823	826
Nombre de circuits opérés					
- Voyageur Inc.	52	52	51	46	46
- Autres transporteurs (1)	170	171	172	178	178
TOTAL	222	223	223	224	224

(1) Incluant les circuits de Voyageur Colonial.

SOURCE: Ministère des Transports du Québec, Direction des programmes d'aide et de la réglementation, Juin 1985.

Bien que le nombre de circuits et de municipalités desservies soit demeuré à peu près constant de 1980 à 1984, il apparaît important d'analyser l'évolution des services offerts pendant cette période. Les sections qui suivent se concentrent sur l'analyse du niveau de services offerts, en particulier en fonction du nombre de départs et de services et du kilométrage effectué. La nature du transporteur, c'est-à-dire, Voyageur Inc. ou les autres transporteurs (incluant les opérations de Voyageur Colonial au Québec) est également retenue au niveau de l'analyse.

3.2.2 Evolution du nombre de départs et de services

Si le nombre de circuits et de municipalités desservies est relativement stable de 1980 à 1984, le niveau de services offerts dans ces municipalités a connu des variations. Un premier élément d'analyse permettant d'illustrer la situation s'avère le nombre de départs et de services offerts.

L'évolution de la moyenne des départs hebdomadaires au Québec permet de constater une forte tendance à la baisse de l'offre des services au cours de la période étudiée. En effet, une diminution de l'ordre de 11,8% de la moyenne de départs hebdomadaires a été constatée entre 1980 et 1984 (Tableau 8). Il est intéressant de noter que cette évolution est observée pour toutes les tailles de municipalités. Toutefois, celles de plus de 50 000 habitants subissent une perte beaucoup moins forte (3,4%) que celle des autres catégories (supérieure à 9%). Cette situation s'explique sûrement par la rentabilité supérieure des circuits desservant les quelques municipalités de plus de 50 000 personnes.

Tableau 8

Evolution de la moyenne hebdomadaire de départs et de services offerts au Québec, 1980 à 1984

Années	1980	1981	1982	1983	1984	1984/1980 --
Détails						
Moyenne de départs hebdomadaire (1)						
Municipalités:						
Moins de 1 000 hab.	14,9	15,0	15,1	13,5	13,5	(9,4)
1 000 - 2 000	20,1	19,7	18,3	18,3	17,4	(13,4)
2 001 - 5 000	34,4	33,9	31,7	30,7	29,4	(14,5)
5 001 - 20 000	51,8	53,8	51,8	50,4	44,8	(13,5)
20 001 - 50 000	78,8	79,7	72,3	74,2	68,4	(13,2)
Plus de 50 001	374,7	378,1	383,3	390,3	361,8	(3,4)
TOTAL	29,6	29,5	28,5	27,7	26,1	(11,8)
Nombre de services (2) hebdomadaires offerts	Nbr --	Nbr --	Nbr --	Nbr --	Nbr --	--
Voyageur Inc.	2 078 34,1	2 110 33,9	2 102 35,2	1 998 33,3	1 851 32,5	(10,9)
Autres transporteurs	4 012 65,9	4 108 66,1	3 876 64,8	4 001 66,7	3 852 67,5	(4,0)
TOTAL	6 090 100,0	6 218 100,0	5 978 100,0	5 999 100,0	5 703 100,0	(6,4)

(1) Le nombre total d'arrêts avec possibilité d'embarquement.

(2) Le produit du nombre de circuits et de leur fréquence.

SOURCE: Ministère des Transports du Québec, Direction des programmes d'aide et de la réglementation, Juin 1985.

Fait intéressant, c'est dans les municipalités de moins de 1 000 habitants que l'on constate la deuxième plus faible baisse du nombre de départs, soit 9,4% (baisse supérieure à 13% dans les autres catégories de municipalités). Considérant le niveau de services relativement limité dans les municipalités de cette catégorie, une telle diminution de services (9,4%) apparaît tout de même fort significative sur une aussi courte période. Cette baisse est principalement attribuable à Voyageur dont la présence y est plus forte que les autres transporteurs. L'offre élevée de services de Voyageur dans les municipalités de moins de 1 000 habitants s'explique probablement par la position géographique de ces dernières. En effet, étant souvent localisées entre deux municipalités importantes desservies, elles bénéficient parfois de services en raison de cette localisation. Une telle évolution du nombre de départs amène à s'interroger sur la mobilité des personnes captives du transport par autocar dans ces régions advenant la poursuite de cette tendance.

Près de la moitié des municipalités desservies ont été affectées par ces baisses de niveau de services. Au niveau régional, les régions administratives ayant subi les plus importantes pertes depuis 1980 sont celles de l'Outaouais, de l'Estrie et de Montréal.

L'évolution de la moyenne hebdomadaire des départs permet de constater que la baisse du niveau de services a particulièrement eu lieu en 1982 et 1984. Ces baisses correspondent sans doute à des ajustements de l'offre des transporteurs suite à une diminution de l'achalandage dont faisait état le chapitre précédent.

A cet égard, le conflit de travail d'une durée de 4 mois chez Voyageur Inc. en 1981 a probablement contribué à une perte de clientèle au cours de l'année subséquente. Généralement, les effets d'un conflit de travail ne se limitent pas à la durée du conflit. Si une partie de la population a adopté un autre mode de transport interurbain, il devient plus difficile de la récupérer.

La récession de 1981-1982 a aussi possiblement nui à la rentabilité des transporteurs qui voyaient leurs coûts augmenter plus rapidement que leurs revenus. Ce contexte économique plus difficile a probablement forcé des gens à moins voyager et les transporteurs à réduire leur offre.

Le nombre de services hebdomadaires offerts, c'est-à-dire le produit du nombre de circuits et de leur fréquence, est passé de 6 090 en 1980 à 5 703 en 1984, soit une baisse de 6,4%. Le nombre de circuits opérés à l'échelle du Québec étant demeuré constant au cours de la période, une telle diminution découle de la baisse de fréquence, laquelle a donc été de 6,4%. Cette diminution a principalement eu lieu en 1982 et 1984. En 1982, elle provenait essentiellement des transporteurs de faible taille alors que la diminution de 1984 était à part égale attribuable à Voyageur Inc. et aux autres transporteurs.

Quant à la répartition du nombre de services selon la catégorie de transporteurs, la part relative de Voyageur Inc. est passée de 34,1% en 1980 à 32,5% en 1984. En contrepartie, la part des autres transporteurs (incluant Voyageur Colonial) évoluait de 65,9% à 67,5% au

cours de la même période. Le retrait de Voyageur Inc. sur 6 de ses 52 circuits explique cette évolution.

Finalement, une comparaison entre l'évolution du nombre de départs (baisse de 11,8%) et du nombre de services (baisse de 6,4%) démontre une diminution plus marquée des départs. C'est donc dire que la baisse de fréquence a affecté particulièrement les services locaux.

3.2.3 Evolution du kilométrage effectué

Le kilométrage annuel total effectué par l'industrie a été de l'ordre de 40 millions de kilomètres au cours des cinq années étudiées (Tableau 9). Toutefois, on note une importante baisse de près de 3,7 millions de kilomètres en 1984, soit une diminution de 9,1% en une seule année. Cette dernière découle de la forte régression du nombre de départs constatée en 1984. Cette situation, propre à 1984, a fait diminuer le kilométrage réalisé de 9,97% comparativement à une stabilité (hausse de 1%) au cours des années 1980 à 1983.

Un véhicule interurbain effectue en moyenne quelque 100 000 kilomètres annuellement au Québec. Toutefois, les véhicules de Voyageur Inc. sont beaucoup plus utilisés que ne le sont ceux des autres transporteurs. Alors que le kilométrage annuel moyen d'un véhicule du parc de Voyageur Inc. est de l'ordre de 120 000 km, celui d'un véhicule du parc des autres transporteurs est de près de 75 000 km.

A titre comparatif, un véhicule interurbain effectue aux Etats-Unis une moyenne de 85 000 km par année.

Tableau 9

Evolution du kilométrage annuel des transporteurs interurbains par autocar au Québec, 1980 à 1984

Détails	Années		1980		1981		1982		1983		1984		1984/1980	
			Nbr	-%	Nbr	-%	Nbr	-%	Nbr	-%	Nbr	-%	Nbr	-%
(1)														
Km total (millions de km)														
Voyageur Inc.			22,5	55,7	23,0	56,2	23,2	57,3	22,6	55,4	20,5	55,3	(2,0)	(8,9)
Autres transporteurs (2)			17,9	44,3	17,9	43,8	17,3	42,7	18,2	44,6	16,6	44,7	(1,3)	(7,3)
TOTAL			40,4	100,0	40,9	100,0	40,5	100,0	40,8	100,0	37,1	100,0	(3,3)	(8,2)
Nombre de véhicules-km/ véhicule (milliers de km)														
Voyageur Inc.			114,8		110,4		133,9		128,6		109,9		(4,9)	(4,3)
Voyageur Colonial			154,2		154,2		155,7		155,7		156,7		2,5	1,6
Autres transporteurs			74,3		74,5		73,1		74,7		74,0		(0,3)	(0,4)
TOTAL			97,3		95,7		104,3		102,3		94,1		(3,2)	(3,3)

(1) Km total = longueur du circuit X fréquence hebdomadaire X 52 semaines. Ces informations ont été puisées des horaires de transporteurs. Par conséquent, il s'agit de valeurs théoriques qui peuvent être différentes de la réalité.

(2) Incluant Voyageur Colonial.

SOURCE: Ministère des Transports du Québec, Direction des programmes d'aide et de la réglementation, Juin 1985.

Cependant, cette variable cache des écarts importants. Ainsi, Greyhound et Trailways ont une moyenne annuelle de plus de 150 000 km par autocar, alors que les transporteurs de plus faible taille (recettes annuelles de moins de 3 millions) ne font en moyenne que 50 000 km par année par véhicule.

L'importance de Voyageur Inc. est également illustrée de façon non équivoque lorsque l'on constate que ce transporteur dessert 40% du réseau interurbain québécois⁽¹⁾, mais effectue 56% du kilométrage de l'ensemble des transporteurs. La fréquence moyenne sur ses circuits est donc beaucoup plus élevée que celle des autres transporteurs.

