ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

LA DÉRÉGLEMENTATION FERROVIAIRE AMÉRICAINE "STAGGERS ACT OF 1980" SA NATURE ET SES EFFETS

LISE T. TREMBLAY

SYSTÈMES
DE TRANSPORT

CANQ
TR
TPM
TMAF
114

Québec

187011

LA DÉRÉGLEMENTATION FERROVIAIRE AMÉRICAINE "STAGGERS ACT OF 1980", SA NATURE ET SES EFFETS

Lise T. Tremblay
Service du transport ferroviaire
Septembre 1988

Dor-Cen-Mon
CANQ
TRI
TPM
TMAF
114

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Dépôt légal, 4e trimestre 1988
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-19314-8

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

FICHE ANALYTIQUE DE RAPPORT

Titre et sous-titre du rapport

La déréglementation ferroviaire américaine

"Staggers Act of 1980"

sa nature et ses effets

N° du rapport Transports Québec: RTQ 88-33

Rapport d'étape ☐ Rapport final ☒ — An: 88 Mois: 09 Jour:

N° du contrat:

Auteur(s) du rapport

Lise T. Tremblay

Date du début d'étude: An 88 Mois 03 Jour: — Date de fin d'étude: An 88 Mois 09 Jour:

Coût de l'étude:

Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)

Ministère des Transports du Québec
Dir. du transport maritime, aérien et ferroviaire
Service du transport ferroviaire
700, boul. St-Cyrille Est, 26e étage
Québec QC G1R 5H1

Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires

Ce document présente le "Staggers Act of 1980" et ses effets dans le secteur ferroviaire américain. Le "Staggers" constitue l'aboutissement du processus de déréglementation dans ce secteur.

Résumé du rapport

La déréglementation ferroviaire américaine s'est faite en trois étapes importantes: le 3R Act (1973), le 4R Act (1976) et le Staggers Act of 1980.

Par cette déréglementation on a voulu augmenter la compétition, prévenir les monopoles et améliorer la rentabilité des chemins de fer.

Les principaux règlements du Staggers sont détaillés et analysés de même que leurs effets sur le milieu, de façon particulière: sur le trafic, les faillites, les fusions, les abandons de voies ferrées, le taux de rendement des compagnies de chemin de fer.

Différents organismes approuvent, d'autres contestent cette loi. C'est le cas notamment de CURE qui tente de faire modifier, sans succès, cette loi.

Un parallèle entre la déréglementation ferroviaire canadienne (LNT 1987) et la déréglementation américaine (Staggers 1980) est établi pour mettre en lumière les principales différences ou ressemblances.

Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document	Autre (spécifier)
78	0	8	14	21	☒ Français ☐ Anglais	

Mots-clés

Déréglementation, Staggers, transport ferroviaire, CURE, chemin de fer d'intérêt local (CFIL).

Autorisation de diffusion

☒ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général

Date: 88 11 01

V-1773 (85-05)

TABLE DES MATIÈRES

		Page
LISTE DES FIGURES		IX
LISTE DES TABLEAUX		XI
INTRODUCTION		
1.	HISTORIQUE	3
1.1	Le "Regional Rail Reorganization Act of 1973" - 3R -	4
1.1.1	L'Association des chemins de fer "The United States Railway Association" (USRA)	5
1.1.2	Le Consolidated Rail Corporation (CONRAIL)	6
1.2	Le "Railroad Revitalization and Regulatory Reform" - 4R -	7
1.2.1	Amendements au 3-R Act	7
1.2.2	Le 4-R Act	8
2.	"STAGGERS ACT OF 1980"	11
2.1	Les buts du Staggers Act	11
2.2	Présentation des principaux règlements du Staggers Act	13
2.2.1	Libéralisation de l'entrée ou de la sortie d'une entreprise	13
2.2.2	Collusion	15
2.2.3	Fusion ou consolidation	15
2.2.4	Abandon ou interruption d'un service	16
2.2.5	Dérogation	19

TABLE DES MATIÈRES (suite)

		Page
2.2.6	Taux minimum standard	21
2.2.7	Taux maximum standard	21
2.2.8	Juridiction de l'Interstate Commerce Commission sur les taux maximum	22
2.2.9	Trajet de bout à bout et taux communs	24
2.2.10	Surcharges	25
2.2.11	Taux par contrats confidentiels	27
3.	EFFETS DU STAGGERS ACT SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE	29
3.1	La part du marché du transport ferroviaire	29
3.2	La structure des réseaux ferroviaires	32
3.2.1	Les chemins de fer de classe 1	32
3.2.2	Les chemins de fer régionaux et locaux	36
3.3	La situation financière des compagnies de chemin de fer	37
3.3.1	Le taux de rendement des capitaux propres (ROE)	37
3.3.2	Le taux de rendement du capital investi (ROI)	42
3.4	Les expéditeurs des chemins de fer	45
3.5	La sécurité ferroviaire	45

TABLE DES MATIÈRES (suite)

		Page
3.6	La main-d'oeuvre du transport ferroviaire	48
3.6.1	La rémunération	48
3.6.2	Les emplois	49
4.	ORGANISMES RÉAGISSANT AU STAGGERS ACT OF 1980	51
4.1	Consumers United for Rail Equity	51
4.2	National Industrial Transportation League (NITL)	54
4.3	Committee Against Revising Staggers (CARS)	55
4.4	American Short Line Railroad Association (ASLRA)	55
4.5	National Association Regulatory Utility Commission (NARUC)	55
5.	COMMENTAIRES SUR LA DÉRÉGLEMENTATION FERROVIAIRE CANADIENNE PAR RAPPORT À LA DÉRÉGLEMENTATION AMÉRICAINE	57
5.1	Situation économique	57
CONCLUSION		61
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES		63

LISTE DES FIGURES

Page

1- ÉVOLUTION DES DEMANDES D'ABANDON DE SERVICE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE AMÉRICAIN, 1970-1987 19

2- RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES AU COURS DE LA PÉRIODE 1929-1986, (%) 30

3- RÉPARTITION DES PRODUITS TRANSPORTÉS PAR CHEMIN DE FER POUR 1975, 1983 ET 1986 31

4- VARIATION DU NOMBRE DE FIRMES DE CLASSE 1 DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE AMÉRICAIN 33

5- ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MILLES DE VOIES MOYEN PAR FIRME ET DU NOMBRE DE MILLES DE VOIES TOTAL 35

6- COMPARAISON DES TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES (ROE) DE DIFFÉRENTS SECTEURS INDUSTRIELS AMÉRICAINS 39

7- ÉTAPES DU CALCUL DU TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES (ROE) DES CHEMINS DE FER AMÉRICAINS 41

8- ÉVOLUTION DU TAUX DE RENDEMENT DU CAPITAL INVESTI (ROI) DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AMÉRICAINES 42

LISTE DES TABLEAUX

Page

1- CONRAIL: RENDEMENT DU CAPITAL INVESTI 7

2- NOMBRE DE DEMANDES D'ABANDON DE SERVICE 17

3- RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES AU COURS DE LA PÉRIODE 1929-1986, EN POURCENTAGE 29

4- RÉPARTITION DES PRODUITS TRANSPORTÉS PAR CHEMIN DE FER POUR 1975, 1983 ET 1986 31

5- ÉVOLUTION DU CRITÈRE "CHIFFRES D'AFFAIRES" DES ENTREPRISES DE CLASSE 1 EN TRANSPORT FERROVIAIRE 33

6- VARIATION DU NOMBRE DE FIRMES DE CLASSE 1 DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE 34

7- ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE MILLES DE VOIES PAR FIRME ET DU NOMBRE TOTAL DE MILLES DE VOIES 35

8- COMPARAISON DES TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES (ROE) DE DIFFÉRENTS SECTEURS INDUSTRIELS AMÉRICAINS 38

9- CALCUL DU TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES (ROE) DES CHEMINS DE FER AMÉRICAINS 40

LISTE DES TABLEAUX (suite)

Page

10- ÉVOLUTION DU TAUX DE RENDEMENT DU CAPITAL INVESTI (ROI) DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AMÉRICAINES 43

11- BÉNÉFICES NETS D'EXPLOITATION DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AMÉRICAINES DE 1972 À 1986 44

12- NOMBRE D'ACCIDENTS DE TRAINS AUX ÉTATS-UNIS DE 1976 À 1985 47

13- COMPARAISON DES REVENUS ANNUELS MOYENS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AMÉRICAINES DE 1975 À 1985 PAR EMPLOYÉ (CLASSE 1 SEULEMENT) AVEC CEUX DU SECTEUR (TRANSPORT) ET À L'ENSEMBLE DES SECTEURS INDUSTRIALISÉS 48

14- NOMBRE D'EMPLOYÉS DU SECTEUR TRANSPORT FERROVIAIRE DE 1971 À 1988 (CLASSE 1) 49

INTRODUCTION

Le transport ferroviaire a toujours joué un rôle important dans l'économie américaine. Pourtant, dès les années 30, les chemins de fer connaissent des difficultés financières qui se poursuivent et atteignent un sommet au cours des années 1970 avec la faillite de plusieurs entreprises ferroviaires d'importance. Une succession de mesures telles que le "Regional Rail Reorganization Act of 1973" et le "Railroad Revitalization and Regulatory Reform" de 1976 ont permis d'améliorer la situation des entreprises. C'est cependant l'adoption du "Staggers" en 1980, en plus des autres dispositions dans différents secteurs - notamment une mesure fiscale permettant de déprécier deux fois plus rapidement la valeur du matériel roulant - qui a rétabli l'industrie du transport ferroviaire.

Comme le Staggers Act of 1980 correspond à une déréglementation du transport ferroviaire américain et que le Canada a connu ce phénomène dans le transport ferroviaire par l'adoption de la "Loi nationale de 1987 sur les transports" (remplaçant la loi de 1967), il est intéressant d'examiner les répercussions d'une telle loi dans ce secteur d'activité. Le but de cette étude est donc de: "Dégager, en les quantifiant, les effets de la déréglementation ferroviaire américaine".

1. HISTORIQUE

Au début des années 70, le transport ferroviaire américain subit une succession de crises et de problèmes. Cette situation est due en grande partie au développement rapide des autres modes de transport, à la technologie nouvelle, aux changements majeurs dans les activités économiques régionales, ainsi qu'à la rigidité du cadre réglementaire rendant l'adaptation à ce nouvel environnement fort difficile.

Le transport des passagers par train fut le plus durement touché par cette situation; on observe une baisse draconnienne du trafic. Les pertes de revenus obligent les compagnies à réduire, voire même éliminer, certains services offerts aux usagers. Cela provoque des réactions vives de la part des utilisateurs et ceux-ci manifestent leur mécontentement en faisant des pressions auprès du gouvernement pour que le transport des passagers soit subventionné. Les pressions des usagers, unies à celles des compagnies de chemin de fer, forcent le Congrès américain à agir. Il crée, en 1971, après l'adoption du "The Rail Passenger Service Act of 1970", une corporation privée, subventionnée totalement par le gouvernement fédéral, "The National Railroad Passenger Corporation" mieux connue sous le nom de AMTRAK. L'objectif de cette corporation est de développer, réaliser, bâtir un système de transport interurbain de passagers par train. Elle aide les compagnies de chemin de fer locales en difficultés financières en leur versant des subsides pour maintenir le service aux usagers. Elle acquiert aussi les actifs des compagnies en faillite et gère elle-même ces services. Ce fut le cas, entre autres, du corridor Boston-Washington, en 1971.

Aujourd'hui, AMTRAK est propriétaire d'environ 2 600 milles de voies ferrées situées principalement dans le corridor Nord-Est. À l'extérieur de ce corridor, AMTRAK négocie avec

21 propriétaires de chemin de fer le droit d'utiliser leurs voies et indemnise chacun pour les services rendus. Elle manoeuvre en moyenne 210 trains par jour, et gère les services de 500 stations sur un système de 24 000 milles de voies ferrées. Amtrak a reçu, en 1987, du gouvernement américain une subvention de l'ordre de 590 millions de dollars américains. Elle a réussi à augmenter son ratio d'autofinancement de .54 à .65 au cours des cinq dernières années.

1.1 Le "Regional Rail Reorganization Act of 1973" - 3R -

Vers 1973, on constate que, de façon générale, tous les modes de transport ont été subventionnés durant le siècle dernier, mais que les chemins de fer n'ont pas reçu une part équitable de ces subventions. De plus, plusieurs études démontrent que malgré certaines fusions, les chemins de fer ne réussissent pas à s'organiser en des corporations rentables sans l'assistance financière du gouvernement fédéral. Le gouvernement, par le biais du Congrès adopte le "Regional Rail Reorganization Act of 1973" (3R), dont les objectifs généraux sont:

- de faire l'inventaire du réseau ferroviaire existant, lequel doit répondre adéquatement aux besoins du public;

- de réorganiser le système ferroviaire en un système économiquement viable;

- d'assister les états ou autres intervenants pour préserver les lignes de chemin de fer que les compagnies veulent abandonner;

- de former une association des chemins de fer "The United States Railway Association" (USRA);

- de constituer "The Consolidated Rail Corporation" (CONRAIL);

. d'accomplir ces tâches à des coûts minimum pour l'ensemble des contribuables;

. de créer un programme de subventions pour venir en aide aux services locaux de transport de marchandises par chemin de fer excluant ceux de CONRAIL (LRSA).

Ce programme n'a pas pour fonction de prolonger inutilement l'existence des lignes à faible densité mais plutôt de donner aux compagnies le temps de s'ajuster progressivement aux autres modes de transport et de planifier des réseaux viables.

1.1.1 L'Association des chemins de fer "The United States Railway Association" (USRA)

La création de l'association des chemins de fer USRA par le 3R a pour but de maintenir le service par chemin de fer adéquat et efficace, principalement dans le nord-est des États-Unis. Elle se voit confier les responsabilités suivantes:

. faire un inventaire du réseau existant, étudier le mouvement et la densité du trafic, déterminer les coûts pertinents et les revenus de ces lignes, identifier le type d'équipements et d'installations utilisé;

. étudier les besoins présents et futurs de la région en ce qui concerne la nature et le volume du trafic;

. étudier l'impact économique, social et environnemental du transport ferroviaire comparativement aux autres modes de transport;

. considérer les différentes méthodes disponibles permettant de réaliser des économies dans les coûts d'opération.

Encore aujourd'hui, l'association des chemins de fer USRA développe des nouveaux systèmes ayant principalement comme but de rendre les services de chemins de fer financièrement auto-suffisants, compétitifs et capables de répondre aux besoins en transport.

1.1.2 Consolidated Rail Corporation (CONRAIL)

Nous disions précédemment que les chemins de fer étaient en difficultés malgré certaines fusions. Cela fut le cas de la "Penn Central Transportation Company", fusion de la "Pennsylvania Railroad Company" et de la "New York Central Railroad Company", qui fit faillite en 1972. D'autres compagnies firent aussi faillite dans la même période: Central of New Jersey, Erie Lackawanna, Lehigh & Hudson River, Lehigh Valley. Ces réseaux furent acquis et combinés en une nouvelle structure sous le nom de "The Consolidated Rail Corporation" (CONRAIL). C'est l'association des chemins de fer USRA qui, au départ, a fourni les fonds nécessaires à Conrail pour restaurer le système et superviser l'ensemble de ses activités pour le transport local des marchandises par train.

En 1983, Conrail a transporté 181,3 millions de tonnes de marchandises (114 644 millions de tonnes-km) et possé dait 3 100 locomotives diesel, 98 500 wagons et 1 881 wagons de queue. Depuis 1984, Conrail est une corporation rentable et elle fût privatisée en 1987.

TABLEAU 1. CONRAIL: RENDEMENT DU CAPITAL INVESTI

ANNÉE	Pourcentage
1978	- 39,04
1979	- 24,58
1980	- 13,03
1981	- 2,54
1982	- 3,81
1983	+ 5,80
1984	+ 8,72
1985	+ 6,08

1.2 Le "Railroad Revitalization and Regulatory Reform" - 4R -

1.2.1 Amendements au 3-R Act

Au cours des années subséquentes, des amendements au 3R furent nécessaires et approuvés par le Congrès et cela dans le but, entre autres:

. de permettre l'accès au programme de subventions LRSA (du 3R) aux lignes non incluses dans le projet de USRA et, par conséquent; non admissibles aux subventions prévues par le LRSA, et qui avaient besoin d'aide financière;

. de prolonger la durée du mandat de USRA pour lui permettre de présenter son plan final sur la réorganisation du système ferroviaire;

. d'apporter les corrections techniques requises.

1.2.2 Le 4-R Act

Cependant, l'application et la réalisation du projet de l'USRA ne pouvaient être possibles sans apporter des amendements majeurs aux lois. La réglementation en vigueur imposait des contraintes aux compagnies de chemin de fer dans leurs démarches pour améliorer la rentabilité de leurs services c'est-à-dire abandon de tronçon, augmentation de taux, sécurité ferroviaire, etc. C'est pourquoi, en 1976, le Congrès adopte le "Railroad Revitalization and Regulatory Reform" - 4R - et lui alloue un budget de 360 millions de dollars américains pour réaliser ses objectifs.

Deux grands principes servent de guide dans cette réforme. Premièrement, un marché compétitif comme modèle de base; deuxièmement, l'élimination de tout règlement faisant obstacle à l'obtention de revenus adéquats. On imposera les règlements seulement quand les conditions du marché ne pourront plus garantir une saine compétition par exemple lorsque le marché est dominé par un transporteur.

Dans l'ensemble, on considère que les révisions faites aux articles existants et l'ajout de quelques autres ont eu un effet bénéfique. Le 4R constitue une étape importante; c'est la première loi de l'histoire des États-Unis visant à réduire la réglementation dans ce secteur d'activité, et son adoption confirme la nouvelle attitude du gouvernement pour régler les problèmes (autres que les problèmes financiers) de ce mode de transport. Les deux seuls points ambigus dans cet acte (4R) sont l'imprécision du langage utilisé, qui laisse place à interprétation, et le manque de rigueur dans les règlements.

À titre d'exemple, on utilise souvent l'expression "going concern value", traduit par Peat et Marwick comme "caractère adéquat des revenus", dans la détermination du taux minimum, pour désigner le seuil lui permettant d'être rentable et de poursuivre son fonctionnement. On emploie aussi l'expression "dominance du marché", critère de base permettant à l'ICC d'intervenir si les taux fixés sont trop élevés. Toutes ces dispositions constituent une démarche préliminaire. L'adoption du "Stagger,s Act of 1980" a établi une déréglementation valable du transport ferroviaire américain.

2. "STAGGERS ACT OF 1980"

Le Congrès a reconnu, au cours des années, que l'industrie du chemin de fer était parmi les modes de transport les moins coûteux. Toutefois, près des deux tiers du trafic de marchandises américain est toujours transporté par des modes autre que les chemins de fer. Plusieurs expéditeurs retourneraient au mode ferroviaire pour le transport de leurs produits si ce mode de transport était plus compétitif. Le Congrès est d'avis qu'une nouvelle législation est essentielle pour revitaliser ce secteur d'activités.

2.1 Les buts du Staggers Act

L'objectif général visé par le Staggers est d'augmenter la compétition, de prévenir les abus de monopole et surtout de générer des fonds. Pour atteindre cet objectif, le Staggers entend,

. Pour augmenter la compétition il suggère les mesures suivantes:

- assurer le développement et l'existence d'un système ferroviaire judicieux;

- réduire la réglementation (les barrières) d'entrée et de sortie dans l'industrie;

- minimiser le nombre de règlements fédéraux et rendre des décisions rapides quand l'adoption d'un règlement est nécessaire;

- permettre la signature de contrats confidentiels sur les taux entre expéditeurs et transporteurs.

. Pour prévenir les abus de monopole:

- maintenir les taux à un niveau raisonnable par des politiques en l'absence de compétition ou dans un marché dominé;

- interdire l'association de deux ou plusieurs entreprises pour donner un service sans l'approbation de l'ICC;

- obtenir au préalable l'accord de l'ICC pour fusionner ou consolider des entreprises;

- faire autoriser toutes acquisitions intermodales.

. Pour générer des fonds:

- stimuler le climat économique;

- faciliter l'abandon de voies non utilisées ou non rentables;

- assurer une information adéquate et valable sur les coûts et en minimiser la charge aux transporteurs ferroviaires pour développer et maintenir leurs capacités à fournir cette information;

- permettre une augmentation des taux dans une zone de taux flexibles;

- permettre une surcharge dans certains cas;

- faciliter l'entente ou l'annulation de taux conjoints;

- permettre des revenus suffisants pour assurer l'entretien, l'amélioration des installations, stabiliser les finances et attirer ainsi de nouveaux investisseurs;

- promouvoir un transport ferroviaire sécuritaire et efficient.

2.2 Présentation des principaux règlements du Staggers Act

Nous ferons l'examen des principaux règlements qui ont influencé sensiblement l'industrie du transport ferroviaire. La Loi Staggers étant complexe et volumineuse, nous nous contenterons de vous démontrer comment, par différents changements de la réglementation, on a voulu revaloriser ce secteur en difficulté.

Nous avons retenu 11 points jugés essentiels. En voici un court exposé:

2.2.1 Libéralisation de l'entrée ou de la sortie d'une entreprise

Outre le fait qu'un transporteur pouvait faire la demande d'un certificat qui l'autorisait à construire et/ou faire fonctionner un chemin de fer pour compétitionner avec d'autres transporteurs, et que ce permis lui était accordé s'il démontrait:

. que ce projet était viable;

. qu'il était nécessaire actuellement et dans le futur pour servir l'intérêt du public;

. que les autres transporteurs acceptaient que ce dernier utilise des voies qui ne lui appartiennait pas ou qu'il pouvait acquérir une voie abandonnée;

le Staggers ajoute une disposition qui facilite l'entrée à un compétiteur en reconnaissant l'autorité à l'ICC:

. d'interdire à un transporteur (existant) de s'opposer et de bloquer la construction d'un projet en lui refusant la permission de croiser sa propriété;

. de favoriser l'acquisition d'une voie existante plutôt que la construction d'une nouvelle ligne;

. de contraindre une compagnie de chemin de fer à vendre si:

  - cette ligne doit être abandonnée prochainement;

  - le service offert est inadéquat et qu'il n'est pas dans son intention de remédier à la situation;

. d'exiger des transporteurs et propriétaires de voies qu'ils permettent l'utilisation de ces voies par d'autres transporteurs si cela est dans l'intérêt du public et n'interfère en aucune façon dans l'exploitation de leurs propres opérations.

Il faut noter aussi que, dans la majeure partie des cas d'acquisition de lignes de chemin de fer, la protection des emplois doit être assurée. Mais lorsqu'une compagnie est en procédure d'abandon et qu'une autre, quel que soit son secteur d'activités, se porte acquéreur de cette ligne, cette

dernière n'est pas tenue de respecter les ententes avec les employés, et ce en dépit de la section 10505(g), qui stipule qu'"un transporteur a l'obligation de protéger les intérêts de ses employés". C'est au vendeur et non à l'acheteur que revient la responsabilité d'assurer la protection des employés.

2.2.2 Collusion

De façon générale, l'ICC interdit l'association de deux ou plusieurs chemins de fer désirant fournir des services. Cependant, s'ils prouvent à la Commission que le service sera amélioré, que cela réduira les coûts d'opération, que cette association avantagera le public et que la compétition ne sera pas restreinte, une autorisation pourra leur être accordée.

2.2.3 Fusion ou consolidation

L'approbation de l'ICC est requise pour toute fusion ou consolidation. Des conditions rigoureuses peuvent être fixées pour qu'un accord soit donné. Les cas de fusion, de consolidation les plus fréquents sont:

- la formation d'une nouvelle corporation;
- l'achat, la location ou la signature d'un contrat à long terme pour gérer un ou plusieurs transporteurs;
- la prise de contrôle par l'un des transporteurs;
- la prise de contrôle par un tiers lors de l'achat de deux petits transporteurs;

. l'acquisition d'un droit d'utilisation par un transporteur pour une voie appartenant à un tiers.

De plus, l'ICC peut désapprouver une fusion même si elle ne viole pas la Loi Antitrust et peut approuver une fusion qui violerait la Loi Antitrust.

Les acquisitions intermodales sont aussi visées par ce règlement et seront autorisées si la transaction sert l'intérêt public. La Commission peut limiter, par exemple, les droits d'un transporteur routier déjà acquis à n'être qu'un auxiliaire au transport ferroviaire, même si les droits de ce transporteur routier étaient au moment de l'achat illimités.

2.2.4 Abandon ou interruption d'un service

C'est essentiellement en modifiant les procédures à suivre que le Staggers a facilité l'abandon de voies inutilisées ou leur transfert à un autre transporteur. Les critères d'évaluation pour juger de la recevabilité d'une demande demeurent identiques à ceux de l'ancienne loi, soient:

. déterminer les conséquences de l'abandon pour la communauté locale et les expéditeurs visés par rapport aux incidences financières qu'entraîne la poursuite de l'exploitation du tronçon dans les relations d'affaire inter-états;

. établir des priorités parmi les demandes reçues en tenant compte des coûts d'exploitation afin d'identifier les tronçons potentiellement rentables dans un contexte différent;

. déterminer la classification du tronçon dans le diagramme général de l'entreprise, dans le but de conserver tout tronçon jouant un rôle primaire dans la desserte par rail, c'est-à-dire toute ligne permettant l'accès ou reliant d'autres tronçons entre eux pour préserver la continuité dans le réseau ferroviaire.