L'abandon récent de 6 circuits de la part de Voyageur Inc. se traduit toutefois par une diminution plus accentuée de la longueur du réseau qu'il dessert que de son kilométrage. Cette situation témoigne d'un délaissement de circuits à faible fréquence au profit des autres transporteurs. Un des effets d'une telle orientation de la part de Voyageur Inc. a été de gonfler de 23,5% la moyenne du kilométrage effectué par ses véhicules en 1982. Cependant, depuis, une diminution de l'utilisation annuelle de ses autocars a été observée. Une telle baisse découle sans doute du déclin déjà noté dans le nombre de départs sur les circuits opérés par Voyageur.

3.3 Résumé

L'analyse des caractéristiques des transporteurs et de l'évolution de l'offre de services entre 1980 et 1984 a permis

(1) Longueur totale en km des routes desservies.

d'établir que le nombre de municipalités desservies et de circuits opérés sont demeurés constants au cours de la période. Cependant, les municipalités de faible taille ont bénéficié, au cours de cette période, d'un niveau de services très limité.

Un examen plus détaillé de la situation permet de constater une baisse notable du niveau de services offerts à la population, particulièrement en 1984. Cette diminution s'exprime particulièrement par une baisse du nombre de départs de 11,8%, une diminution de fréquence de 6,4% et un déclin du kilométrage effectué de 8,2% entre 1980 et 1984.

Une autre tendance identifiée, s'avère le retrait de Voyageur Inc. sur certains circuits à faible densité au profit d'une plus grande concentration sur les circuits générant un achalandage supérieur. Ainsi, au cours de la période étudiée, Voyageur Inc. voyait son nombre de circuits opérés passer de 52 à 46 alors que son parc de véhicules regressait de 5,1%.

Les circuits desquels Voyageur Inc. s'est retiré sont jusqu'à maintenant opérés par des transporteurs de plus faible taille. Ce transfert peut parfois s'accompagner d'une certaine diminution de la qualité de service, notamment en ce qui a trait aux véhicules utilisés (âge moyen plus élevé, véhicules d'un confort parfois inférieur à celui de l'autocar) et du nombre de services offerts. Toutefois, un coup d'oeil rapide sur les 3 transferts de permis survenus en 1983 montre que les services offerts sur 2 circuits sont demeurés stables alors qu'un seul circuit enregistrait un niveau de services inférieur à celui offert par Voyageur Inc.



la situation financière des transporteurs interurbains par autocar

4.0 LA SITUATION FINANCIÈRE DES TRANSPORTEURS INTERURBAINS PAR AUTOCAR

Il est intéressant d'analyser l'effet de la conjonction d'une demande et d'une offre qui déclinent sur le marché du transport interurbain par autocar.

A cet effet, l'analyse qui suit a été réalisée à partir de données transmises par la C.T.Q., de rapports d'exploitation transmis par les transporteurs et d'une enquête réalisée par le M.T.Q. en 1983 pour le Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec. On y retiendra, en particulier, l'évolution des coûts et des revenus d'exploitation au kilomètre et de certains ratios financiers illustrant la rentabilité de l'industrie.

4.1 Les résultats d'exploitation au kilomètre

Les données recueillies permettent de suivre l'évolution des coûts et des revenus au kilomètre du transport interurbain par autocar au Québec et de comparer les résultats des transporteurs québécois avec ceux de leurs homologues américains.

Les données du Tableau 10 tracent l'évolution des coûts et des revenus au kilomètre⁽¹⁾ des transporteurs interurbains par autocar au Québec de 1980 à 1983. Il est important, toutefois, de préciser que, comme les transporteurs ne tiennent généralement pas de comptabilité séparée en fonction des divers types de services opérés (interurbain, urbain, scolaire, etc...), seuls ceux pour lesquels les activités de transport interurbain et de charte-partie représentent plus de 50% de l'ensemble de leurs recettes ont été retenus. Cette

(1) Coût au kilomètre = Dépenses totales/Nombre de kilomètres effectués par le transporteur.

Revenu au kilomètre = Revenus totaux/Nombre de kilomètres effectués par le transporteur.

Tableau 10

**Evolution des coûts au kilomètre des transporteurs interurbains
par autocar du Québec⁽¹⁾, 1980 à 1983**

Détails	Année	1980	1981	1982	1983	1983 / 1980
Pourcentage moyen des revenus de charte-partie et d'interurbain de ces transporteurs:						
- Voyageur (%)		82,79	83,92	85,93	80,09	---
- Autres transporteurs (%)		80,38	80,46	83,96	83,53	---
- Ensemble des transporteurs (%)		82,37	82,9	85,50	87,33	---
Coût au kilomètre:						
- Ensemble des transporteurs (\$)		1,20	1,44	1,62	1,82	51,7%
Revenus au kilomètre: (2)						
- Voyageur (\$) (3)		1,47	1,58	2,05	2,24	52,4%
- Autres transporteurs (\$)		0,89	0,96	1,08	1,16	30,3%
- Ensemble des transporteurs (\$)		1,32	1,33	1,72	1,93	46,2%
- Voyageur/Ens. des transp. (%)		111,4	118,8	119,2	116,1	---
- Autres/Ens. des transp. (%)		67,4	69,2	62,8	58,0	---
- Voyageur/Autres transp. (%)		165,2	171,7	189,8	193,1	---
Revenus interurbains au km: (4)						
- Voyageur (\$) (3)		1,24	1,34	1,64	2,01	62,1%
- Autres transporteurs (\$)		0,76	0,81	0,99	1,09	43,4%
- Ensemble des transporteurs (\$)		1,16	1,22	1,52	1,87	61,2%
- Voyageur/Ens. des transp. (%)		106,9	109,8	107,9	107,5	---
- Autres/Ens. des transp. (%)		65,5	66,4	65,1	58,3	---
- Voyageur/Autres transp. (%)		163,2	165,4	165,7	184,4	---

(1) Comme les transporteurs ne tiennent généralement pas de comptabilité séparée en fonction des divers types de services opérés (interurbain, urbain, scolaire, etc...), seuls ceux pour lesquels les activités de transport interurbain et de charte-partie, représentant plus de 50% de l'ensemble de leurs recettes, ont été retenus. De plus, comme leurs données n'étaient pas toujours disponibles pour l'ensemble de la période étudiée, le nombre de transporteurs retenus a varié à chaque année (11 en 1980, 17 en 1981, 16 en 1982 et 10 en 1983). Pour ces deux raisons, toute interprétation tirée de ces données doit être faite avec réserve.

(2) Revenus au km = Revenus totaux/kilométrage total.

(3) Les données de 1981 sont affectées par un conflit de travail chez Voyageur d'une durée de 4 mois.

(4) Revenu interurbain au km = Revenu interurbain/kilométrage interurbain.

SOURCES: - Commission des transports du Québec, Service de l'analyse financière, Juin 1985.

- Ministère des transports du Québec, Direction des études et de la planification, Août 1985.

sélection permet d'obtenir la meilleure image possible de la situation des entreprises qui axent leurs opérations dans les services de transport interurbain et de charte-partie.

4.1.1 Les coûts kilométriques

On constate que le coût moyen d'un kilomètre interurbain au Québec est passé de 1,20 \$ en 1980 à 1,82 \$ en 1983, soit une augmentation de 51,7%. A titre de comparaison, l'indice des prix à la consommation global (IPC) s'est accru de 32,4% et celui des prix à la consommation du transport (IPT) de 45,8% au cours de cette même période⁽¹⁾ dans la région montréalaise. Bien qu'il y ait des différences significatives entre Voyageur et les autres transporteurs, il appert que l'industrie québécoise du transport interurbain des personnes n'a pas contrôlé la croissance de ses coûts d'exploitation de manière comparable à l'évolution du coût de la vie ou à celle des coûts des autres entreprises oeuvrant dans le domaine des transports.

Depuis 1980, l'écart existant entre les coûts kilométriques de Voyageur et ceux des autres transporteurs n'a cessé de s'accroître en raison d'un rythme de croissance plus élevé chez Voyageur. Cependant, plusieurs éléments peuvent être avancés pour expliquer une partie de l'écart. Ainsi, le fait d'utiliser l'ensemble des dépenses et non celles rattachées uniquement aux services interurbains gonfle artificiellement les coûts kilométriques des transporteurs car certains postes de dépenses ne sont aucunement reliés au kilométrage (coûts des placements, de l'opération des terminus, ...). Comme ces dépenses représentent plus de 10%

(1) Statistique Canada, Prix à la consommation et indices des prix, Catalogue 62-010, Trimestriel.

des dépenses totales de Voyageur (moins de 5% de celles des autres transporteurs), il faut croire que l'écart réel est moindre.

La convention collective de Voyageur semble, elle aussi, explicative d'une partie de l'écart constaté. La compagnie verse des salaires (et avantages sociaux) qui sont près du double de ceux versés par les transporteurs de plus faible taille. Comme la main-d'oeuvre constitue près de 50% des dépenses totales des transporteurs, un pourcentage important de l'écart peut ainsi être expliqué. De même, l'ampleur de la compagnie l'a obligé à mettre en place un système d'administration et de gestion imposant. Ceci entraîne des coûts élevés que n'ont pas à subir les petits transporteurs. Finalement, le niveau de service qu'offre la compagnie sur l'ensemble de son réseau contribue à accroître les coûts kilométriques.

4.1.2 Les revenus kilométriques⁽¹⁾

Pour la période 1980-1983, les revenus kilométriques ont progressé de 46,2%, passant de 1,32 \$ au km à 1,93 \$ au km (Tableau 10). Cette hausse est principalement attribuable à Voyageur qui a connu une hausse de ses revenus kilométriques de 52,4%, ceux-ci atteignant 2,24 \$ par km en 1983. L'écart entre Voyageur et les autres transporteurs est passé, pour la période étudiée, de 65,2% à 93,1%.

Un certain nombre d'éléments peuvent être invoqués pour expliquer cet écart. Tout comme l'analyse des coûts, ce sont les résultats globaux qui sont utilisés. Ainsi,

(1) $\text{Revenu kilométrique} = \frac{\text{Revenus totaux}}{\text{Kilométrage total}}$

des revenus provenant de l'exploitation des terminus, de la vente de services et des revenus de placements sont comptabilisés. Comme ces éléments représentent un pourcentage significatif et variable des revenus totaux des transporteurs (plus de 10% pour Voyageur et près de 5% pour les autres transporteurs), les résultats peuvent masquer certaines tendances. Par conséquent, si on ne considère que le revenu interurbain au kilomètre⁽¹⁾, l'écart est légèrement réduit. Voyageur est caractérisé par un revenu kilométrique de 10% inférieur à celui indiqué précédemment. Cependant, le différentiel entre Voyageur et les autres transporteurs s'avère très élevé étant de 84,4% pour les seuls services interurbains.

Le fait que Voyageur opère certains corridors à forte densité (Québec/Montréal, Montréal/Sherbrooke et Québec/Chicoutimi principalement) explique également une partie de l'écart. En effet, un regard sur les revenus kilométriques de chacun des circuits du transporteur révèle que ses circuits à haut potentiel d'achalandage sont caractérisés par un revenu interurbain au kilomètre de 20% à 40% plus élevé que sur la moyenne du réseau. D'ailleurs, si on enlève les trois circuits majeurs, le revenu kilométrique de Voyageur n'est que de 10% supérieur à celui des autres transporteurs. Il faut cependant tenir compte des revenus provenant du transport de colis qui font grimper le pourcentage à environ 25%.

Finalement, les hausses tarifaires que la compagnie a appliquées ont accru l'écart existant entre Voyageur et les autres transporteurs. (Voir p. 17, 18 et 19)

(1) $\text{Revenu interurbain au km} = \frac{\text{Revenu interurbain}}{\text{Kilométrage interurbain}}$

4.1.3 Comparaison des résultats québécois et américains

Il est également intéressant de comparer les coûts d'exploitation des transporteurs interurbains québécois avec ceux en vigueur aux Etats-Unis. A cet effet, une récente étude⁽¹⁾ permet d'établir le coût moyen au kilomètre de transporteurs de classe I (recettes annuelles de plus de 3 M\$) pour l'année 1982. On y apprend que le coût moyen au kilomètre de Greyhound était de 1,61 \$ (can) en 1982 contre 1,22 \$ (can) pour un échantillon de 14 autres transporteurs américains de plus faible taille.

Cette situation s'apparente, pour les mêmes raisons qu'invoquées précédemment, à celle qui existe au Québec entre Voyageur et les autres transporteurs.

Le coût kilométrique des transporteurs interurbains québécois (1,44 \$ can. en 1982) est plus élevé que celui de leurs homologues américains (1,28 \$ can. en 1982). Cependant, au moins deux facteurs doivent être pris en considération. D'une part, certaines charges peuvent être supérieures au Québec (au niveau du carburant notamment). D'autre part, suite à l'assouplissement réglementaire survenu aux Etats-Unis en 1982, les salaires versés par Greyhound ont été réduits de 14,7%⁽²⁾ à la suite d'un long conflit de travail. Ainsi, en tenant compte de ces facteurs, il est permis de croire que, globalement, les transporteurs québécois performant d'une façon comparable à la performance des transporteurs américains.

(1) Charest, Serge, L'industrie américaine du transport par autocar avant le "Bus Regulatory Reform Act of 1982", Ministère des Transports du Québec, Mars 1985, p. 12.

(2) Lafleur, Michel, Rapport de la tournée de consultation effectuée à Washington sur la réglementation du transport interurbain des personnes par autocar aux Etats-Unis, Ministère des Transports du Québec, Avril 1985, p. H.1.

Pour ce qui est des recettes d'exploitation, les dernières informations disponibles pour fins de comparaison sont celles de 1981. Le revenu moyen au kilomètre de Greyhound et Trailways était de 1,49 \$ comparativement à 1,58 \$ pour la compagnie Voyageur, ce qui représente un écart de 6,0%. Comme le transporteur québécois a été affecté par un conflit de travail en 1981, il est permis de croire que le revenu aurait été plus élevé. Malgré cela, le ratio revenu au kilomètre sur coût au kilomètre semble avoir progressé plus rapidement chez Voyageur. Par conséquent, sur la base des revenus et des coûts kilométriques, la situation financière du transporteur québécois se compare avantageusement à celle de Greyhound ou de Trailways.

Quant aux transporteurs de plus faible taille, les américains affichaient un revenu kilométrique de 16% plus élevé que celui de leurs homologues québécois. Comme l'écart au niveau des coûts était presque similaire (20%), il semble qu'au niveau financier les autres transporteurs québécois performent de manière comparable aux transporteurs américains (Greyhound et Trailways exclus).

4.2 La rentabilité de l'industrie

La rentabilité des transporteurs⁽¹⁾ sera analysée à partir de 3 ratios financiers, soit le coefficient d'exploitation, le rendement (avant impôt) sur l'avoir des actionnaires et le rendement (avant impôt) sur le revenu total. Ces ratios ont été retenus en fonction de la disponibilité des données.

(1) Tout comme au tableau 10, il s'agit des transporteurs pour lesquels les recettes interurbaines et de charte-partie comptent pour plus de 50% de leurs recettes totales.

L'analyse qui suit permettra de connaître l'évolution de chaque ratio entre 1980 et 1983 pour l'industrie. Cependant, la confidentialité des informations ne permet pas de faire la distinction entre Voyageur et les autres transporteurs de l'échantillon.

4.2.1 Le coefficient d'exploitation

Le coefficient d'exploitation indique le rapport entre les frais d'exploitation et les recettes d'exploitation des transporteurs.

Ce ratio a longtemps été le principal critère, sinon l'unique, pour déterminer si une augmentation des recettes était nécessaire (du moins pour la I.C.C.(2) aux Etats-Unis). Toutefois, depuis la fin des années 1960, ce ratio a perdu une grande partie de son importance avec l'introduction d'autres ratios qui viennent compléter le portrait des besoins financiers du transporteur. Une vision plus globale s'impose en effet étant donné qu'un coefficient d'exploitation élevé n'empêche pas un transporteur de réaliser un rendement élevé sur l'avoir des actionnaires.

Le coefficient d'exploitation retenu dans cette analyse est celui de l'ensemble des opérations des transporteurs et non pas seulement celui spécifique aux opérations de transport interurbain. Toutefois, comme quel-

(1) Tout comme au tableau 10, il s'agit des transporteurs pour lesquels les recettes interurbaines et de charte-partie comptent pour plus de 50% de leurs recettes totales.

(2) ICC = Interstate Commerce Commission. Cet organisme est chargé d'appliquer la réglementation du gouvernement fédéral américain en matière de transport.

que 80% des recettes des transporteurs proviennent du transport interurbain et de la charte-partie (note 1, Tableau 10), les données utilisées devraient permettre de dresser un portrait assez fidèle de la situation propre au marché interurbain.

Le coefficient d'exploitation de l'ensemble des transporteurs (Tableau 11) a évolué entre 90,7% et 94,2% de 1980 à 1983 (si l'on fait exception de 1981, année de conflit de travail chez Voyageur).

A titre de comparaison, le coefficient d'exploitation des transporteurs américains se répartissait comme suit en 1981⁽¹⁾:

- Ensemble de l'industrie: 94,6%
- Greyhound: 95,0%
- Autres transporteurs que Greyhound et Trailways: 92,9%

Il semble donc que l'industrie québécoise performait de façon semblable à celle des Etats-Unis au cours de la période étudiée. Une différence réside toutefois dans le fait que Greyhound affiche des résultats inférieurs à ceux des autres transporteurs, alors qu'au Québec. Voyageur réussissait mieux que le reste de l'industrie au cours des deux dernières années.

4.2.2 Le rendement (avant impôt) sur l'avoir des actionnaires

L'avoir des actionnaires se compose du capital-actions engagé initialement par ceux-ci ainsi que des bénéfices non répartis pour lesquels n'ont pas été versés de dividendes. Cet important ratio permet de juger le

(1) - American Bus Association, Bus Facts, 1982 Edition, Sept. 1982.

- Charest, Serge, L'industrie américaine du transport par autocar avant le "Bus Regulatory Reform Act of 1982", Ministère des Transports du Québec, Mars 1985, p. 55.

Tableau 11

**Ratios financiers de l'industrie du transport interurbain
par autocar au Québec⁽¹⁾, 1980 à 1983**

Ratios financiers	Années	(2)			
		1980	1981	1982	1983
Coefficient d'exploitation (3)					
- Ensemble des transporteurs		90,7	108,6	94,2	93,9
Rendement (avant impôt) sur l'avoir des actionnaires					
- Ensemble des transporteurs		12,6	(21,7)	18,8	20,4
Rendement (avant impôt) sur le revenu total					
- Ensemble des transporteurs		9,3	(8,6)	5,8	6,1

(1) Il s'agit des mêmes transporteurs que ceux utilisés au Tableau 10. Les mêmes réserves s'appliquent donc au niveau de l'interprétation des données.

(2) La compagnie Voyageur a connu un conflit de travail d'une durée de 4 mois.

(3) Un coefficient élevé indique une situation financière qui décline.

SOURCES: - Commission des Transports du Québec, Service de l'analyse financière, Juin 1985.

- Ministère des Transports du Québec, Direction des études et de la planification, Juillet 1985.

taux de rendement par rapport à l'investissement réalisé. On considère généralement que ce ratio doit afficher un rendement supérieur aux obligations (avant impôt), sinon le risque d'un investissement est difficilement justifiable.

Les données du Tableau 11 illustrent clairement que, à l'exception de 1981, le rendement (avant impôt) sur l'avoir des actionnaires va en croissant pour atteindre 18,8% en 1982 et 20,4% en 1983. Il s'agit là d'une performance acceptable, puisque les taux d'intérêt sur les obligations du Canada (1 à 3 ans) oscillaient alors autour de 14% en 1982 et de 10% en 1983.

Toutefois, on retrouve deux tendances opposées au cours de la période. Ainsi, Voyageur améliorait sa performance alors que les autres transporteurs affichaient un rendement (avant impôt) sur l'avoir des actionnaires en régression. Cependant, en 1983, les deux groupes ont enregistré des rendements supérieurs à celui des obligations du Canada.

4.2.3 Le rendement (avant impôt) sur le revenu total

En général, les industries dont le chiffre d'affaires est important et qui ont peu d'immobilisations préfèrent présenter leurs profits en pourcentage du revenu total, puisque le bénéfice ne représente alors qu'une faible proportion du chiffre d'affaires. Ainsi, une industrie comme celle du transport interurbain par autocar dont les besoins en capital sont relativement restreints bénéficie, comme on l'a constaté précédemment, d'un rendement élevé sur l'avoir des actionnaires; en contrepartie, elle peut présenter un rendement sur le revenu total relativement bas.