TABLEAU 2. NOMBRE DE DEMANDES D'ABANDON DE SERVICE

Année	Nombre de demandes	Nombre de milles touchés
1970	82	1 782
1971	129	1 287
1972	268	3 458
1973	198	2 428
1974	24	529
1975	42	708
1976	99	1 789
1977	147	2 500
1978	113	2 417
1979	123	2 873
1980	105	2 321
1981	81	1 342
1982	381	5 151
1983	123	2 454
1984	419	3 083
1985	148	2 343
1986	117	1 417
1987	60	818
TOTAL	2 659	38 700
MOYENNE	148	2 150

Avec la nouvelle loi alloue une période maximale de 135 jours, selon la section 202 (c)(3), pour rendre une décision sur les dossiers présentés. Les principales étapes à suivre pour obtenir un certificat d'abandon étant:

1. d'enregistrer, auprès de la Commission, l'avis d'abandon. Cet avis doit être publié dans les journaux;

2. de remplir et fournir tous documents concernant la ligne cible de même qu'une description des raisons qui ont motivé cette demande;

3. de procéder à l'émission du certificat si les conditions sont remplies et qu'il n'y a aucune opposition.

X De plus, un mécanisme permet de (section 49 U.S.C. 10905):

. faciliter la vente d'une ligne de chemin de fer en voie d'abandon à un groupe financier désireux d'en faire l'exploitation, à un coût raisonnable, couvrant:

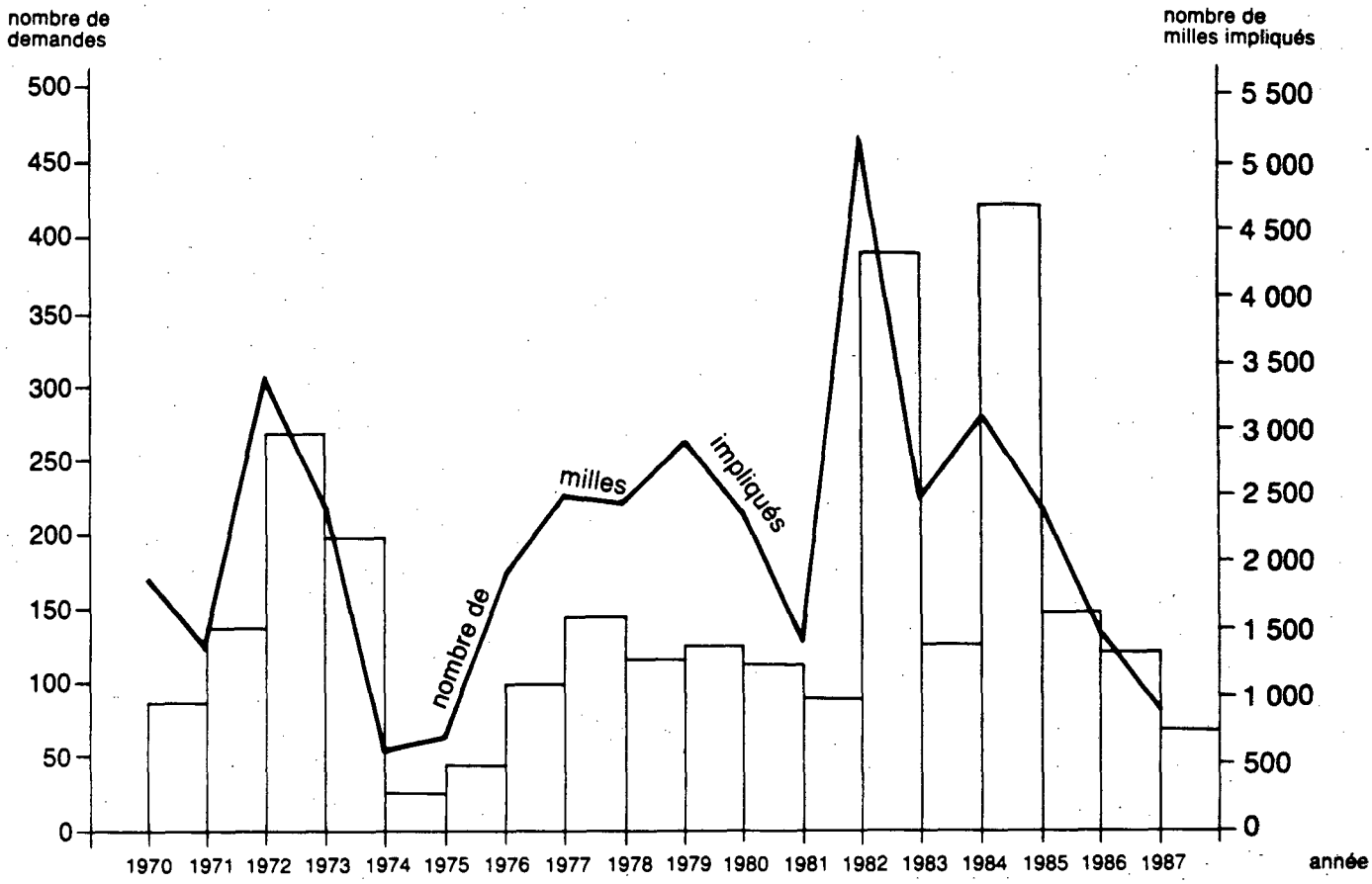
  - le coût d'acquisition des installations (valeur au livre);

  - un montant déterminé à partir des revenus tirés de ce service plus un montant forfaitaire pour les installations (valeur marchande);

. fournir, aux parties intéressées, un estimé de la subvention nécessaire ou du prix d'achat minimum requis pour garder la ligne en opération.

Toutes ces dispositions ont eu pour effet d'augmenter sensiblement le nombre d'abandons de lignes.

FIGURE 1 ÉVOLUTION DES DEMANDES D'ABANDON DE SERVICE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE AMÉRICAIN, 1970-1987.



2.2.5 Dérogation

La section 213 du "Staggers Rail Act of 1980" énonce les conditions sous lesquelles l'ICC peut accorder une exemption à la réglementation à une personne, un groupe de personnes, pour une transaction ou un service si:

. s'il n'est pas nécessaire d'appliquer les règles concernant le transport ferroviaire;

. si la transaction ou le service a un champ d'application limité;

. si l'application des dispositions de la loi n'est pas requise pour assurer la protection des expéditeurs contre les abus de pouvoir en situation de dominance du marché.

Ainsi dès le départ, huit cas de produits agricoles ont été exemptés de l'application de la loi. Par la suite, d'autres cas ont été présentés par un ou plusieurs transporteurs afin d'obtenir, pour un produit donné, une exemption supplémentaire.

De plus, tous les produits peuvent faire l'objet d'une demande. Conrail s'est prévalu de ce droit dans sa demande concernant le transport de chlorure de fer liquide par wagon citerne de Edse Moore, DE, jusqu'à Baltimore, MD.

L'ICC peut aussi entreprendre les procédures d'exemption, de sa propre initiative, à la suite d'une demande du Secrétariat des transports ou d'un tiers intéressé, si elle le juge bénéfique pour le secteur du transport ferroviaire.

Par ce règlement, l'ICC peut déroger à la Loi sans en violer les termes. La Commission détermine la période durant laquelle l'exemption est effective et elle peut la révoquer en tout temps, s'il est prouvé qu'elle va à l'encontre des politiques visées par la Loi. Il est entendu qu'aucune exemption ne peut être accordée à un transporteur ferroviaire pour le soustraire à ses obligations contenues dans un contrat avec un expéditeur ou celles l'obligeant à protéger les intérêts de ses employés.

2.2.6 Taux minimum standard

La loi spécifie que tous les taux fixés doivent être compensatoires. Elle spécifie aussi que, pour tout service ou transport effectué par un transporteur, le taux chargé doit se situer au-dessus d'un taux minimum, lequel doit contribuer à maintenir et/ou augmenter le niveau de rentabilité d'une compagnie de chemin de fer. Ce taux est égal ou supérieur aux coûts variables rattachés à ce transport. Ils sont déterminés par des formules ou procédures prescrites et certifiées par la Commission. Les taux comprennent généralement les coûts de chargement et de manoeuvre plus un pourcentage des coûts administratifs.

2.2.7 Taux maximum standard

Un principe général guide la Commission dans sa décision: "Une compagnie de chemin de fer est libre de déterminer n'importe quel taux pour le transport ou pour ses services".

Cependant, il faut reconnaître que les taux maximum standard sont requis seulement pour protéger les expéditeurs captifs puisqu'en marché compétitif, les taux ont tendance à se maintenir au plus bas. Les expéditeurs captifs veulent éviter que les transporteurs augmentent indûment leurs coûts pour compenser les charges ou pour maximiser leurs revenus provenant d'un trafic compétitif. La Commission a donc établi certains critères lui servant de référence pour juger qu'un taux est raisonnable ou non.

Nous citerons, entre autres, que:

. un revenu doit être adéquat; il doit donner un taux de rendement au moins égal au coût du capital courant;

. un système de coûts indépendants sous-entend qu'un expéditeur n'est pas tenu de payer plus cher les services reçus d'un transporteur dominant le marché que ce qui lui en coûterait pour le transporter lui-même s'il disposait d'un autre mode de transport;

. le taux d'augmentation doit être raisonnable.

Jusqu'en 1983, l'ICC utilisait des critères standard; puis de février 1983 à septembre 1985, l'ICC ne possède aucun guide précis. C'est à la fin de 1985 que l'ICC adopte le "Coal Rate guidelines" pour déterminer et juger du caractère "raisonnable" d'un taux.

2.2.8 Juridiction de l'ICC sur les taux maximum

Le Staggers Act limite la possibilité d'appliquer des taux jugés non raisonnables. Quatre clauses différentes concernent ces taux, ce sont:

1. Le plafond

Un taux ne peut excéder un certain seuil sans que l'ICC n'intervienne. On évalue aujourd'hui le plafond à 180 % le ratio Revenu/Coûts variables permis par la Commission. Ce taux a subi les changements suivants:

Début Staggers au 30/09/81	:	160 %
30/09/81 au 30/09/82	:	165 %
30/09/82 au 30/09/83	:	170 %
30/09/83 au 30/09/84	:	175 %
30/09/84 à aujourd'hui	:	180 %

2. Dominance de marché

La Commission n'a aucune juridiction sur les taux sauf s'il est prouvé que le chemin de fer domine le marché.

La notion de "dominance de marché" ne se réfère ici qu'aux taux, elle ne concerne pas la classification ou les règles ou pratiques relatives au transport ferroviaire. On entend par dominance une absence de compétition réelle de la part d'autres transporteurs ferroviaires ou d'autres modes de transport pour lesquels un taux serait demandé.

L'on suppose que, dans un marché compétitif le niveau des taux établis est raisonnable, et dans ce cas, l'ICC n'a pas à intervenir en réglementant les taux lorsque l'augmentation ne dépasse pas 10 % par an. Après 1984, le taux d'augmentation autorisé annuellement est de 4 %. Il n'est pas transférable d'une année à l'autre.

3. Délais

Les tarifs sont présumés raisonnables sauf si on démontre qu'ils sont excessifs et/ou s'ils ne sont pas contestés dans les 180 jours suivant la date de leur mise en application.

4. Zone de taux flexibles

Afin de permettre aux transporteurs un niveau de revenu adéquat et de recouvrer les revenus perdus par l'inflation, un transporteur peut augmenter ses taux d'un pourcentage donné et compris dans des limites préétablies.

Selon cette clause:

"Pour une période entre le 1er octobre 1980 et le 1er octobre 1984, une hausse de 6 % par an est accordée pour un maximum de 18 %. Si, pour une année donnée, une portion du 6 % permis n'est pas utilisée, celle-ci peut être reportée à une des années subséquentes avec une limite permise maximale de 12 % pour une année.

Toute portion du 18 % non utilisée au cours de ces 4 ans peut être reportée à une des deux années subséquentes.

Il est à noter que chacune de ces clauses sont liées entre elles. Cela suppose que pour éviter l'intervention de l'ICC en ce qui concerne l'atteinte d'un taux maximum, un tarif doit répondre à l'ensemble des clauses qui le régissent.

2.2.9 Trajet de bout à bout et taux communs

Pour un trajet de bout à bout donné, il est possible de convenir d'un taux commun pour le transport de marchandises pour: soit deux transporteurs ferroviaires, soit un transporteur ferroviaire et un transporteur maritime, mais jamais pour un transporteur ferroviaire et un transporteur routier.

Antérieurement, pour annuler une entente sur un taux commun, il était obligatoire d'obtenir l'accord de tous les transporteurs participants. Par le Staggers Act, un transporteur peut demander à l'ICC la révocation d'un taux commun sans l'approbation des autres transporteurs, à la condition toutefois de faire la preuve que cela est dans l'intérêt public.