A cet égard, on constate que le rendement (avant impôt) sur le revenu total de l'industrie est nettement inférieur au précédent. De plus, il n'évolue pas nécessairement de la même façon dans le temps. L'industrie affiche ainsi un rendement sur le revenu total de 6,1% en 1983 alors qu'il était de 9,3% en 1980.

En résumé, il apparaît difficile de porter un jugement précis sur la situation financière de l'industrie selon l'importance accordée à tel ou tel ratio financier. Bien que l'année 1983 soit une année de reprise économique, les résultats des années antérieures ont laissé des séquelles évidentes.

considérations quant
à la pertinence du cadre
réglementaire du
transport interurbain
par autocar au Québec

5.0 CONSIDÉRATIONS QUANT A LA PERTINENCE DU CADRE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR AU QUÉBEC

Les chapitres précédents ont permis de tracer les grandes lignes de l'évolution récente du transport interurbain par autocar au Québec:

Demande

- Une part du marché interurbain qui diminue continuellement.
- Un achalandage qui, de 1980 à 1984, a baissé de 16,2% chez Voyageur, passant de 3,6 millions à 3,0 millions de passagers.
- Des tarifs qui se sont accrus de 70,2% entre 1980 et 1984 chez Voyageur, soit un rythme d'augmentation nettement supérieur à ceux des indices des prix à la consommation global et du transport.

Offre

- Un nombre constant de municipalités desservies et de circuits opérés de 1980 à 1984. Toutefois, les municipalités de faible taille ont bénéficié d'un niveau de services très limité.
- Une diminution du niveau de services offerts sur ces circuits en termes de baisse du nombre de départs (11,8%), de la fréquence (6,4%) et du kilométrage effectué (8,2%).
- Le retrait de Voyageur sur certains circuits à faible densité, au profit de transporteurs de plus faible taille, pourrait se traduire par une diminution de qualité de services (âge et confort des véhicules et baisse du nombre de services offerts) si l'achalandage ne peut justifier le niveau actuel de services.

Situation financière

- Il est difficile de porter un jugement précis sur la situation financière de l'industrie, selon l'importance accordée à chacun des ratios financiers étudiés.
- Malgré un déclin constaté au niveau de la demande, Voyageur affiche une performance financière supérieure aux autres transporteurs, en particulier en 1982 et 1983.

Il est permis de s'interroger sur la pertinence du cadre réglementaire existant lorsqu'on constate une telle évolution des grandes variables de l'industrie. Bien que la réglementation ne soit sûrement pas le seul facteur expliquant une telle évolution, il est indéniable qu'elle ne permet pas l'initiative et le développement de nouveaux marchés.

Le maintien du statu quo réglementaire ne peut qu'entraîner la poursuite des tendances observées sans permettre à l'industrie de s'adapter rapidement aux besoins du marché.

Par ailleurs, de récents événements, tels le parachèvement de l'autoroute 40 entre Montréal et Québec ainsi que la nouvelle position des transporteurs sur la nécessité d'un cadre plus souple, telle que présentée dans la résolution de l'A.P.A.Q. du 22 mai 1984, sont des éléments militant en faveur d'un changement, l'actuel cadre n'étant pas adapté à ces faits nouveaux.

Comme il apparaît pertinent de considérer un assouplissement du cadre réglementaire du transport interurbain par autocar au Québec, il peut être utile d'examiner brièvement l'histoire récente de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis en matière de réglementation du transport de personnes par autobus et d'en tirer des enseignements utiles pour le Québec.



les expériences étrangères

6.0. LES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES

Deux récentes expériences d'assouplissement réglementaire en matière de transport interurbain par autocar retiennent l'attention. Il s'agit du Transport Act of 1980 qui a été mis en place en Grande-Bretagne et le Bus Regulatory Reform Act of 1982 (BRRA) aux Etats-Unis.

L'examen du contexte, du contenu et des impacts de ces deux importantes modifications législatives devrait s'avérer fort utile dans l'élaboration d'un nouveau cadre réglementaire au Québec.

6.1 L'expérience de la Grande-Bretagne

6.1.1 La situation avant le Transport Act de 1980

L'environnement dans lequel évolue l'industrie du transport par autocar en Grande-Bretagne diffère considérablement de celui du Québec, particulièrement au niveau de la densité de population qui est nettement supérieure en Grande-Bretagne (125 habitants/km² par rapport à 4 habitants/km² au Québec). Par conséquent, la majorité des circuits interurbains y desservent plusieurs localités relativement importantes. Le train y est de plus omniprésent par rapport à ce qu'on observe au Québec.

En conséquence, l'industrie du transport par autocar en Grande-Bretagne a mis en place un système très dense de circuits à caractère local, mais très peu de longs circuits à vitesse rapide du type que l'on retrouve en Amérique du Nord.

On compte également d'importantes différences au niveau institutionnel. Ainsi, le principal transporteur par autobus anglais, la National Bus Company (plus de 14 000 véhicules) est une société d'Etat; toutefois, seulement 7% de ses revenus d'opération provenaient de subventions gouvernementales en 1980. Egalement, on n'y retrouve pas de nettes distinctions entre services urbains, suburbains et interurbains, plusieurs de ces services étant opérés en continuité.

L'achalandage (sans distinction quant au type de services) des transporteurs par autobus et autocar a fortement diminué au cours des dernières décennies. Ainsi, on comptait 17 milliards de déplacements en 1949, 14 milliards en 1959, 10 milliards en 1969 et 7 milliards en 1979. Un tel contexte a obligé les gouvernements locaux à accroître considérablement leurs subventions, celles-ci passant de quelque 23 M£ en 1969 à 291 M£ en 1978.

Le cadre réglementaire en vigueur en Grande-Bretagne a été essentiellement le même de 1930 (avec le Road Traffic Act of 1930) à 1980. Cette réglementation était similaire à celle qui prévaut actuellement au Québec. En effet, on y retrouvait des monopoles avec, comme corollaire, la notion d'interfinancement. Comme au Québec, l'évolution de la demande a, dans un tel cadre, entraîné une diminution des services, particulièrement en milieu rural. Le cadre réglementaire y était vu comme un frein à l'innovation et aux améliorations de services.

6.1.2 Le Transport Act of 1980

Le nouveau Ministre des Transports de Grande-Bretagne soulignait lors des débats précédant l'adoption du Transport Act of 1980 que "The fact is that policies of regulation, State intervention and even larger injections of financial support have proved to be no more a solution in transport than in any other area. Regulation and protection for the bus industry have not prevented its steady decline nor given the public choice they seek .. This Bill sets a new direction. It aims to increase the freedom of choice for the public; it aims to provide a better range of transport services from which the public can choose, and it aims to take the state out of activities which it should not be in ... so in putting the user first in passenger transport this Government has checked and examined the restrictions and barriers which stand in the way of new services developing and new operators coming forward. The result is that this Bill contains the biggest series of reforms in road passenger transport for half a century(1)".

Les modifications majeures du Transport Act of 1980 ont été:

- La déréglementation des services express définis comme des circuits pour lesquels le déplacement minimum est d'une distance de 30 milles (50 km). Les transporteurs opérant de tels services n'ont plus qu'à informer l'organisme régulateur (les Traffic

(1) Fowler, Norman, Debate on Transport Bill, November 27, 1979, Minister of Transport, Hansard column 1119.

Commissions) de leurs intentions. Les barrières à l'entrée et à la sortie ont été abolies, de même que la réglementation des tarifs.

- Dans le cas des "Stage Carriage Services", c'est-à-dire des services réguliers sur circuits fixes et à arrêts fréquents (urbains et interurbains locaux), les permis demeurent; toutefois, le fardeau de la preuve est renversé et incombe aux opérateurs en place. Par conséquent, un permis doit être accordé à moins qu'il soit prouvé que le nouveau service est contraire à l'intérêt public. Les tarifs ont été déréglementés, sauf en cas de pratiques jugées contraires à l'intérêt public.
- Les voyages à charte-partie ont été déréglementés.
- Des régions pilotes, à l'intérieur desquelles toute forme de permis de transport de personnes serait éliminée, pourraient voir le jour à la demande d'autorités locales.

Ces modifications sont entrées en vigueur le 6 octobre 1980.

6.1.3 Les impacts du Transport Act of 1980

Au niveau des services interurbains express, les impacts ne se sont pas fait attendre. A court terme, le secteur privé a tenté de conquérir le marché de la National Bus Company (N.B.C.), notamment par la création d'un consortium, "British Coachways". Plusieurs nouveaux services ont été introduits, d'importantes

réductions tarifaires sont survenues et le nombre de passagers s'est fortement accru. Ainsi, au cours des 6 premiers mois de 1981, l'achalandage de l'autocar s'était accru de 25%.

Toutefois, N.B.C. a défendu son marché en s'ajustant à cette concurrence, ce qui a provoqué la faillite de nombreux transporteurs. Il s'est avéré que les avantages compétitifs de N.B.C. au niveau de la structure de son réseau, de sa présence massive dans les villes majeures (terminus, billetterie) et sa visibilité ont largement dépassé la capacité de ses concurrents.

Les impacts de cette déréglementation qui demeurent sont toutefois fort positifs pour l'industrie. L'achalandage s'est accru (en particulier sur les circuits reliant Londres), les tarifs sont encore dans bien des cas inférieurs ou semblables à leur niveau de 1980, de nouveaux services plus innovateurs (services à bord, 1° et 2° classe, etc...) se sont développés, la qualité (confort) des véhicules s'est améliorée.

Au niveau des régions à faible densité, il semble que les services n'aient pas subi les contrecoups de cette libéralisation de façon notoire. La forte densité de population anglaise, conjuguée aux pouvoirs de subvention des autorités locales, expliquent sans doute un tel phénomène.

En fait, le principal perdant a été British Rail qui a perdu une partie de son achalandage et qui a dû, dans bien des cas, ajuster sa tarification à celle de l'autocar.

Quant aux "Stage Carriage Services", il semble que les effets immédiats aient été marginaux. Par la suite, toutefois, la compétition s'est développée sur ce marché. Les transporteurs en place ne s'opposent à peu près plus à l'entrée de nouveaux compétiteurs, la grande majorité des applications ayant été considérées dans l'intérêt public et, par conséquent, acceptées par l'organisme régulateur. Il n'est toutefois pas évident, étant donné la structure de ces marchés, que ces nouveaux transporteurs seront en mesure d'opérer de façon rentable sur plusieurs de ceux-ci.

Le marché de la charte-partie est maintenant desservi par un nombre nettement supérieur de transporteurs. Le public semble avoir bénéficié de cette compétition et les transporteurs ont apprécié l'opportunité d'opérer là où ils le désirent.

Trois régions pilotes ont été créées. Sans doute en raison du peu d'implication de la part des autorités locales, deux d'entre elles ont connu peu de changements. La troisième, soit le "Worcester and Hereford County" a toutefois obtenu d'excellents résultats. En effet, selon les représentants de ce County, depuis la mise en place de cette région pilote, le niveau de services offerts s'est grandement accru alors que les subventions diminuaient. L'achalandage a également augmenté.

6.1.4 Conclusion

La Grande-Bretagne était dotée, jusqu'au Transport Act of 1980, d'un cadre réglementaire semblable à celui en

vigueur au Québec. On y prévilégiait donc une exploitation sur la base de monopoles et de recours à l'interfinancement.

La diminution des services offerts (en particulier en région à faible densité) et de l'achalandage, conjuguée à la hausse des subventions, ont incité le gouvernement britannique à assouplir la réglementation qui était perçue comme un frein à l'innovation et au développement de nouveaux services.

Le Transport Act of 1980 a déréglementé les services interurbains express, tant au niveau de l'entrée, de la sortie que des tarifs. Les voyages à charte-partie ont également été déréglementés alors que les "Stage Carriage Services" voyaient leur cadre nettement assoupli avec un renversement du fardeau de la preuve et une déréglementation des tarifs.

Les impacts du nouveau cadre réglementaire en vigueur ont été importants pour les services interurbains express. L'offre et la qualité des services ainsi que l'achalandage se sont accrus alors que les tarifs diminuaient ou se stabilisaient. Le train, toutefois, subissait les contrecoups de cette performance de l'autocar.

Quoique de moindre envergure, les impacts ont généralement été positifs pour les autres types de desserte, en particulier dans la région pilote du Worcester and Hereford County.

6.2 L'expérience américaine⁽¹⁾

6.2.1 Situation de l'industrie avant le Bus Regulatory Reform Act of 1982

C'est à l'Interstate Commerce Commission (I.C.C.) qu'il revient d'appliquer la réglementation du transport par autocar au niveau fédéral. Parmi les tâches qui lui sont dévolues, on note le contrôle des entrées et des sorties de firmes sur le marché, le contrôle des modifications tarifaires et des permis. Au niveau des services intra-état, chaque Etat est doté d'un organisme chargé de réglementer et de surveiller les comportements des transporteurs opérant sur son territoire.

Bien que les deux niveaux de gouvernement réglementent les mêmes aspects du transport par autocar, leurs champs d'intérêt divergent. Au fil des ans, l'I.C.C. a modifié la réglementation en vigueur de façon à tenir davantage compte de la viabilité économique des transporteurs. Ce processus de libéralisation qui a pris naissance au milieu des années 1970 fut notamment caractérisé par une plus grande facilité pour les transporteurs inter-états de se retirer de circuits non-rentables et par la séparation qui est faite entre les permis de charte-partie et de service régulier. Cette optique était diamétralement opposée à celle des organismes des Etats, puisque ces derniers étaient davantage tournés vers la protection des usagers (ne permettaient que rarement l'abandon de circuits intra-états déficitaires) et le maintien de bas tarifs

(1) Les informations contenues dans le présent chapitre sont puisées de 3 études plus vastes réalisées par la Direction des études et de la planification à partir de documents américains.

(tarifs intra-états de 45 à 71% inférieurs à ceux de circuits inter-états comparables au moment de la réforme de 1982).

En 1981, l'industrie était composée d'environ 1 400 transporteurs offrant des services réguliers à près de 15 000 municipalités, soit 67% du pays. Avec les services de charte-partie, l'ensemble du pays était desservi. Les revenus des compagnies opérant divers services de transport par autocar se sont élevés à 2,1 milliards de dollars en 1981. Les 46 transporteurs de classe I⁽¹⁾ s'appropriaient 70% de ce total. Les services réguliers comptaient pour près de 68% des revenus de ces transporteurs. Les services de messageries et de charte-partie représentaient respectivement 16% et 15% des revenus d'opération des transporteurs de classe I. Les transporteurs de classe II⁽²⁾ et III⁽³⁾, firmes de moindre importance, opéraient principalement des services de charte-partie.

Greyhound et Trailways dominaient largement l'industrie. La taille de ces deux transporteurs cause même certaines distorsions lors d'une étude globale de l'industrie. Ils ont généré 57% des revenus totaux de l'industrie et ont transporté plus de 20% des passagers (78,2 millions) qui ont eu recours à l'autocar comme moyen de déplacement. Ainsi, une situation "anormale" ou "temporaire" chez l'un des deux transporteurs peut fausser l'image de l'industrie.

(1) Dont le chiffre d'affaires annuel est de 3 M\$ et plus.

(2) " " " " " entre 500 000 \$ et 3 M\$.

(3) " " " " " de moins de 500 000 \$.

La concurrence intramodale était peu présente dans l'industrie américaine du transport par autocar. Selon une étude réalisée en 1981⁽¹⁾, 75% des circuits réguliers n'étaient l'objet d'aucune concurrence. Sur un bon nombre de circuits desservis par deux ou trois transporteurs, il semble que ceux-ci étaient des compétiteurs "amicaux".

L'achalandage a décliné de façon régulière pour se stabiliser à environ 370 millions de passagers en 1981, versus 401 millions en 1970. Pour ce qui est des services, le nombre de villes desservies a diminué de manière significative entre 1970 et 1982. Le nombre d'autocars et le nombre d'autocars-milles ont également baissé substantiellement pendant cette période.

Les bénéfices avant impôt, exprimés en pourcentage des revenus d'opération, ont diminué de 45% entre 1971 et 1981, passant de 10,6% à 5,4%. Cette situation est liée à une progression des coûts plus rapide que celle des revenus. Ainsi, entre 1970 et 1981, les revenus ont augmenté de 130,2% tandis que les coûts ont grimpé de 141,7%. Le taux de rendement sur l'investissement net a connu une baisse appréciable durant la première partie des années 1970. Toutefois, depuis 1975, le taux s'est stabilisé pour se situer à plus de 12% en 1979.

6.2.2 Le Bus Regulatory Reform Act of 1982 (B.R.R.A.)

L'adoption du B.R.R.A. veut ajuster le plus possible l'industrie au contexte actuel et renverser les tendan-

(1) Mandex Inc., Economic Concentration in the Intercity Bus Industry, Office of Regulatory Policy, Department of Transportation, July 1981, 40 p.

ces à la baisse observées. Une efficacité économique accrue et l'utilisation optimale des ressources sont les deux objectifs majeurs qui sont visés. Le moyen choisi pour atteindre ces objectifs est la mise en place d'une structure favorisant la compétition intra-modale. C'est ainsi que l'I.C.C. devra agir davantage comme surveillant pour voir à ce que la loi ne soit pas enfreinte et non comme régulateur.

Depuis novembre 1982, le B.R.R.A. a force de loi et constitue le nouveau cadre législatif du transport par autocar aux Etats-Unis. Les principales mesures prises par le Congrès peuvent être résumées comme suit:

- Outre la mise en place de balises devant assurer un niveau de revenus suffisant aux transporteurs interurbains et un service qui correspond aux besoins réels de la population, la Politique Nationale des Transports vise une concordance plus grande entre les politiques émises par le gouvernement fédéral et celles votées par les Etats. A moyen terme, une harmonisation totale des diverses réglementations est souhaitée.
- Le pouvoir de préemption des états en matière de tarifs et d'horaires est aboli par les dispositions contenues dans le B.R.R.A. Bien que les Etats peuvent toujours appliquer leur réglementation aux transporteurs inter-états et intra-états, l'I.C.C. peut désavouer toutes décisions des Etats qui touchent les services intra-états de circuits inter-états.

- Le B.R.R.A. réduit de façon significative les barrières à l'entrée sur le marché. Seuls une preuve de la capacité physique et un certificat d'assurance-responsabilité sont exigés afin de devenir éligible à offrir un service de transport en commun. Toutefois, les exigences peuvent varier légèrement selon le type de service et le type de transporteur.
- Pour une période de 3 ans (à partir du 21 novembre 1982), il existe des zones de libre tarification à l'intérieur desquelles l'Interstate Commerce Commission (I.C.C.) n'exerce aucun contrôle. Suite à cette période, l'I.C.C. n'est plus qu'un bureau de dépôt et les transporteurs interurbains seront libres de fixer leurs tarifs, sauf si l'I.C.C. juge que le tarif exigé est discriminatoire. La situation est la même pour les transporteurs effectuant des voyages spéciaux et à charte-partie, à l'exception de la période transitoire de 3 ans qui n'est pas retenue dans ce cas. Les délais exigés par le B.R.R.A. avant l'entrée en vigueur des hausses ou des baisses de tarifs sont respectivement de 30 et 10 jours.
- La sortie des transporteurs est également facilitée. Ainsi, les transporteurs qui ne peuvent couvrir leurs frais variables ont la possibilité de se retirer rapidement et plus facilement des circuits déficitaires.
- Certaines dispositions sont également prises afin de promouvoir les projets pilotes tout en diminuant les risques pour le transporteur.

6.2.3 La position des différents intervenants face au Bus Regulatory Reform Act of 1982

Les principaux intervenants ont accueilli favorablement la nouvelle loi. Du côté des transporteurs, Greyhound, qui à l'origine était opposé à ce projet, s'est montré en parfait accord avec la loi telle qu'adoptée. A l'inverse, Trailways qui, au début était favorable à la déréglementation de l'industrie, a modifié sa position avant que la loi ne soit adoptée. Pour leur part, les transporteurs de moindre importance craignaient la concurrence des transporteurs majeurs sur leurs circuits réguliers d'une part et, d'autre part, y voyaient l'opportunité d'élargir leurs opérations de charte-partie.

Les groupes d'usagers se sont également montrés en accord avec le B.R.R.A., car pour eux le manque de dynamisme et l'inefficacité économique des transporteurs entraînaient des tarifs trop élevés (en particulier sur les circuits achalandés) et des niveaux de services parfois peu adaptés aux besoins. Par ailleurs, les usagers des régions rurales craignaient d'éventuelles réductions de services; toutefois, leur opposition ne s'est pas fait sentir de façon significative.