La Commission considère comme importants les critères suivants pour juger de l'intérêt public:

- pour le trajet visé et ses alternatives on compare la distance, le temps et les dépenses;

- toute réduction sensible dans la consommation d'énergie;

- l'ensemble des effets de l'annulation sur les expéditeurs et les transporteurs.

Un transporteur peut aussi demander l'annulation d'un taux commun s'il n'en retire pas un revenu égal à 110 % des coûts variables, sauf s'il n'y a aucune autre possibilité de transport pour l'expéditeur ou l'autre transporteur et que l'on démontre que ce revenu aurait aussi été inférieur à 110 % pour un autre trajet similaire. Mais, pour cette clause, la loi n'est pas très claire en ce qui concerne le droit de la Commission de prendre une décision.

2.2.10 Surcharges

La Loi permet à une compagnie de chemin de fer d'ajouter une surcharge:

1. Sur une partie d'un taux conjoint aux conditions suivantes:

- si une compagnie a des revenus insuffisants ou si une compagnie a des revenus suffisants mais que le trafic sur ce tronçon pour l'année antérieure était inférieur à 3 millions de tonnes brutes/mille de voie ferrée(1).

2. Sur une ligne à faible densité:

- si une compagnie a des revenus suffisants, mais que le trafic est inférieur à 1 million de tonnes brutes/mille de voie ferrée;

- ou si une compagnie a des revenus insuffisants et que son trafic est inférieur à 3 millions de tonnes brutes/mille de voie ferrée;

- si les revenus provenant du trafic transporté sur cette ligne sont inférieurs à 110 % des coûts variables encourus pour amener ce trafic à la ligne principale plus 100 % des coûts raisonnables prévisibles afférents à l'exploitation du tronçon.

La surcharge peut varier selon les expéditions mais ne doit pas s'avérer discriminatoire envers l'usager. Si ce dernier se sent lésé, il peut en appeler auprès de l'ICC pour demander l'annulation de certaines surcharges.

---

(1) Permis 3 ans suivant l'entrée en vigueur de Staggers Act et pourrait être prolongé d'un an par l'ICC.

2.2.11 Taux par contrats confidentiels

Avant le Staggers, les transporteurs étaient tenus de déposer leurs tarifs à la Commission, lesquels devaient s'appliquer à tous les transports sans distinction.

Le principal changement apporté par le Staggers Act fut l'autorisation accordée aux transporteurs ferroviaires de négocier un contrat différent avec chaque expéditeur, ce contrat contenant les taux établis pour les services rendus et les conditions particulières demandées, sauf pour les produits agricoles. La Commission doit entériner l'entente pour que le contrat soit valide et effectif. Les principales clauses du contrat sont confidentielles bien qu'une partie des données puissent être connues à titre d'information, c'est-à-dire les noms des deux parties, le produit transporté, la durée du contrat, le nombre de wagons impliqués.

3. EFFETS DU STAGGERS SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Il est difficile de mesurer séparément l'effet de chacun des règlements du Staggers, car c'est souvent la contribution simultanée de plusieurs règlements à la fois qui a permis un changement. De plus, il ne faut pas oublier l'importance du rôle qu'ont joué certains facteurs économiques comme la récession et les différents amendements aux lois régissant les autres modes de transport. Nous examinerons comment tous ces facteurs ont influencé le transport ferroviaire.

3.1 La part du marché du transport ferroviaire

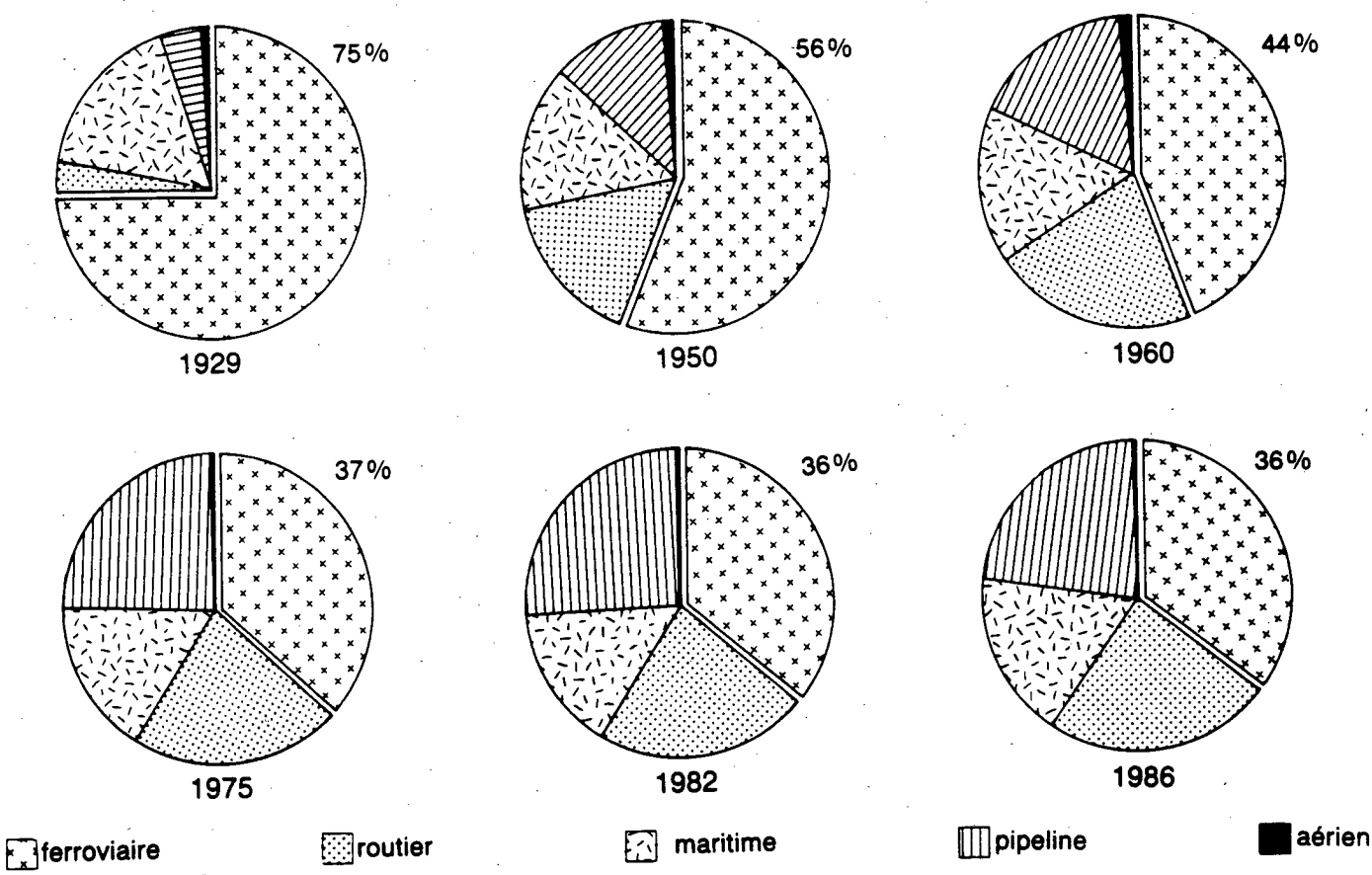
Malgré les efforts soutenus pour accroître et revaloriser la popularité du transport ferroviaire comme solution avantageuse pour le transport des marchandises, on observe que la part des chemins de fer demeure inchangée depuis 1975.

TABLEAU 3. RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES AU COURS DE LA PÉRIODE 1929-1986, EN POURCENTAGE

Année / Mode de transport	1929 %	1950 %	1960 %	1975 %	1982 %	1986 %
Ferroviaire	75	56	44	37	36	36
Routier	3	16	22	22	23	25
Maritime	17	15	16	16,4	15	17,7
Pipeline	4	12	17	24,4	25,8	23
Aérien	1	1	1	0,2	0,2	0,3
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Durant cette même période, c'est-à-dire à partir de 1980, le transport routier a lui aussi été déréglementé, ce qui a provoqué une augmentation du nombre de transporteurs routiers et de la compétition féroce qui existait déjà dans ce milieu. Finalement la déréglementation amenée par Staggers pour le transport ferroviaire n'a servi qu'à sauvegarder sa part de marché.

FIGURE 2 RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES AU COURS DE LA PÉRIODE 1929-1986, (%).

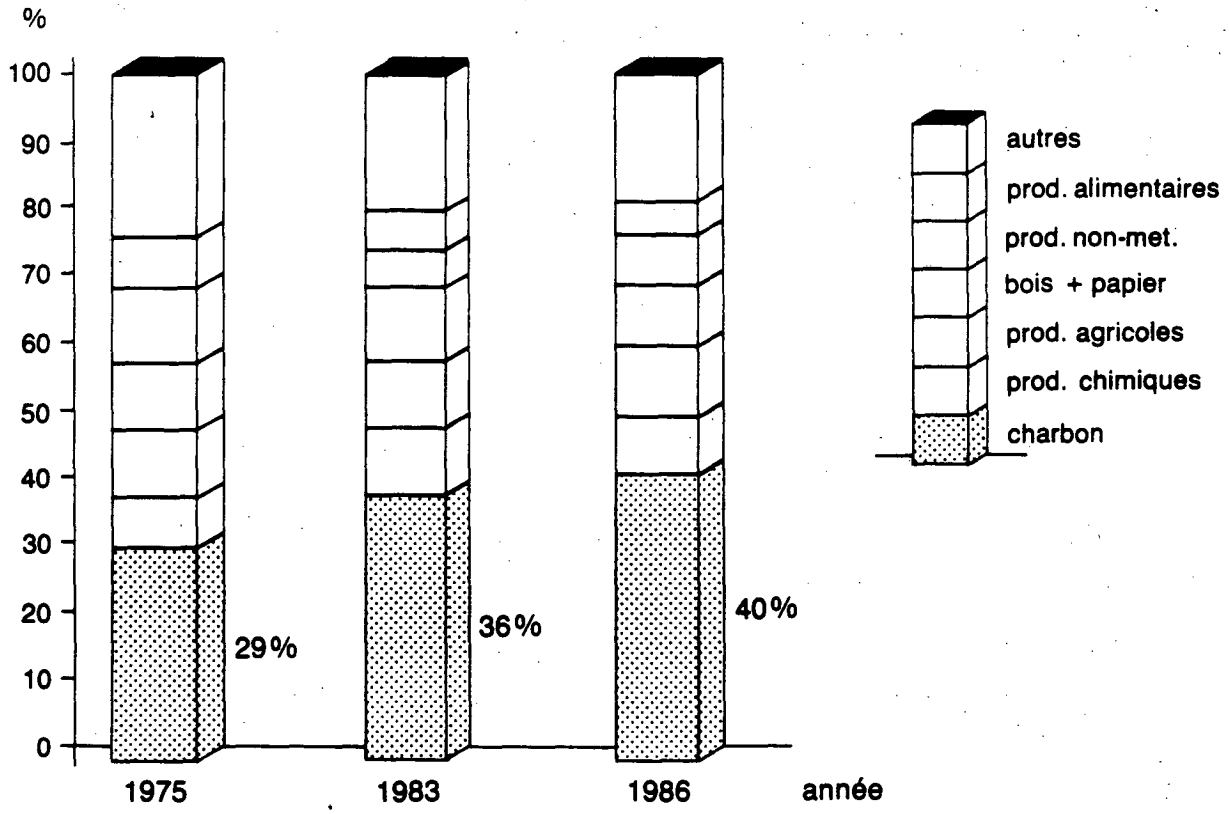


Pourtant, certains auteurs affirment que les chemins de fer ont pris une bonne part du trafic routier. Il faut préciser que cela serait attribuable à un secteur d'activité précis: le charbon.

TABLEAU 4. RÉPARTITION DES PRODUITS TRANSPORTÉS PAR CHEMIN DE FER POUR 1975, 1983 ET 1986, EN POURCENTAGE

Année / Produits	1975 %	1983 %	1986 %
Charbon	29	36	40
Produits chimiques	7	10	8
Produits agricoles	10	10	10
Bois et papier	10	10	8
Produits non métalliques	11	6	8
Produits alimentaires	7	6	6
Autres	26	22	20

FIGURE 3 RÉPARTITION DES PRODUITS TRANSPORTÉS PAR CHEMIN DE FER POUR 1975, 1983 ET 1986.



Compte tenu que le nombre total de tonnes transportées par les chemins de fer s'est maintenu au cours des vingt dernières années, soit, pour 1975, 1 395 millions de tonnes, pour 1983, 1 293 millions de tonnes, et pour 1986, 1 306 millions de tonnes, on comprend facilement pourquoi on attribue au charbon la perte subie par les transporteurs routiers. On estime à près de 518 millions le nombre de tonnes de charbon transportées par chemin de fer pour 1986 comparativement à 400 millions de tonnes en 1975.

3.2 La structure des réseaux ferroviaires

On peut regrouper en trois catégories les compagnies de chemin de fer: les transporteurs de classe 1, les régionaux et les locaux. On étudiera principalement les effets du Staggers sur les transporteurs de classe 1, les données disponibles ne se rapportant qu'à cette catégorie, quoique les régionaux et les locaux ont aussi bénéficié de cette déréglementation.

3.2.1 Les chemins de fer de classe 1

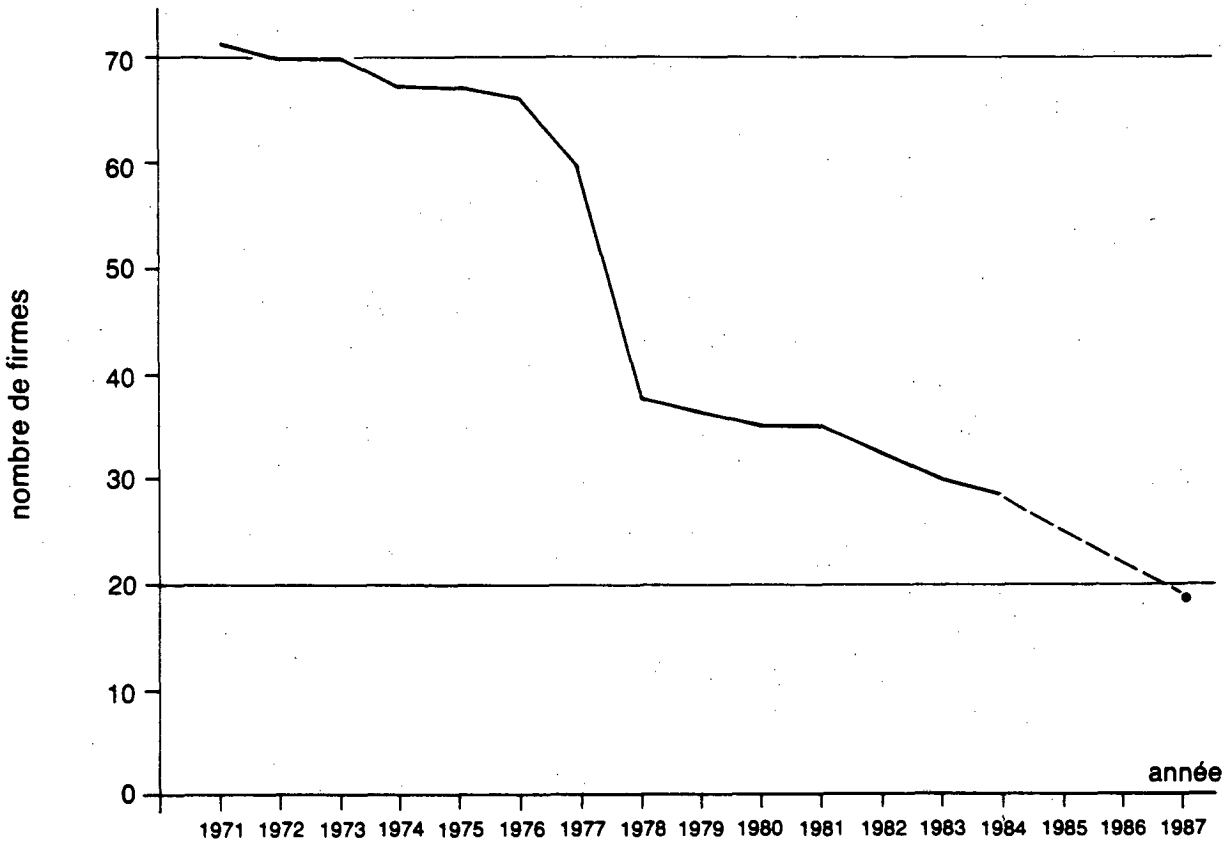
Le Staggers Act avait pour but de rentabiliser l'industrie ferroviaire et les premières compagnies visées étaient sans aucun doute celles de classe 1.

Dès 1978, avant même l'adoption du Staggers Act of 1980, on remarque une baisse importante du nombre de firmes de classe 1, soit de 59 à 37; cette première diminution sensible s'explique par un changement important du critère "chiffres d'affaires minimum" requis pour répondre au type classe 1.

TABLEAU 5. ÉVOLUTION DU CRITÈRE "CHIFFRES D'AFFAIRES" DES ENTREPRISES DE CLASSE 1 EN TRANSPORT FERROVIAIRE

ANNÉE	DOLLARS
Avant 1976	5 M $
1976	10 M $
1978	50 M $
1982	82 M $

FIGURE 4 VARIATION DU NOMBRE DE FIRMES DE CLASSE 1 DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE AMÉRICAIN.



De 1981 à 1984, la diminution du nombre de firmes est attribuable en grande partie aux fusions approuvées par l'ICC après l'adoption du Staggers Act. En 1982, en pleine récession, le critère "chiffres d'affaires" subit une nouvelle hausse passant de 50 millions de dollars à 82 millions de dollars, sans toutefois avoir autant d'effet qu'en 1978.

TABLEAU 6. VARIATION DU NOMBRE DE FIRMES DE CLASSE 1 DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Année	Nombre de firmes
1971	71
1972	70
1973	70
1974	67
1975	67
1976	66
1977	59
1978	37
1979	36
1980	35
1981	35
1982	33
1983	30
1984	28
1985	N.D.
1986	N.D.
1987	18

Il est intéressant d'observer que, malgré la baisse considérable du nombre de firmes, le nombre moyen de milles de voies ferrées par chacune des firmes tend à croître. On constate que le nombre total de milles de voies ne diminue que de 20 % de 1971 à 1987 alors que le nombre de firmes a chuté de 75 % au cours de la même période. Cela confirme le phénomène de fusions et l'expansion de plusieurs entreprises plutôt que leur faillite. On remarque que le nombre total de milles de voies de classe 1 diminue constamment à partir de 1980: la modification des procédures d'abandon, la possibilité d'entente par contrats sur les taux et l'entente sur des taux conjoints ont amené les entreprises à vendre ou à abandonner des tronçons de voies non rentables pour eux. La récession de 1982 a obligé les chemins de fer à réduire le nombre de tronçons non rentables pour l'entreprise.

FIGURE 5 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MILLES DE VOIES MOYEN PAR FIRME ET DU NOMBRE DE MILLES DE VOIES TOTAL.

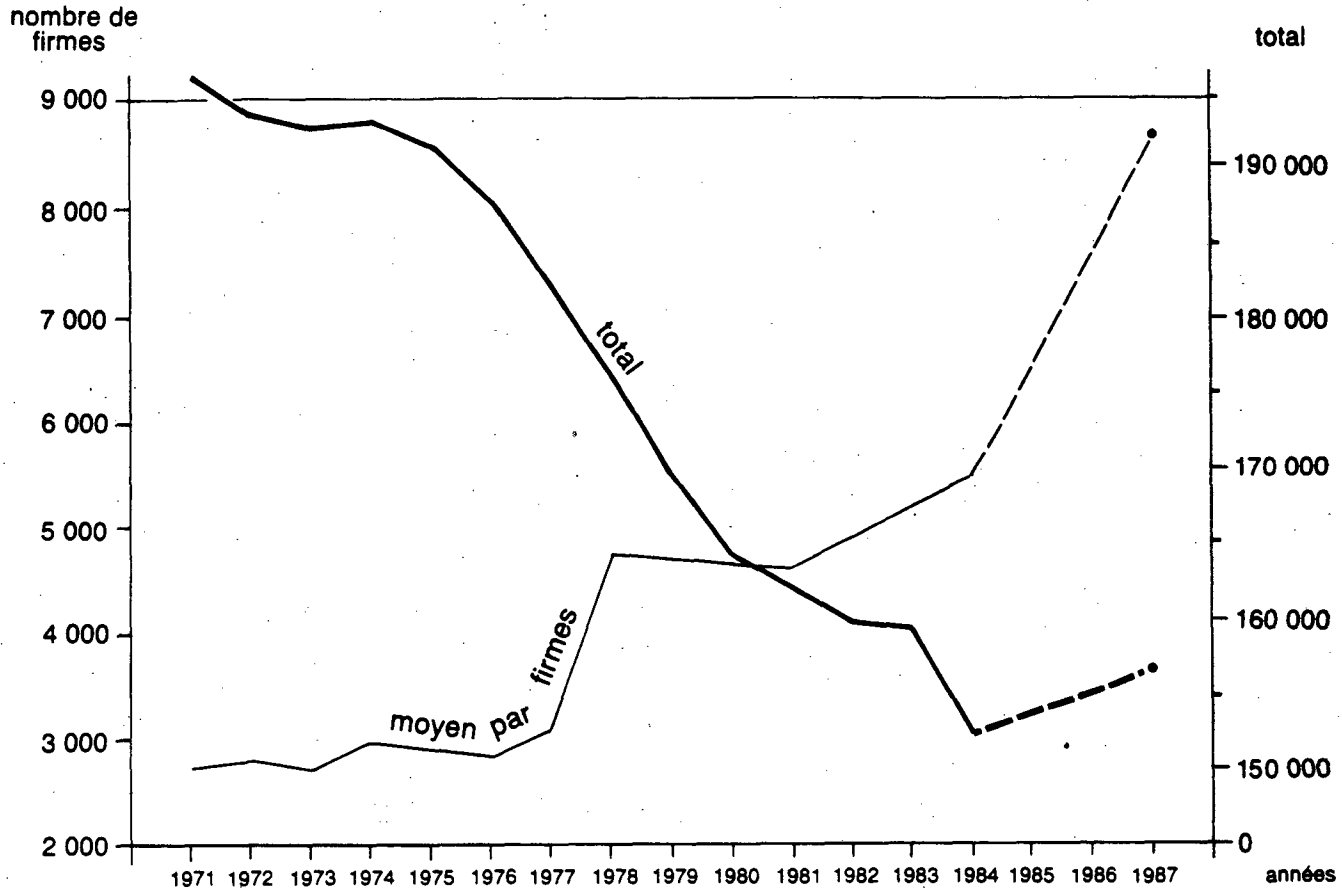


TABLEAU 7. ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE MILLES DE VOIES PAR FIRME ET DU NOMBRE TOTAL DE MILLES DE VOIES

	Milles de voies	
Année	Moyen par firme	Total
1971	2 758	195 818
1972	2 777	194 390
1973	2 754	192 780
1974	2 880	192 960
1975	2 859	191 553
1976	2 809	185 394
1977	3 091	182 369
1978	4 754	175 898
1979	4 720	169 920
1980	4 709	164 815
1981	4 633	162 155
1982	4 822	159 126
1983	5 196	155 880
1984	5 429	152 012
1985	N.D.	N.D.
1986	N.D.	N.D.
1987	8 638	155 484

3.2.2 Les chemins de fer régionaux et locaux

Il est difficile de conclure que le Staggers fut bénéfique pour l'industrie ferroviaire si nous n'observons que les compagnies de chemin de fer de classe 1. Il faut, de plus, regarder la croissance des chemins de fer régionaux et locaux et ce, aussi bien du point de vue quantité que viabilité (qualité).

Fait intéressant à noter, aucun transporteur régional n'a été créé entre 1929 et 1973, soit avant les premiers pas vers une déréglementation, l'adoption des 3R, 4R et du Staggers. La rigueur de la loi en vigueur et la situation financière précaire des entreprises en opération en sont les causes. À cette époque, le transport ferroviaire ne représentait pas un secteur attirant pour les investisseurs.

De 1980 à 1984, on assiste à un réel essor, 82 nouvelles compagnies régionales et locales sont créées. Cet essor provient de deux mouvements particuliers:

- la faillite de plusieurs transporteurs de classe 1 durant la période 1973-1984 et surtout celle des chemins de fer de l'Est et des grandes plaines des États-Unis;

- l'acquisition de tronçons viables apportant des avantages inespérés aux transporteurs régionaux durant la période 1985-1987.

Le nouveau cadre législatif du Staggers amène les transporteurs de classe 1 à négocier et à collaborer avec les petits transporteurs. D'une part, les compagnies de chemin de fer de classe 1 visent à augmenter la rentabilité de leurs entreprises et désirent vendre, à prix raisonnable, des sections de voies moins rentables compte tenu des coûts d'opération et du rendement exigé. D'autre part, les transporteurs de moindre envergure (régionaux et locaux) désirent poursuivre le service: leurs coûts étant moins élevés, cela leur permet d'en tirer un certain profit.

Ce nouveau cadre législatif permet:

. une plus grande accessibilité pour les transporteurs dans le secteur ferroviaire;

. de procéder plus rapidement, lors d'une demande d'abandon de voies;

. l'entente entre transporteurs sur des taux communs pour un service donné.

Tous ces changements expliquent que, en 1987, on compte plus de 300 transporteurs régionaux et locaux aux États-Unis.