En fait, les seuls véritables opposants à la loi ont été les organismes de contrôle des Etats. La raison majeure de ce désaccord vient du fait que les Etats perdent leur droit de préemption aux mains du Fédéral en ce qui a trait à la réglementation des horaires et

des tarifs. Depuis, toutefois, il est à noter que certains Etats ont constaté la pertinence de l'approche fédérale et ont décidé de l'imiter.

Somme toute, le B.R.R.A. introduit un élément de souplesse important dans la réglementation du transport par autocar aux Etats-Unis afin, principalement, de favoriser un plus grand dynamisme au sein de l'industrie.

6.2.4 Les impacts du Bus Regulatory Reform Act of 1982

Le B.R.R.A. a entraîné plusieurs changements dans l'industrie. Quoiqu'il soit encore trop tôt pour se prononcer de façon définitive sur ses impacts, les principaux résultats notés jusqu'à présent peuvent se résumer comme suit.

L'industrie a connu une hausse fulgurante du nombre de transporteurs. Leur nombre est passé de 1 520 en 1982 à 3 000 en 1984 (hausse de 97%), comparativement à une croissance de 47% entre 1971 et 1981. Cette hausse est surtout attribuable aux opérations de charte-partie puisque le nombre de requêtes dans ce domaine est passé de 430 en 1981 à 1 895 en 1983. Il est intéressant de constater que plus de 55% de ces requêtes devant la Commission provenaient de nouveaux transporteurs.

Pour l'année suivant la mise en place du B.R.R.A., on a évalué à 2 154 le nombre de points de service abandonnés ou sur le point de l'être par les transporteurs.

Toutefois, ce phénomène était quelque peu prévisible. En effet, entre 1972 et 1980, les transporteurs avaient amorcé un mouvement de rationalisation en abandonnant plus de 1 800 agglomérations malgré le fait que les Etats exerçaient un contrôle serré sur les abandons de service en ne les autorisant que très rarement même si l'I.C.C. avait donné son accord.

Cependant, cette situation n'inspire aucune crainte à l'I.C.C. car celle-ci estime qu'il ne s'agit que d'un phénomène passager. Cette position se base sur la constatation que c'est Greyhound qui a été le plus impliqué dans les abandons de services et que cette vague de "rationalisation" est terminée.

D'ailleurs, un parallèle effectué entre les changements survenus depuis le B.R.R.A. et ceux qui s'étaient opérés avant l'adoption de cette loi a permis de constater que, pour l'année 1983-84, le rythme d'ajustement des services est légèrement inférieur à celui que l'industrie avait connu entre 1975 et 1982.

Comme il avait été prévu, ce sont les agglomérations de moins de 2 500 habitants qui ont été les plus touchées (84% des points de services abandonnés). Aussi, il est bon de noter que moins de 20% des agglomérations qui ont perdu leur service d'autocar depuis le B.R.R.A. ont vu ces services repris par d'autres transporteurs. Lorsque ce fut le cas, ce sont les agglomérations de plus de 5 000 habitants qui en profitèrent dans la majorité des cas.

Par ailleurs, il est indéniable que le nouveau cadre législatif a favorisé un dynamisme nouveau chez les transporteurs avec l'introduction de nouveaux services (forfaits avec l'avion, services de luxe, etc...).

En matière de tarification, des changements importants sont survenus. Ainsi, les tarifs intra-états ont connu des hausses substantielles. Ces augmentations ont découlé de la primauté de la juridiction fédérale sur celle des Etats. Toutefois, ces hausses n'ont fait que permettre un rattrapage des tarifs intra-états afin de les ajuster au niveau des tarifs inter-états. Pour ce qui est de la charte-partie, les tarifs auraient diminué d'environ 15% en raison de la vive concurrence sur ce marché.

Pour ce qui est de l'achalandage, celui-ci a connu un léger déclin depuis l'adoption du B.R.R.A., passant de 162 millions de passagers en 1982 à 148 millions en 1984. C'est donc dire que les transporteurs n'ont pu renverser la tendance à la baisse constatée au cours des années antérieures surtout si l'on considère que l'année 1982 fut marquée par une profonde récession alors que 1984 était la deuxième année de la reprise.

La situation financière de l'industrie demeure préoccupante. En effet, le rythme de croissance des coûts demeure supérieur à celui des revenus depuis la venue du nouveau cadre législatif. Toutefois, si on exclut Greyhound de l'analyse, il appert que l'industrie a connu en 1983-84 une année satisfaisante (i.e. le coefficient d'exploitation passe de 98,3% avec Greyhound à 94,5% sans ce dernier). Cette situation était prévisible, notamment parce que les transporteurs de petite taille sont concentrés dans la charte-partie.

6.2.5 Conclusion

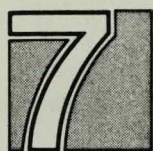
Le Bus Regulatory Reform Act of 1982, a modifié complètement la structure réglementaire de l'industrie. Cette loi, souhaitée par la majorité des intervenants, favorise la concurrence et a pour objectif de permettre aux transporteurs d'offrir des services selon les besoins du marché plutôt qu'en fonction d'évaluations réalisées par les organismes régulateurs. Elle vise donc à favoriser un dynamisme nouveau à cette industrie qui, en vertu du contexte réglementaire restrictif, faisait preuve de peu d'initiatives.

Toutefois, malgré un tel contexte, la demande pour les services réguliers a continué de diminuer. L'achalandage y est passé de 162 millions de passagers en 1982 à 148 millions en 1984, soit une baisse de 8,6%. Ce déclin est notamment attribuable aux abandons de services déficitaires en région rurale. Le nombre de points de service abandonnés a été de plus de 2 000 (dans des municipalités de moins de 2 500 habitants dans 84% des cas) pour la seule année qui a suivi le B.R.R.A. Cependant, cette réduction était prévue car, déjà sous l'ancienne réglementation, 1 800 municipalités avaient connu le même sort entre 1972 et 1980. Malgré cela, plus de 60% des municipalités américaines sont encore desservies par des services réguliers d'autocar (à cet égard, le pourcentage était de quelque 50% au Québec en 1984). Les transporteurs ont toutefois développé leurs opérations de charte-partie, ce qui a eu pour effet de limiter la baisse totale d'achalandage (services réguliers et charte-partie) à seulement 2,2% pour les premières années du nouveau cadre législatif.

Ce développement des activités de charte-partie a également eu pour effet de faire progresser de 97% en deux ans (1982-1984) le nombre des transporteurs par autocar, comparativement à une croissance de 47% entre 1971 et 1981. Toutefois, la compétition qui en a découlé aurait favorisé une baisse des tarifs de l'ordre de 15% sur ce marché.

L'évolution constatée au niveau de l'offre et de la demande des services offerts par les transporteurs fait en sorte que leur situation financière demeure préoccupante. En effet, les coûts ont progressé plus vite que les revenus (9,6% vs 8,4%) entre 1982 et 1984, ce qui a fait passer le ratio d'opération de 93,2% en 1980 à 98,3% en 1984 (et à 94,5% si l'on ne tient pas compte des résultats de Greyhound).

Dans l'ensemble, malgré certaines réductions de services et augmentations de tarifs sur les circuits réguliers intra-états, le B.R.R.A. a répondu aux attentes en favorisant le développement de services davantage adaptés aux besoins de la population en raison d'une plus grande liberté laissée aux transporteurs d'implanter des services en conformité avec leur estimation du marché.



la pertinence d'un assouplissement réglementaire au Québec

7.0 LA PERTINENCE D'UN ASSOUPPLISSEMENT RÉGLEMENTAIRE AU QUÉBEC

7.1 Un cadre théorique: la théorie des marchés contestables

Un assouplissement réglementaire, tel que celui mis en place aux Etats-Unis, trouve sa base théorique dans la nouvelle théorie des marchés contestables, principalement développée sous l'influence de William Baumol, économiste américain, au cours des années 1970⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Suite au récent mouvement de modifications réglementaires amorcé aux Etats-Unis, il a beaucoup été question de la réglementation des monopoles et de la possibilité de libéraliser l'entrée sur certains marchés réglementés. Si l'entrée était relativement facile, la réglementation n'aurait peut-être pas autant d'importance sur certains marchés. C'est cette perspective qui a donné naissance à la théorie des marchés contestables.

Selon cette théorie, le concept de la contestation se substitue à celui de la concurrence et ce sont les conditions d'entrée et de sortie qui sont prédominantes. Si l'entrée et la sortie sur le marché se réalisent facilement, alors la menace de l'entrée d'une entreprise concurrente produit effectivement le même résultat que la concurrence. En effet, cette menace peut suffire à maintenir à un niveau relativement bas les prix de l'entreprise en place.

-
- (1) Commission canadienne des Transports, "Progrès récents en économie de la réglementation des transports", Traduction de l'allocation prononcée par W.G. Waters II, Université de la Colombie-Britannique, Série de séminaires de recherche, Printemps 1982, pp. 26-51.
 - (2) Bailey, Elizabeth E., "Contestability and the Design of Regulatory and Antitrust Policy", dans The American Economic Review, May 1981, pp. 178-183.

La possibilité de contester les marchés est étroitement liée à l'existence de coûts irrécupérables. En fait, ce ne sont pas, selon les tenants de cette théorie, les rendements croissants qui justifient la réglementation gouvernementale des monopoles naturels; cette nécessité s'impose plutôt lorsque les coûts irrécupérables sont élevés. Ainsi, le seul autocar desservant deux municipalités peut constituer un monopole naturel si la taille optimale du véhicule est limitée par la taille réduite du marché. L'entrée et la concurrence sur un tel marché ne sont toutefois pas inutiles parce que les investissements peuvent être relocalisés dans d'autres marchés à un coût minimal. Les coûts irrécupérables agissent comme une barrière à l'entrée. Ils permettent à l'entreprise en place de demander un prix supérieur et de réaliser des profits de monopole. Par ailleurs, si une autre entreprise décide d'entrer sur le marché, il se produit un gaspillage de ressources en raison du doublement des installations. Dans un tel cas, la concurrence n'est pas nécessairement souhaitable.

Le point fondamental de cette approche est que les marchés contestables sont ceux pour lesquels les coûts irrécupérables ne sont pas élevés. Dans de tels cas, la concurrence, ou même tout simplement la menace d'une entrée sur le marché, impose des contraintes au monopole en place. Au contraire, si les coûts irrécupérables sont importants, alors il devient plus facile de justifier une réglementation gouvernementale ferme.

7.2 Son application au niveau d'un nouveau cadre réglementaire

On peut rapidement voir, à l'aide de l'exemple américain de modification réglementaire, l'application des principes de la théorie des marchés contestables.

Ainsi, l'I.C.C. avait, avant le B.R.R.A., une politique restrictive au niveau de l'entrée, que ce soit pour les circuits de haute densité où une concurrence aurait été bénéfique aux usagers ou pour les circuits en région rurale où un seul transporteur est amplement suffisant pour combler la demande.

La nouvelle législation de 1982 appliquée par l'I.C.C. permet, au contraire, une entrée presque libre sur le marché; un tel changement a pour effet d'accroître la concurrence réelle et potentielle. Cette approche implique, par le fait même, que ce marché est naturellement contestable, en l'absence d'une intervention réglementaire significative.

La liberté octroyée aux transporteurs au niveau de la tarification constitue un autre changement cohérent avec la théorie des marchés contestables. Non seulement cette liberté favorise une tarification plus innovatrice et agressive, mais elle laisse la possibilité aux transporteurs d'établir des tarifs suffisamment bas afin d'atténuer le risque de voir un compétiteur s'implanter sur le circuit en question. L'entrée libre sur le marché doit donc s'accompagner d'une liberté tarifaire pour que la théorie des marchés contestables puisse opérer.

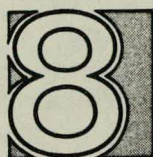
D'autres conditions apparaissent souhaitables dans l'établissement d'un cadre réglementaire conforme aux principes de cette théorie.

Ainsi, les barrières à l'entrée des petites entreprises doivent être éliminées dans la mesure du possible. Le succès remporté par de nouvelles firmes de faible taille se veut un excellent indicateur pour le régulateur qu'il y a de la place pour de la compétition sur le marché. Ces entreprises sont souvent celles qui innoveront le plus.

La liberté tarifaire est encore plus souhaitable s'il existe une compétition intermodale. En effet, celle-ci a pour effet d'assurer, en quelque sorte, qu'il n'y aura pas d'abus au niveau de la tarification.

Tel que déjà mentionné, l'entrée et la sortie sur le marché doivent être rendus aussi simples que possible. Une façon de procéder, qu'on retrouve d'ailleurs dans la nouvelle législation américaine, consiste à transférer le fardeau de la preuve afin que ce ne soit pas le nouveau transporteur qui ait à prouver que sa venue est dans l'intérêt public, mais plutôt à celui en place de prouver qu'elle ne l'est pas.

La théorie des marchés contestables, qui implique un assouplissement réglementaire significatif, peut être d'une grande utilité dans la conception d'une réglementation applicable à une industrie comme le transport interurbain par autocar. En fait, elle semble faite sur mesure pour ce type d'industrie, caractérisé par des coûts irrécupérables faibles (il est facile de relocaliser un autocar d'un circuit à un autre), un manque de dynamisme indéniable en raison de l'absence de compétition et des services qui diminuent en régions périphériques sans que des transporteurs régionaux aient la possibilité d'offrir des dessertes susceptibles de répondre adéquatement aux besoins des populations en place.



les scénarios retenus

8.0 LES SCÉNARIOS RETENUS

Deux scénarios d'assouplissement réglementaire sont considérés dans l'élaboration d'un nouveau cadre réglementaire du transport inter-urbain par autocar au Québec:

- un assouplissement de la réglementation basé sur les mêmes principes que ceux de la réforme américaine;
- un assouplissement de la réglementation conférant à la C.T.Q. un véritable rôle de régulateur économique.

8.1 Un assouplissement de la réglementation basé sur les mêmes principes que ceux de la réforme américaine

Tel que mentionné dans le chapitre traitant de l'expérience américaine, une efficacité économique accrue et l'utilisation optimale des ressources sont les deux objectifs majeurs qui sont visés. Le moyen retenu est de mettre en place "une structure favorisant la compétition intra-modale". A cet effet, le nouveau rôle de l'I.C.C. en sera un de surveillant de l'application de la loi et non un de régulateur économique.

En effet, le rôle de l'I.C.C. est substantiellement modifié en pratique. Ainsi, face à un contexte de diminution de la demande, de l'offre et de la rentabilité de l'industrie, le tout conjugué à un manque de dynamisme, le B.R.R.A., qui s'inspire des récentes réformes dans le domaine des transports aux Etats-Unis, réduit significativement les barrières à l'entrée et à la sortie des transporteurs et permet une liberté de tarification totale après les 3 premières années du nouveau cadre.

Parmi les principaux impacts de la nouvelle législation, on peut mentionner une offre de services qui s'est accrue au niveau de la charte-partie (accompagnée de tarifs plus bas) mais qui s'est restreinte dans les municipalités de faible taille, un achalandage qui a continué de décliner malgré la reprise économique. Toutefois, l'industrie est dorénavant en bien meilleure position pour faire face aux difficultés qu'elle connaît depuis quelques années déjà, dont la concurrence intermodale. Du moins c'est l'avis des principaux intéressés qui ont été rencontrés en avril 1985. Comme l'industrie s'est débarrassée de son "bois mort" et que les ajustements majeurs liés à la concurrence sont passés, il est permis de croire que celle-ci enregistrera de meilleurs résultats.

Le cadre législatif souple mis en place et qui rejoint les principes de la théorie des marchés contestables s'avère donc davantage conforme aux besoins de cette industrie que ne l'était l'ancien cadre en place depuis les années 1930.

Le Québec pourrait s'inspirer de cette approche, de même que de celle qui prévaut en Grande-Bretagne (dont les principales mesures et retombées peuvent être comparées à celles des Etats-Unis), dans le contexte de l'élaboration d'un nouveau cadre réglementaire qui vise à favoriser le développement de services en fonction des besoins de la population. Toutefois, il demeure plusieurs inconnues au niveau de son application au Québec.

La première est sûrement l'impact pour les villes de faible taille, particulièrement celles qui sont isolées et qui ne bénéficient d'aucun autre mode de transport en commun interurbain. A cet égard, une diminution des services a été observée

aux Etats-Unis entre 1982 et 1984. Quoique cette diminution de services soit considérée comme un ajustement normal suite à la mise en place de la nouvelle législation, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'une question préoccupante.

L'écart entre les densités de population américaine et québécoise incite également à la prudence sur cette question. En effet, la densité de population américaine est 10 fois supérieure à celle observée au Québec (40 habitants au km² contre seulement 4 habitants au km² au Québec). Il en découle donc que le Québec est sans doute davantage exposé que les Etats-Unis à une réduction de services dans les régions à faible densité. D'ailleurs, ce phénomène est déjà amorcé au Québec, comme le démontre l'évolution des services au cours de la période 1980-1984.

Il est donc permis de s'interroger sur la pertinence de laisser la liberté aux transporteurs d'entrer et de sortir à leur guise du marché. A cet égard, le rôle joué par la C.T.Q. devrait être prédominant afin d'éviter que, du jour au lendemain, certaines régions périphériques du Québec se retrouvent sans services interurbains.

Un second aspect non négligeable à considérer dans l'application d'un tel cadre réglementaire est relié à la réaction potentielle de Voyageur Inc. En effet, considérant son omniprésence à l'échelle provinciale (plus de 80% des recettes de l'industrie), son comportement suite à la mise en place d'un cadre laissant jouer les lois du marché serait déterminant pour l'avenir de cette industrie.

Deux lignes de conduite seraient à prévoir de la part de cette entreprise. Tout d'abord, il est fort probable que Voyageur

Inc. tenterait de se départir de nombreux circuits non rentables (en régions périphériques surtout), qu'elle doit opérer en vertu du cadre réglementaire actuel, pour concentrer ses opérations sur les circuits reliant des agglomérations de taille majeure. Ce mouvement semble d'ailleurs se dessiner selon les constatations du chapitre traitant de l'offre de services et les informations officieuses obtenues auprès de l'industrie. Un cadre réglementaire à l'américaine pourrait sûrement hâter un tel processus de transfert à des transporteurs régionaux (ou d'abandon de services si la relève de ces transporteurs ne se produisait pas).

Cependant, en concentrant ses activités sur des circuits reliant des agglomérations de taille majeure, Voyageur s'exposerait à la concurrence d'autres transporteurs. C'est d'ailleurs sur ce type de dessertes que la concurrence intra-modale a été constatée aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne suite à la mise en place d'un cadre favorisant la concurrence. Cette concurrence, en plus de favoriser une réduction des tarifs sur ces circuits, inciterait à un meilleur contrôle des coûts d'opération. Un écart important a d'ailleurs été constaté entre les coûts au kilomètre de Voyageur et ceux de ses concurrents potentiels. Par conséquent, il est permis de croire que Voyageur Inc. cherchera à réduire l'ensemble de ces coûts afin de conserver sa part de marché.

La deuxième ligne de conduite que pourrait adopter Voyageur dans l'éventualité de la mise en place d'un cadre réglementaire à l'américaine est la possibilité qu'il profite de sa taille pour "éliminer" tous les concurrents potentiels. Une telle menace était l'une de craintes majeures des petits transporteurs aux Etats-Unis; toutefois, l'expérience américaine a démontré que Greyhound s'est plutôt retiré de nombreux

circuits déficitaires et n'a fait que défendre sa position sur les marchés qu'il entendait conserver (N.B.C. a également fermement protégé ses marchés en Angleterre).

En tenant compte du faible potentiel de la plupart des circuits desservant des agglomérations de faible densité, du mouvement déjà noté chez Voyageur à se départir de circuits déficitaires et de ses coûts élevés d'opération, il est fort improbable que Voyageur profite de l'occasion pour accroître sa part de marché. De plus, comme le souligne la théorie des marchés contestables, la constante menace d'une nouvelle concurrence demeure et n'incite pas une entreprise à agir en monopole dans un tel cadre réglementaire.

Une dernière considération incite à la prudence quant à une approche à l'américaine. Il s'agit de la période d'ajustement nécessaire qui découlerait d'une telle réforme. En effet, même si des transporteurs se montraient intéressés à prendre la relève d'autres transporteurs sur certains circuits, de tels remplacements pourraient demander un laps de temps au cours duquel des populations risqueraient d'être privées de services de transport. Egalement, les ajustements des tarifs, des niveaux de services et de l'information aux usagers seraient susceptibles d'amener un foullis à court terme qui n'est certes pas souhaitable, même si une telle situation n'était que temporaire.