3.3 La situation financière des compagnies de chemin de fer

3.3.1 Le taux de rendement des capitaux propres (ROE)

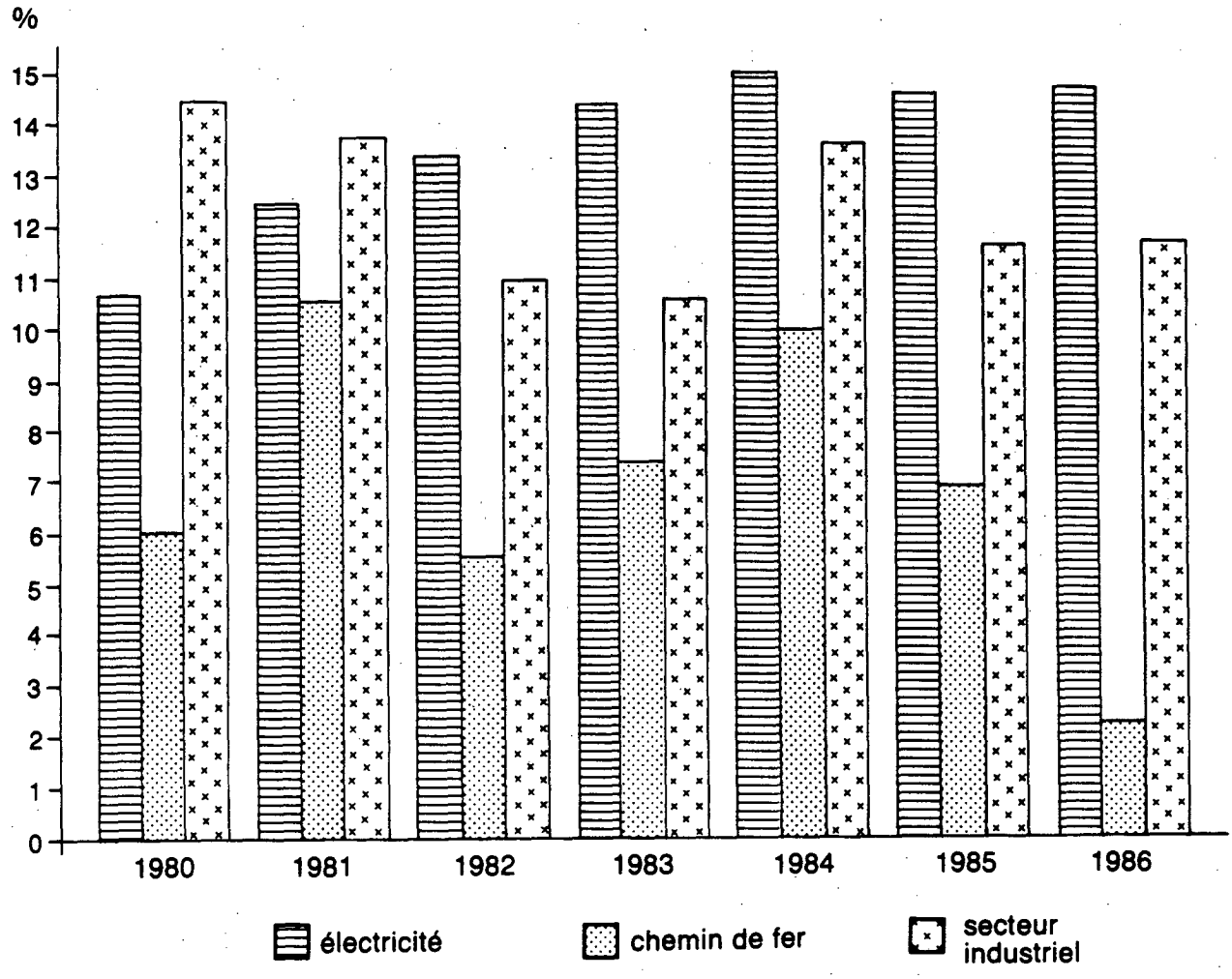
Mesure très utilisée, le taux de rendement des capitaux propres (ROE) est calculé à partir du bénéfice net. Les frais d'intérêts sont déduits par rapport aux capitaux propres. Afin de mieux comprendre la variation de ce taux (ROE), nous le comparerons à celui du secteur industriel, essentiellement non-réglementé dans son ensemble, et à celui des producteurs d'électricité qui forment un monopole réglementé.

TABLEAU 8. COMPARAISON DES TAUX DE RENDEMENTS DES CAPITAUX PROPRES (ROE) DE DIFFÉRENTS SECTEURS INDUSTRIELS AMÉRICAINS

Année	Électricité	Chemin de fer	Secteur industriel
1980	10,7	6,0	14,4
1981	12,4	10,5	13,7
1982	13,2	5,4	10,9
1983	14,3	7,3	10,5
1984	14,9	9,9	13,5
1985	14,4	6,8	11,5
1986	14,5	2,1	11,6

Il est évident que le taux de rendement observé pour les compagnies de chemin de fer est nettement inférieur à celui d'autres secteurs comme l'électricité. C'est d'ailleurs par des secteurs semblables que le rendement total du secteur industriel américain est freiné. Quand on examine les taux de rendement des producteurs d'électricité, on observe une croissance puis une stabilité au cours des dernières années, soit à partir de 1983. Par contre, les taux de rendement des chemins de fer fluctuent considérablement aux cours des années de sorte qu'il est très difficile d'établir une tendance. Seule l'année 1981 reflète la situation normale d'un rendement comparable à celui du secteur industriel.

FIGURE 6 COMPARAISON DES TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES (ROE) DE DIFFÉRENTS SECTEURS INDUSTRIELS AMÉRICAINS.



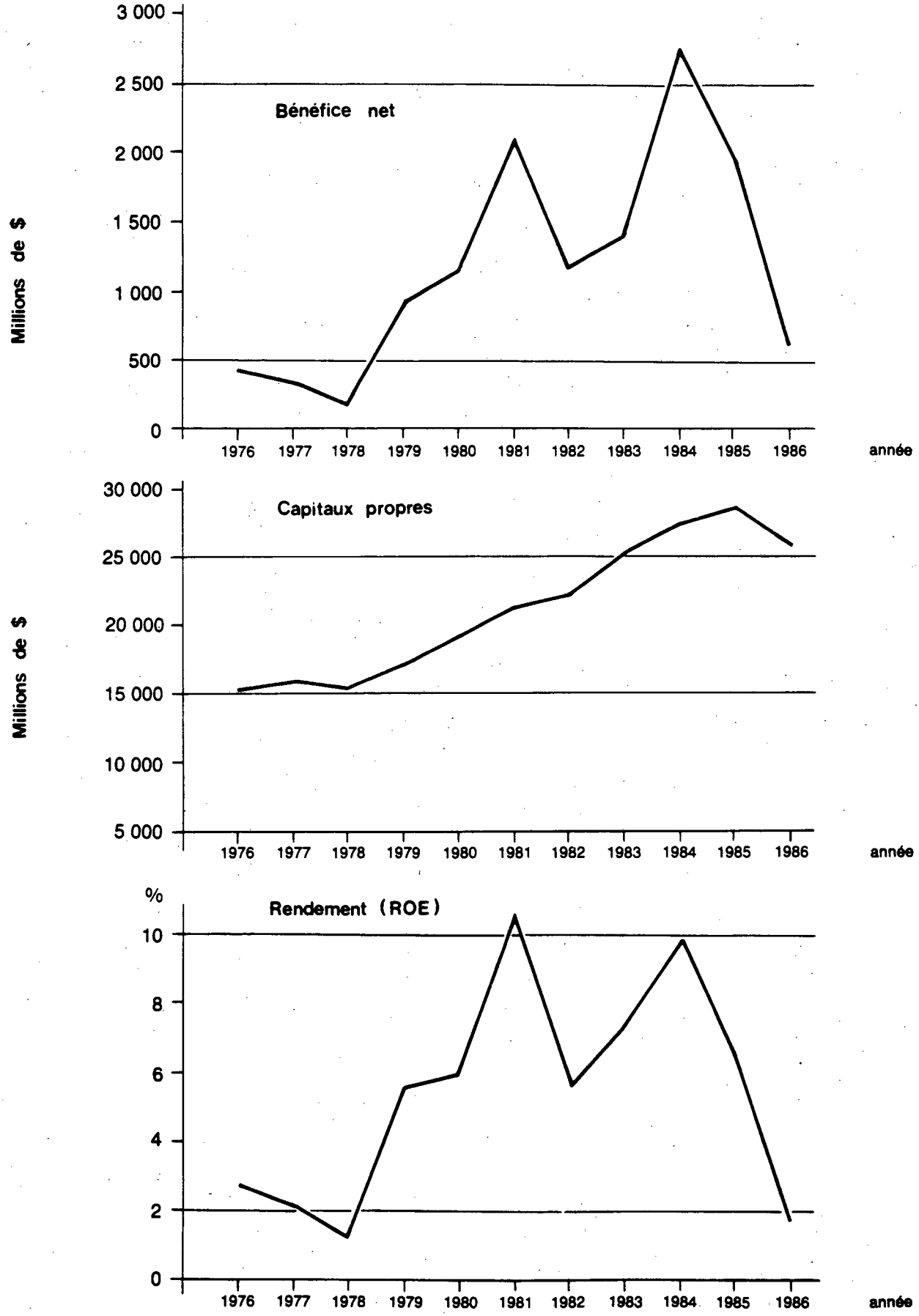
L'explication de la variation du taux de rendement des capitaux propres provient surtout de la grande fluctuation du bénéfice net au cours des années. On observe que, entre 1976 et 1979, les bénéfices nets étaient nettement inférieurs à ceux qui suivirent l'adoption du Staggers Act, mais comme pour les autres améliorations, le Staggers n'est pas le seul responsable de cette variation. La récession de 1982, les changements dans les méthodes comptables et dans la loi fiscale américaine expliquent plusieurs des écarts obtenus.

TABLEAU 9. CALCUL DU TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES (ROE) DES CHEMINS DE FER AMÉRICAINS

Année	Bénéfice net (M de $)	Capitaux propres (M de $)	Rendement (ROE) (en %)
1976	414	15 086	2,8
1977	339	15 478	2,2
1978	202	15 296	1,3
1979	913	16 719	5,5
1980	1 129	18 777	6,0
1981	2 141	20 320	10,5
1982	1 152	21 200	5,4
1983	1 797	24 775	7,3
1984	2 702	27 172	9,9
1985	1 882	27 528	6,8
1986	544	25 968	2,1

SOURCE: L'expérience américaine de déréglementation ferroviaire et sa pertinence pour le Canada. Peat, Marwick, Janvier 1987.

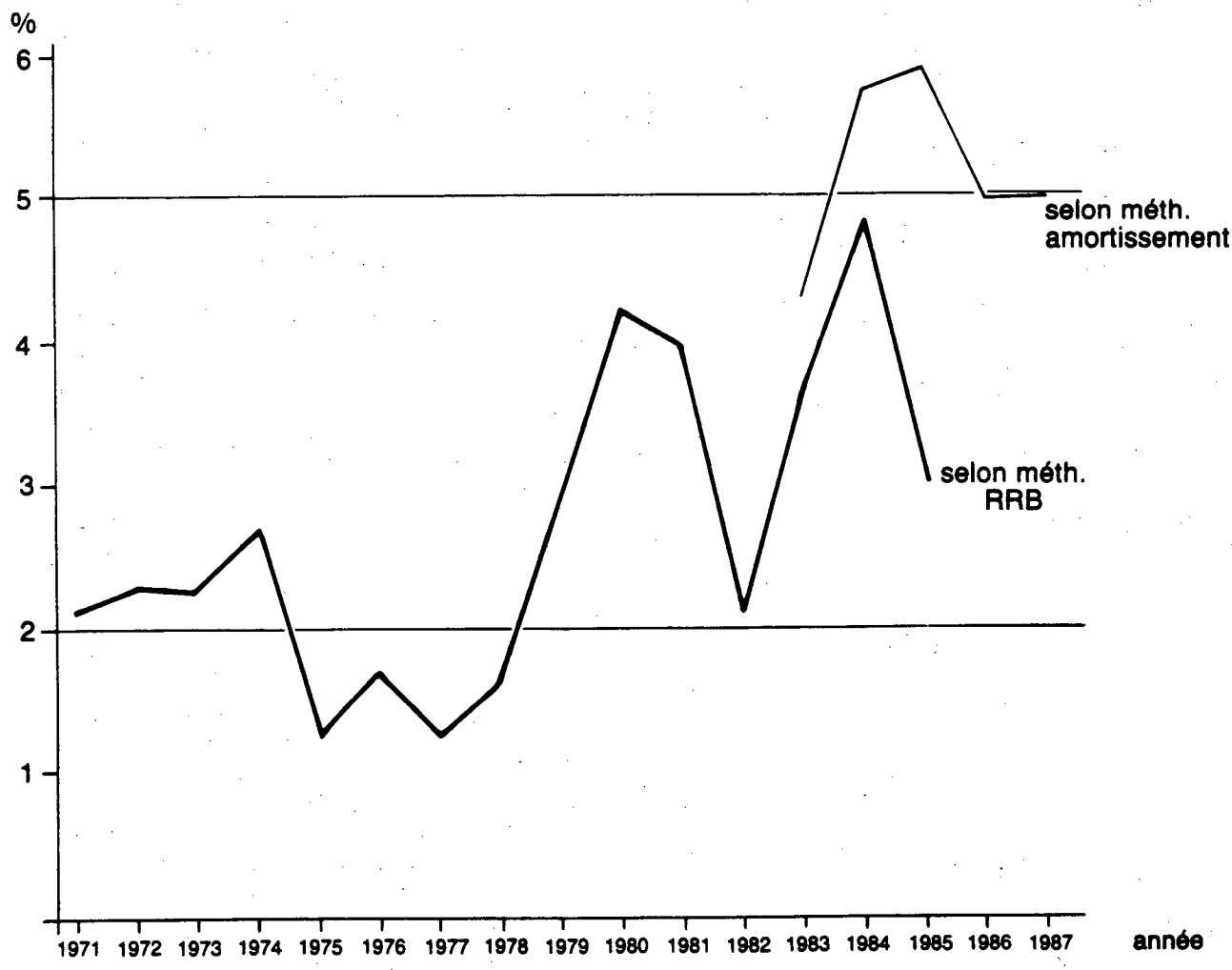
FIGURE 7 ÉTAPES DU CALCUL DU TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES (ROE) DES CHEMINS DE FER AMÉRICAINS.



3.3.2 Le taux de rendement du capital investi (ROI)

Le taux de rendement du capital investi pour le secteur ferroviaire est le quotient du bénéfice d'exploitation net par le capital investi net, l'amortissement et les impôts étant déduits du revenu dans le calcul du bénéfice d'exploitation. Ceci implique que, comme dans les cas précédents, des éléments extérieurs au Staggers comme la récession, les changements de politiques fiscales et les méthodes comptables influencent le bénéfice d'exploitation net et par le fait même le taux de rendement du capital investi (ROI).

FIGURE 8 ÉVOLUTION DU TAUX DE RENDEMENT DU CAPITAL INVESTI (ROI) DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AMÉRICAINES.



Un bel exemple de l'influence sensible de ces variations est le changement en 1983 qui selon la méthode RRB auraient été imputés aux charges d'exploitation et sont maintenant ajoutés aux investissements selon la méthode d'imputation axée sur l'amortissement. Ce changement radical a pour effet de rendre incomparable les données antérieures à 1983 avec celles suivant 1983. Il en est de même avec les dépenses d'impôt, on procède régulièrement à des réformes fiscales ce qui fait varier le bénéfice et restreint davantage l'observation des effets de la loi sur le taux de rendement.

TABLEAU 10. ÉVOLUTION DU TAUX DE RENDEMENT DU CAPITAL INVESTI (ROI) DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AMÉRICAINES

Année	Taux de rendement	
	Selon méthode RRB	Selon méthode de l'amortissement
1971	2,12	
1972	2,34	
1973	2,33	
1974	2,70	
1975	1,20	
1976	1,60	
1977	1,24	
1978	1,58	
1979	2,93	
1980	4,22	
1981	3,98	
1982	2,11	
1983	3,6	4,3
1984	4,7	5,7
1985	3,0	5,8
1986	N.D.	4,9
1987	N.D.	4,9

TABLEAU 11. BÉNÉFICES NETS D'EXPLOITATION DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AMÉRICAINES DE 1972 À 1986 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Année	Bénéfices nets d'exploitation
1972	653 827
1973	649 828
1974	768 106
1975	350 682
1976	451 832
1977	343 093
1978	427 451
1979	837 232
1980	1 312 400
1981	1 360 611
1982	742 231
1983	1 837 854
1984	2 536 673
1985	1 746 386
1986	506 591

Une des principales raisons de l'augmentation importante des bénéfices au cours des années 1979 à 1981 est l'augmentation sensible des tarifs, tandis qu'en 1986 la baisse s'explique par l'augmentation des taxes dues aux impôts reportés et à l'imputation de charges spéciales.

En résumé, la situation financière des compagnies de chemin de fer s'est améliorée à la suite de l'adoption du Staggers quoiqu'une partie de cette amélioration est attribuable à des phénomènes extérieurs à la loi.

3.4 Les expéditeurs des chemins de fer

D'une part, le Staggers Act visait en premier lieu à assurer la viabilité du système ferroviaire, c'est-à-dire la rentabilité des compagnies de chemin de fer; d'autre part, la loi voulait aussi protéger et améliorer la qualité et la diversification des services offerts aux expéditeurs et plus particulièrement aux expéditeurs dits "captifs". C'est pourquoi la loi contient des mesures pour instaurer le dépôt des tarifs, favoriser la concurrence, protéger les expéditeurs captifs contre les abus lorsqu'il y a dominance de marché et leur permettre la négociation de taux par contrats confidentiels. Tous ces éléments ont modifié la politique stricte de détermination de tarifs communs standard par l'organisme de contrôle ICC. Une négociation des tarifs avec les clients plutôt qu'entre les transporteurs est devenue possible.

D'autres règlements ont pu profiter indirectement aux expéditeurs sans que l'on puisse en mesurer précisément la portée; c'est le cas, entre autres, de certaines fusions ou abandons de lignes qui ont amélioré les contrats entre les deux parties.

De façon générale, les expéditeurs concluent qu'il y a eu réduction du temps de livraison, des pertes et dommages aux marchandises, augmentation des wagons disponibles, du matériel et de la technologie ferroviaire adéquate, de même qu'une augmentation de la fiabilité des transporteurs par rapport aux engagements qu'ils ont pris envers l'expéditeur.

3.5 La sécurité ferroviaire

La sécurité dans le transport ferroviaire a augmenté depuis l'adoption du Staggers Act. Le Staggers, à ce sujet, énonce

qu'il faut "promouvoir un système de transport ferroviaire sûr et efficace...". Il faut reconnaître que la sécurité dans le transport ferroviaire contrairement à la santé financière, ne faisait pas partie des priorités du gouvernement.

Cependant, la sécurité est une conséquence directe de l'application et des implications des autres règlements. Ce sont principalement: l'amélioration de la situation financière qui a permis l'investissement de milliards de dollars pour réparer et améliorer le système de voies et les équipements; l'augmentation de la concurrence, jointe à l'opportunité d'entente sur les taux par contrats, a obligé les transporteurs à mettre en place les installations adéquates pour respecter leurs contrats qui contenaient des clauses particulières sur le service à donner. Les taux négociés ont aussi amené une prudence accrue en ce qui concerne la sécurité. D'une certaine façon, les tarifs négociés réduisent les profits et les transporteurs ne veulent pas être responsables des bris, dommages ou pertes qui pourraient survenir à la suite de négligence ou de bris de leurs installations et équipements pour ne pas réduire davantage cette marge de profit. Ces facteurs ont eu de plus une incidence sur la sécurité ferroviaire puisque depuis 1980:

. les accidents de chemin de fer ont diminué de 67 %;

. le taux d'accidents par million de milles-train a baissé de 59 %;

. les déraillements ont diminués de 60 %;

. les accidents impliquant des matières dangereuses de même que les accidents où il y a eu échappement de produits dangereux dans l'environnement ont diminué de 56 %;

. pour leur part, les accidents mortels ont baissé de 47 % et n'en a signalé aucun se rapportant aux matières dangereuses depuis 1980.

Compte tenu de la situation de la sécurité ferroviaire dans l'ordre de priorités du gouvernement, on peut conclure qu'il y a eu une nette amélioration de la protection offerte aux usagers et aux expéditeurs dans le domaine du transport ferroviaire avec l'avènement du Staggers Act of 1980.

TABLEAU 12. NOMBRE D'ACCIDENTS DE TRAIN AUX ÉTATS-UNIS DE 1976 À 1985

Année	Accidents de train	Accidents aux passages à niveau	Accidents impliquant des matières dangereuses
1976	10 248	12 114	-
1977	10 362	12 299	-
1978	11 277	12 435	1 001
1979	9 740	11 552	926
1980	8 451	9 763	819
1981	5 781	8 546	586
1982	4 589	7 158	494
1983	3 906	6 562	422
1984	3 900	6 633	436
1985	3 430	6 353	415

Source: Federal Railroad Administration, Accident/Incident Bulletins.

3.6 La main-d'oeuvre du transport ferroviaire

3.6.1 La rémunération

La loi contient peu de règlements concernant directement les employés. Un de ces articles stipule qu'il faut "encourager une rémunération équitable des travailleurs et leur procurer des conditions au moins aussi favorables que celles établies en vertu de l'article...".

Certaines données nous permettent d'observer une augmentation des salaires moyens durant les années qui ont suivi l'adoption du Staggers Act.

TABLEAU 13. COMPARAISON DES REVENUS ANNUELS MOYEN PAR EMPLOYÉ DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AMÉRICAINES DE 1975 À 1985 (CLASSE 1 SEULEMENT) À CEUX DU SECTEUR (TRANSPORT) ET À L'ENSEMBLE DES SECTEURS INDUSTRIALISÉS

Année	Compagnies de chemin de fer $	% d'augmentation	Secteur transport $	% d'augmentation	Secteur industriel $	% d'augmentation
1975	18 584	-	16 060		12 516	
1976	21 088	13,5	N.D.		N.D.	
1977	22 824	8,2	N.D.		N.D.	
1978	25 197	10,4	N.D.		N.D.	
1979	27 509	9,2	N.D.		N.D.	
1980	29 987	9,0	24 662		18 612	
1981	33 432	11,5	26 787	8,6	20 372	9,4
1982	37 004	10,7	28 552	6,6	21 970	7,8
1983	40 766	10,2	29 721	4,0	23 287	6,0
1984	43 844	7,5	N.D.		N.D.	
1985	44 568	2,0	N.D.		N.D.	

SOURCE: Statistical abstract of the United States, U.S. depart. of Commerce, Bureau of the Census 1982-83 et 1986, nos. 664 et 697 respectivement.

3.6.2 Les emplois

On constate un déclin du nombre d'emplois dans le transport ferroviaire.

TABLEAU 14. NOMBRE D'EMPLOYÉS DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE 1971 À 1988 (CLASSE 1)

Année	Nombre d'employés
1971	544 497
1972	527 235
1973	524 422
1974	533 277
1975	494 348
1976	496 491
1977	501 389
1978	491 254
1979	502 802
1980	480 410
1981	456 855
1982	397 007
1983	341 507
1984	343 654
1985	323 946
1986	295 699
1987	270 000*
1988	245 000*

* Estimation

Plusieurs facteurs ont influencé la fluctuation de la main-d'oeuvre du transport ferroviaire au cours de cette période. De 1971 à 1980, une diminution du nombre d'employés de l'ordre de 10 % est due à une mise à pied partielle ou massive selon que les firmes réduisaient leur personnel à cause d'une situation financière précaire ou tout simplement d'une faillite.

À partir de 1980, cette décroissance s'accentue mais il serait inexact d'en attribuer la cause qu'au Staggers seulement car la récession de 1982 étant responsable à elle seule d'une bonne part de cette situation.

Une autre précision s'impose, les chiffres du tableau précédent ne comprennent que les employés de classe 1. Il est important de se rappeler que la création d'entreprises locales et régionales de chemin de fer a maintenu un bon nombre de ces emplois n'apparaissent pas dans nos statistiques, ce qui atténue considérablement l'effet négatif que l'on pourrait attribuer au Staggers Act sur la main-d'oeuvre.

4. ORGANISMES RÉAGISSANT AU STAGGERS ACT OF 1980

Différents organismes se sont créés dans les années qui suivirent l'adoption du Staggers; certains pour contester carrément la déréglementation en transport ferroviaire, d'autres pour approuver et encourager cette tendance.

4.1 Consumers United for Rail Equity

CURE est un organisme de 80 membres, composé essentiellement de corporations d'envergure oeuvrant principalement dans le charbon ou dans la production d'électricité. CURE est l'un des plus féroce opposants à la déréglementation ferroviaire, il croit que la seule façon d'atteindre les objectifs de départ, c'est-à-dire:

- la protection des expéditeurs captifs contre des taux ferroviaires déraisonnables;

- un maximum de compétition entre chemin de fer, c'est de réglementer derechef le secteur du transport ferroviaire.

Il essaie de convaincre le Congrès que les compagnies de chemin de fer abusent de la liberté accordée par le Staggers et que les activités ferroviaires ont besoin de contrôles gouvernementaux additionnels surtout en ce qui concerne les tarifs. Pour CURE, lorsqu'on parle de consommateurs, cela se traduit par producteurs de charbon et d'électricité, dont la plupart sont des expéditeurs captifs puisque les alternatives de transport sont limitées et que cela entraîne des coûts plus élevés. CURE propose la détermination d'un taux selon une formule standard en remplacement de la notion de coûts différentiels influencés par le marché actuellement en vigueur.