En résumé, plusieurs incertitudes telles l'impact sur les villes de faible densité, la réaction de Voyageur Inc. ainsi que la période d'ajustement nécessaire incitent à la prudence.

Il est donc permis de se demander si un changement aussi radical est souhaitable afin de favoriser une plus grande effica-

cité économique et un dynamisme nouveau au sein de cette industrie au Québec.

8.2 Un assouplissement de la réglementation conférant à la C.T.Q. un véritable rôle de régulateur économique

Ce deuxième scénario reprend essentiellement le même objectif que celui poursuivi dans le cadre du premier scénario, c'est-  dire le développement de services adaptés aux besoins de la population. De plus, il s'appuie sur les mêmes principes de base qui ont été abordés dans la section du chapitre traitant de la théorie des marchés contestables, c'est-  dire qu'une saine concurrence ou la menace d'une concurrence s'avère un environnement plus adéquat à l'industrie du transport interurbain par autocar qu'un cadre réglementaire rigide comme celui en vigueur au Québec depuis 1974.

Toutefois, ce deuxième scénario se veut plus modéré dans son approche que celui d'un assouplissement réglementaire à l'américaine. On pourrait sans doute le situer à mi-chemin entre le statu quo et le cadre américain.

Conférer à la C.T.Q. un véritable rôle de régulateur économique en matière de transport interurbain par autocar implique que celle-ci pourrait dorénavant émettre de nouveaux permis si son appréciation des besoins du marché le justifiait. Il s'agit donc, en quelque sorte, de viser les mêmes objectifs que l'approche américaine plus libérale, mais en minimisant le plus possible les incertitudes inhérentes au scénario précédent.

En pratique, la C.T.Q. aurait à juger de la pertinence de permettre la concurrence sur un circuit; un assouplissement au niveau de l'entrée devrait toutefois être accompagné d'un

assouplissement au niveau de la sortie du marché et de la tarification. En effet, à partir du moment où la menace de concurrence existe sur un circuit, il est impératif de laisser le maximum de latitude aux transporteurs afin de leur permettre de réagir aux conditions du marché et, ainsi, faire preuve de dynamisme, lequel est annihilé avec le cadre réglementaire actuel.

Une telle approche, en plus de diminuer considérablement les risques inhérents à une totale application des lois du marché, rejoint le souhait formulé par l'A.P.A.Q. à l'effet que la C.T.Q. puisse jouer pleinement son rôle de régulateur économique. De plus, l'abolition de la restriction concernant l'émission de nouveaux permis (telle qu'elle existe actuellement dans le Règlement sur le transport en commun) permettrait de faire face à des besoins nouveaux. A titre d'exemple, le parachèvement de l'autoroute 40, entre Montréal et Québec, se traduit par un potentiel de marché pouvant être desservi par l'entremise d'un nouveau circuit.

Quoique cette approche réduise les incertitudes, elle met un poids énorme sur la C.T.Q. En effet, avant de permettre la concurrence sur un circuit comme celui de Montréal-Québec, par exemple, elle devra en considérer les nombreux aspects (les besoins des usagers, les impacts sur la rentabilité des entreprises concernées, l'abandon de la notion d'interfinancement qui en découlera avec ses effets potentiels sur les circuits déficitaires, etc...). Il est également pertinent de se demander si la C.T.Q. pourra avoir en main l'ensemble des informations nécessaires à une juste appréciation des causes. A cet effet, quels seraient les délais nécessaires à une prise de décision éclairée ? Il ne s'agit là que de quelques-unes des considérations découlant d'un tel rôle pour la C.T.Q.

Par conséquent, il est probable que l'adoption d'un cadre réglementaire favorisant cette approche se traduise par des changements fort peu nombreux, la C.T.Q. agissant avec beaucoup de prudence avant de permettre la concurrence sur un circuit. Il serait prévisible et souhaitable qu'elle agisse alors selon une approche progressive.

Par conséquent, un assouplissement du cadre réglementaire conférant à la C.T.Q. un véritable rôle de régulateur économique devrait minimiser considérablement les incertitudes inhérentes à un assouplissement à l'américaine tout en poursuivant les mêmes objectifs. De plus, cette avenue rejoint les souhaits formulés par les transporteurs. Toutefois, les modifications susceptibles de découler de la mise en place d'un tel cadre réglementaire risquent de se produire à un rythme ralenti en raison de l'ampleur de la tâche qui serait alors confiée à la C.T.Q.



conclusion

9.0 CONCLUSION

L'ensemble des paramètres étudiés permettent de conclure que la situation du transport interurbain par autocar au Québec, quoique non alarmante, demeure préoccupante. Ainsi, que ce soit au niveau de la demande qui diminue constamment, de l'offre de services qui décroît même si le nombre de municipalités desservies et de circuits offerts demeurent constants, de la tarification qui s'accroît à un rythme nettement supérieur au coût de la vie en général ou de la situation financière des transporteurs qui demeure précaire, le moment semble venu d'inculquer un nouveau dynamisme à cette industrie.

Par ailleurs, l'émergence de besoins nouveaux, le bilan positif de deux expériences étrangères récentes d'assouplissement réglementaire ainsi qu'une ouverture en ce sens clairement manifestée par une industrie qui se voulait, jusqu'à tout récemment, rébarbative à toute modification de la réglementation, constituent d'autres facteurs contribuant largement à favoriser un assouplissement du cadre réglementaire du transport interurbain au Québec.

Toutefois, le Québec n'est pas les Etats-Unis et encore moins la Grande-Bretagne. La densité de population qu'on retrouve dans ces deux pays permet d'assurer un marché important aux transporteurs interurbains par autocar. L'étendue du Québec et sa faible population font en sorte qu'on y retrouve de nombreuses régions peu peuplées et éloignées des grands centres. Le libre jeu de l'offre et de la demande dans ces régions, particulièrement dans le contexte où l'autocar constitue très souvent le seul mode de transport en commun, risquerait fort de priver bon nombre de celles-ci des services de base dont elles bénéficient présentement. A cet effet, l'expérience américaine a d'ailleurs démontré que les petites municipalités furent les grandes perdantes de la réforme de 1982.

Par conséquent, quoiqu'il soit indéniable qu'un assouplissement réglementaire s'impose afin d'insuffler un dynamisme nouveau à cette industrie et de renverser les tendances des dernières années, les particularités québécoises justifient une certaine prudence. C'est pourquoi il semble approprié de conserver un rôle important de régulateur économique à la C.T.Q., mais en lui laissant la possibilité d'évoluer dans un cadre réglementaire plus souple et apte à combler les besoins nouveaux de la population.

bibliographie

BIBLIOGRAPHIEEtudes et périodiques

1. Bailey, Elizabeth E., "Contestability and the Design of Regulatory and Antitrust Policy", dans The American Economic Review, May 1981, pp. 178-183.
2. Charest, Serge, L'industrie américaine du transport par autocar avant le "Bus Regulatory Reform Act of 1982", Ministère des Transports du Québec, Mars 1985, 55 p.
3. Charest, Serge, Situation depuis le BRRA: Analyse préliminaire, Ministère des Transports du Québec, Juillet 1985, 42 p.
4. Charest, Serge, Bus Regulatory Reform Act of 1982: Résumé et commentaires, Ministère des Transports du Québec, janvier 1985, 37 p.
5. Commission Canadienne des Transports, "Progrès récents en économie de la réglementation des transports", Traduction de l'allocation prononcée par W.G. Waters II, Université de la Colombie-Britannique, Série de séminaires de recherche, Printemps 1982, pp. 26-51.
6. Department of Transport, Scottish Office and Welsh Office, Buses, White Paper, Cmnd 9300, July 1984, 79 p.
7. Dompierre, France, Evaluation de l'offre de service de transport interurbain par autocar au Québec entre 1980 et 1984, Ministère des Transports du Québec, août 1985, 30 p.
8. Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec, Rapport d'étape, Présenté à monsieur Michel Clair, Ministre des Transports, janvier 1984, 75 p.
9. Labalette, Jean-Luc, Analyse et impact de la réglementation sur le transport interurbain par autocar au Québec, Ministère des Transports du Québec, Octobre 1983, 225 p.
10. Lafleur, Michel, Rapport de la tournée de consultation effectuée à Washington sur la réglementation du transport interurbain des personnes par autocar aux Etats-Unis, du 11 au 15 mars 1985, Ministère des Transports du Québec, Avril 1985, 51 p.

11. Lafleur, Michel et Martin, Claude, Rapport de la tournée de consultation effectuée en Angleterre sur la réglementation du transport interurbain des personnes par autocar, du 19 au 26 mai 1985, Ministère des Transports du Québec, août 1985, 94 p.
12. Mandex Inc., Economic Concentration in the Intercity Bus Industry, Office of Regulatory Policy, Department of Transportation, July 1981, 40 p.
13. Ministry of Transportation and Communications of Ontario, MTC Intercity Multi-Modal Traveller Survey, Some Preliminary Tables, Intercity Transportation Policy Office, September 1984, 54 p.
14. Ministry of Transportation and Communications of Ontario, Policy Developments in Intercity Bus Regulation, February 1983, pp. 85-95.
15. Reschentaler, G.B., Performance et réglementation: le transport interurbain par autobus au Canada, Consommation et Corporations Canada, Ottawa, 1981, 176 p.
16. Transport Canada, Etude de la concurrence et de la réglementation dans l'industrie des transports interurbains par autocar - Etude No. 2 Définition et particularités des marchés de l'industrie canadienne du transport interurbain par autocar, Comité interministériel sur la concurrence et la réglementation dans les transports, Ottawa, Mars 1981, 77 p.

Documents divers

17. Association des propriétaires d'autobus du Québec, Position de l'A.P.A.Q. concernant le transport interurbain présentée au Groupe de travail sur le transport en commun au Québec, le 22 mai 1984.
18. Fowler, Norman (Minister of Transport), Debate on Transport Bill, November 27, 1979, Hansard column 1119.
19. Statistique Canada, Prix à la consommation et indices des prix, Catalogue 62-010, trimestriel.
20. American Bus Association, Bus facts: Intercity Bus Industry in 1981 and Decade of 70's, Washington D.C., September 1982, 11 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 178