Cela aurait des conséquences importantes sur les parcours à faible densité. Le service offert aux expéditeurs sur ces tronçons risquerait d'être affecté voire même éliminé si les revenus devenaient inadéquats; les transporteurs concentreraient plutôt leurs ressources sur les corridors à haute densité là où la demande de service apporte des revenus permettant de nouveaux investissements.

Présentement, le projet de loi de CURE a été modifié et est connu sous le nom de projet de Loi LuKen. Ce projet contient des propositions acceptables par les deux parties soient d'une part The Association of American Railroads (AAR) et The Committee Against Revising Staggers (CARS) et d'autre part le Consumers United for Rail Equity (CURE). Les principales clauses de ce projet concernent:

. les taux raisonnables:

- pour déterminer si une compagnie de chemin de fer domine un marché, on ne peut considérer ou évaluer l'élément concurrence à son point d'origine;

- lorsqu'un taux excède 220 % du ratio revenus/coûts variables, la compagnie de chemin de fer à le fardeau de la preuve que le tarif qu'elle demande est raisonnable;

- l'ICC peut utiliser un coût indépendant comme mesure pour déterminer si un taux est raisonnable. Ce coût indépendant est défini comme le coût le moins dispendieux pour fournir à un ou plusieurs expéditeurs un choix de services dans une situation de concurrence efficace. On fait ici référence au coût de revient

pour une entreprise similaire à fournir un service comparable, et ce coût sert de critère de comparaison, de référence pour juger qu'un taux est raisonnable ou non.

. la concurrence:

- comme dans le projet de loi CURE, un chemin de fer doit établir un taux commun à la demande d'un autre transporteur ou d'un expéditeur. Ce taux commun doit permettre un ratio revenus/coûts variables moins élevé qu'un taux unique entre ces deux mêmes points;

. d'autres points importants:

- il accorde à l'ICC le pouvoir d'appliquer un facteur d'ajustement aux taux. Ce calcul permet d'augmenter ou de réduire les taux déposés. Ce facteur d'ajustement est une fraction, un indice obtenu en mettant en rapport: au numérateur, le dernier taux publié dans "Index of Railroad Costs" qui reflète les changements dans la composition des coûts ferroviaires pour la période inclus; au dénominateur par le facteur approprié soit: le facteur d'ajustement des taux du 4e trimestre de 1980, du 4e trimestre de 1982 ou celui du 4e trimestre pour les 5 années subséquentes, dans le cas présent on utilise le 4e trimestre de 1987. C'est d'ailleurs par le calcul de ce facteur qu'on a mis fin à une dispute légale concernant le pouvoir de l'ICC de réduire ou refuser une augmentation si les projections faites pour les augmentations des coûts étaient trop élevées.

- les compagnies de chemin de fer doivent assister financièrement, jusqu'à 10 000 $, les petits expéditeurs dans les procédures entamées afin de faire la preuve du caractère raisonnable d'un taux. Cela correspond à une demande de CURE qui, associé au CFA (Consumers Federation of America) dénonçait les difficultés et les coûts d'une telle démarche;

- un dernier point important, on exige de l'ICC qu'il règle tous les cas concernant les taux moins d'un an après leur promulgation, cela pour amener l'ICC à adopter des règles facilitant le règlement de ces situations.

Ce projet de loi est actuellement accepté par le sous-comité des Transports, parrainé par monsieur Thomas A. LuKen et se veut un compromis acceptable entre les demandes des deux parties. Cependant, lors de sa présentation aux membres du Sénat le 20 septembre dernier, il a été défait de justesse par un vote de 10 à 9. Il faudra attendre l'automne prochain pour que le projet soit à nouveau présenté devant le Sénat.

4.2 National Industrial Transportation League (NITL)

NITL donne crédit au Staggers Act qui a permis un nouvel enrivonnement dans lequel expéditeurs et transporteurs doivent trouver eux-mêmes une solution à leurs problèmes au lieu de présenter leur cause devant les commissaires de l'ICC. Ceux-ci jouent un rôle de négociateurs quand expéditeurs et transporteurs ne peuvent régler leurs différends.

NITL reproche de plus à l'ICC de limiter la portée de la réforme que contient le Staggers au sujet de la compétition.

4.3 Committee Against Revising Staggers (CARS)

CARS est une association composée de 320 expéditeurs incluant des expéditeurs de produits manufacturiers et produits en vrac et appuie la déréglementation dans le transport ferroviaire. Ils affirment que le Staggers a permis un meilleur service et ce à un taux inférieur et qu'un bon nombre d'expéditeurs ont négocié un contrat avantageux à long terme avec les transporteurs.

4.4 American Short Line Railroad Association (ASLRA)

ASLRA affirme que la Loi défavorise les chemins de fer d'intérêt local à la faveur des chemins de fer de classe 1. L'Association demande à l'ICC de trouver des solutions et d'entreprendre des actions permettant de rétablir la situation.

4.5 National Association Regulatory Utility Commission (NARUC)

NARUC est en situation conflictuelle par rapport aux effets du Staggers. D'une part, NARUC est membre de l'Agence responsable de la régularisation des taux pour les services électriques, donc très concerné par les prix payés par les transporteurs locaux pour l'utilisation d'électricité. D'autre part, en plus d'être membre, il est responsable de la réglementation du transport ferroviaire inter-état dont le développement est attribué à la Loi Staggers.

Nous avons abordé et décrit sommairement les principaux organismes touchés par le transport ferroviaire, il en existe d'autres. Le but de ce chapitre n'est pas de présenter chacun d'eux en définissant leurs objectifs mais plutôt de montrer l'existence d'organismes défendant des intérêts qui, dans bien des cas, sont opposés. Citons en exemple le cas le plus connu de CURE et de CARS.

5. COMMENTAIRES SUR LA DÉRÉGLEMENTATION FERROVIAIRE CANADIENNE PAR RAPPORT À LA DÉRÉGLEMENTATION AMÉRICAINE

5.1 Situation économique

L'industrie ferroviaire américaine était en crise depuis les années 1970 et durant cette période dix des plus importants chemins de fer américains déclaraient faillite. Les installations de même que le matériel sont en grande partie désuets, ce qui obligent les transporteurs à réduire leur vitesse et ainsi accuser des retards coûteux pour les deux parties.

Au Canada, la situation est différente. En 1967, la Loi nationale sur les transports déréglemente de façon significative la tarification et le transport ferroviaire, permettant aux chemins de fer de réaliser des revenus adéquats, leur assurant un certain degré de viabilité et les aidant à maintenir en bon état leur réseau ferroviaire. Ainsi la Loi Staggers représente un projet de loi protégeant tout particulièrement les transporteurs tandis que la Loi nationale canadienne de 1987 sur les transports veut répondre davantage aux besoins des expéditeurs.

Quelques observations en ce qui concerne:

. la concurrence, l'arbitrage et les contrats confidentiels

- Canada: on prévoit une réduction sensible des recettes et une légère augmentation du trafic;
- É-U : ces trois facteurs ont permis une augmentation des recettes.

. la qualité du service

- Canada: on prévoit une augmentation de la qualité de service et une diminution des pertes et dommages;
- É-U : augmentation de la qualité du service et diminution des pertes et dommages.

. la tarification

- Canada: on prévoit une réduction des tarifs et des recettes ferroviaires compte tenu de l'augmentation de la concurrence;
- É-U : ce facteur a permis un ralentissement de l'augmentation des tarifs qui s'est maintenu en-dessous du taux d'inflation moyen.

. la main-d'oeuvre

- Canada: on prévoit que le nombre d'emplois continuera à décroître sans en attribuer la responsabilité à la déréglementation;
- É-U : le nombre d'emplois a diminué considérablement après 1980 mais la Loi Staggers n'est pas le seul responsable de cette baisse, la récession et les fusions ont contribué à ce phénomène.

. la sécurité

- Canada: en matière de sécurité, le Canada ne connaît pas de graves problèmes; au contraire, la situation est bonne et les améliorations que l'on pourra apporter dans le futur seront attribuées à l'efficacité du personnel plutôt qu'à l'amélioration du réseau ferroviaire;
- É-U : l'amélioration de la sécurité dans le transport ferroviaire se traduit par l'augmentation de la qualité des installations laissées à l'abandon depuis plusieurs années à cause du manque d'argent pour effectuer les investissements nécessaires à la réfection du système.

Les quelques commentaires sur la situation canadienne par rapport à celle des États-Unis sont tirés de l'Étude de Peat, Marwick intitulée: "L'expérience américaine de déréglementation ferroviaire et sa pertinence pour le Canada", janvier 1987. Nous conseillons à ceux que le sujet intéresse de se référer à cette étude.

CONCLUSION

La loi "Staggers Act of 1980" fut l'étape décisive de la déréglementation du transport ferroviaire américain, amorcée en 1973 par le 3R - Regional Rail Reorganization Act of 1973. Cette Loi est de toute évidence une loi favorable aux transporteurs.

Il est toutefois difficile de quantifier et de qualifier exactement la contribution du Staggers dans l'amélioration de la situation des chemins de fer car de nombreux facteurs de nature économique ou lié à la concurrence ont eu un rôle à jouer. Certains de ces facteurs leur ont été défavorables. Citons, par exemple, la récession de 1982. Si les chemins de fer ont réussi à améliorer leur situation malgré cette période difficile, il est permis de croire à l'existence d'éléments positifs dans le Staggers. La déréglementation du transport routier (camionnage) a augmenté pour sa part la concurrence et atténué une partie des avantages du Staggers. Par contre, des nouvelles mesures fiscales et des nouvelles méthodes comptables ont appuyé le mouvement de cette même loi.

Même si les États-Unis sont à réviser une partie de cette déréglementation dans le projet de loi LuKen, on ne peut nier les facteurs positifs de la loi Staggers. D'ailleurs, l'ensemble des principales dispositions demeurent, et on assiste seulement à des ajustements dans la formulation, l'interprétation ou le partage des responsabilités revenant à chacun.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Association of American Railroads, "Railroad Facts", 1987 Edition.

Association of American Railroads, "Since Stagger's ... A comprehensive look at the results of the Stagger's Rail Act of 1980", pochette publicitaire.

BLACK, William R., "Railroads for Rent", 1986, 342 p.

BUSHELL, Chris, "Railway Directory & Year Book", ISBN 061700389-0, 1985.

FORMBY, John and HERMAN, Judith, "Recent Developments in Rail Regulation - Reinterpreting the 4-R Act 1980 -", Proceedings, CTRF, Vol. XXI, no. 1, 1980, pp. 369-378.

GREENBERG, Edward, "Current Railroad Pricing options under the Stagger's Act", Proceedings, CTRF, Vol. XXIV, no. 2, 1983, pp. 200 à 204.

HEALY, Kent T., "Performance of the U.S. Railroads since World War II", 1985, 296 p.

LANDE, Richard, "The Stagger's Rail Act of 1980 and the 5b(2) decision of the ICC", Proceedings of sixteenth annual Meeting, Canadian Transportation Research Forum, 1981, pp. 41-57.

MacAVOY, Paul and SNOW, John, "Railroad Revitalization and Regulatory Reform", 1977, 247 p.

Office of the Federal Register, "Government Manual", 1986-87, The United States.

PEAT, MARWICK ET ASSOCIÉS, "L'expérience américaine de déréglementation ferroviaire et sa pertinence pour le Canada", Janvier 1987, 86p.

ROCKEY, Craig F., "The formation of Regional Railroads in the United Stages", Transportation Journal, 1987, pp. 6-13.

SWEENEY, McCARTHY, KALISH, CUTLER, "Transportation Deregulation, What's Deregulated and What Isn't", 1986, 309 p.

.../2

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES (suite)

THOMPSON, Stephen, "The profitability of Railroads after exactment of the Staggers Rail Act of 1980", 1985, 22 p.

Traffic Management, "Anti-Staggers Forces gain ground in Fight", December 1987, p. 16.

Traffic World, "ICC Bureau Criticizes Conclusions of Cure, Others on Staggers Studies", December 2, 1985, pp. 60-61.

Traffic World, "Subcommittee Approves Staggers Act Revision", November 9, 1987, pp. 5-6.

United States General Accounting Office, "Shipper Experiences and Current Issues in ICC Regulation of Rail Rates", GAO, September 1987, pp. 2-19.

U.S. Government, "Staggers Rail Act of 1980, Report of the Committee on conference on S. 1946", September 1980.

WHEELER, Porter K. and FREELAND, Ronald, "Joint Rate Cancellations Since the Staggers Rail Act of 1980", Proceedings, CRTF, Vol. XXVII, no. 1, 1986, pp. 122-130.

WILLIG, Robert and BAUMOL, William, "Using Competition as a Guide Regulation", no. 1, 1987, pp. 28-35.

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 066 748

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports