

768086

1.2.0

RECU
 CENTRE DE DOCUMENTATION
 JUIN 5 1986
 TRANSPORTS QUÉBEC

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

LA DEREGLEMENTATION
DU TRANSPORT AERIEN
AUX ETATS-UNIS

Analyse de divers textes
 de monsieur Alfred E. Kahn
 président du "Civil Aeronautics Board"

Québec, février 1979

Jean-François Bouchard,
 Service des Relations
 Ministérielles,
 Ministère des Transports.

CANQ
 TR
 BSM
 169

LA DEREGLEMENTATION

DU TRANSPORT AERIEN

AUX ETATS-UNIS

Suite à une première rencontre entre le sous-ministre des Transports du Québec et monsieur Alfred E. Kahn, alors président du "Civil Aeronautics Board" des Etats-Unis, ce dernier a fait parvenir une documentation abondante relatant certaines étapes critiques du processus de déréglementation du transport aérien qui est présentement en cours aux Etats-Unis. Cette documentation est particulièrement intéressante et cohérente puisqu'elle relate et intègre quelques-unes des actions les plus marquantes dans ce mouvement de déréglementation. Il s'agit d'abord de deux discours de M. Kahn traitant, l'un des motifs économiques en faveur de la déréglementation, l'autre des aspects légaux et des procédures inhérents à un tel changement; le dossier comprend également cinq décisions récentes du Civil Aeronautics Board, qui étayaient les principes énoncés par M. Kahn.

- a) Kahn, Alfred E.; A paean to legal creativity; discours donné le 8 août 1978 devant l'Association du Barreau Américain, à New York.
- b) Kahn, Alfred E.; Applications of economics to an imperfect world; discours donné le 26 août 1978 devant l'Association Economique Américaine, à Chicago.

2/...

- c) Décision portant sur le service aérien à l'aéroport d'Oakland (Californie), numéro 78-4-121, 19 avril 1978.
- d) Décision portant sur les services aériens à prix réduit à l'aéroport de Midway de Chicago, numéro 78-7-40, 12 juillet 1978.
- e) Décision portant sur l'expansion des services aériens à l'aéroport de Midway de Chicago, numéro 78-7-41, 12 juillet 1978.
- f) Décision portant sur l'extension des services de la compagnie aérienne Piedmont jusqu'à Boston, numéro 78-8-97, 17 août 1978.
- g) Décision portant sur les tarifs conjoints et les tarifs réduits, numéro 78-8-152, 25 août 1978.

1. Le CAB et la réglementation

Depuis sa nomination au CAB, monsieur Kahn a remis en cause la conception même que se faisait cette commission de son propre rôle de régulateur du transport aérien aux Etats-Unis. En effet, depuis sa création, il y a 40 ans, le CAB voyait son rôle de protecteur de l'intérêt public dans le transport aérien comme celui d'un chef d'orchestre omniprésent et d'un arbitre ultime de la concurrence entre les transporteurs. Dans l'esprit de la Commission le meilleur service public dans ce domaine devait être assuré par une répartition

3/...

équitable des diverses lignes aériennes entre un nombre relativement petit de transporteurs d'envergure nationale, et par un ensemble extrêmement complexe de règles qui devaient assurer des monopoles virtuels (et des oligopoles, dans le cas des quelques marchés aériens les plus importants) aux transporteurs détenteurs de concessions.

Cette optique était probablement motivée par le petit nombre de transporteurs aériens en existence à l'époque de la création du CAB, par la non-rentabilité de plusieurs des liaisons aériennes à ce moment, par le besoin de subventions gouvernementales aux transporteurs ainsi que par l'extrême importance des revenus provenant du transport du courrier pour l'équilibre financier des transporteurs. Toutes ces raisons font que l'octroi de chacune des liaisons aériennes à un seul (ou à quelques) transporteur(s) apparaissait en 1939 comme le moyen logique d'assurer la desserte aérienne dans le meilleur intérêt du public.

La structure et le fonctionnement du CAB peuvent donc s'expliquer par la situation qui prévalait à ce moment. En particulier, la Commission avait pour tâche principale de juger (pratiquement au sens judiciaire) de l'aptitude de plusieurs candidats-transporteurs à assurer la desserte d'une ligne aérienne, afin de n'octroyer cette concession qu'à un seul. Les permis du CAB devaient donc dans cette optique être exclusifs et non concurrentiels mais ils entraînaient une obligation strictement contrôlée pour les transporteurs d'assurer la desserte. Les permis avaient donc une valeur commerciale inhérente; c'est ainsi que ces permis prenaient

4/...

une allure de propriété privée plutôt que de patrimoine collectif.

Le CAB tendait également à faire éviter ou minimiser les déficits des transporteurs aériens, puisque ces déficits entraînaient des subventions gouvernementales. En conséquence le choix des candidats-transporteurs sur chacune des lignes était extrêmement minutieux; des projections très élaborées du trafic, des coûts et des revenus étaient requises et des contre-interrogatoires et des réfutations étaient requis de la part des opposants aux demandes de permis. De plus, la preuve que la desserte d'une ligne ne nuirait pas aux autres lignes existantes devait être faite.

Toutes ces pratiques font que le CAB a en fait assuré la protection des transporteurs aériens contre toute concurrence qui aurait pu diminuer les revenus des transporteurs ou déséquilibrer leurs finances. Il en a résulté des tarifs élevés, l'absence d'une concurrence véritable et l'impossibilité virtuelle pour de nouveaux transporteurs d'offrir leurs services. D'autre part, la faiblesse de la concurrence directe entre les transporteurs a entraîné pour le CAB la nécessité de normaliser une multitude de détails d'exploitation (horaires, appareils, tarifs, ...) afin que la desserte aérienne des Etats-Unis soit d'une qualité uniforme d'un transporteur à un autre, ou d'une région à une autre; le CAB se trouvait donc obligé de réglementer ce qui se présentait comme des monopoles.

5/...

2. Problèmes liés à la réglementation

Cette organisation traditionnelle, tout à fait adaptée à la situation particulière de 1939, posait des problèmes de plus en plus graves à mesure que les conditions évoluaient. Ainsi, à l'arrivée de monsieur Kahn à la présidence du CAB, celui-ci pouvait-il remettre en question la manière de voir de l'organisme.

- Un organisme de contrôle peut-il par lui-même orienter le développement de tout un réseau de transport aérien dans tous ses détails, alors que cet organisme ne se sent pas toujours capable de se prononcer sur le cas des lignes particulières? Cet organisme est-il capable d'ordonner aux transporteurs l'équilibre le mieux adapté à l'intérêt public?
- Comment se fait-il que l'équilibre financier des transporteurs soit le premier critère de la commission plutôt que l'intérêt public?
- Des transporteurs aériens trop bien protégés par un organisme de contrôle peuvent-ils déployer tous les efforts nécessaires à une gestion la plus saine et la plus efficace possible? Est-ce que la surprotection n'encourage pas le manque d'imagination commerciale et administrative?
- Est-il juste (pour le public, autant que pour les nouveaux transporteurs potentiels) que le groupe des transporteurs aériens principaux soit essentiellement un groupe restreint et fermé?

6/...

- Est-il correct que l'équilibre de la structure du réseau aérien ne dépende que des négociations et des concessions entre le CAB et les transporteurs, alors que le public ne peut pas juger lui-même puisqu'une concurrence réelle n'existe pas?

3. La concurrence comme solution

De prime abord, monsieur Kahn n'apporte pas de réponse définitive à ces questions, mais il observe que les lois du marché sont particulièrement bien adaptées pour assurer l'équilibre et la gestion d'un réseau de transport complexe comme celui des lignes aériennes américaines. La concurrence lui apparaît en effet beaucoup plus efficace pour assurer le meilleur intérêt public que le contrôle minutieux d'un organisme régulateur. Pour lui, la plus grande efficacité économique exige qu'une concurrence réelle existe; à ce moment, les prix peuvent alors se rapprocher des coûts marginaux d'opportunité pour la société, la gestion des entreprises est améliorée par l'élimination des gaspillages et les taux d'innovation technique et commerciale atteignent un niveau optimal. Or, l'administration du Civil Aeronautics Board n'a traditionnellement pas encouragé la concurrence entre les transporteurs aériens.

Monsieur Kahn note également que la majorité des plaintes et des critiques formulées à l'égard du CAB gravitent toujours autour de la lenteur des procédures et de la lourdeur de l'appareil administratif de la commission. En effet, les transporteurs, autant que le public ou les politiciens s'entendent pour reprocher au CAB son poids

7/...

administratif sur les activités aériennes. Or, selon lui, il ne s'agit que de difficultés formelles qui n'existeraient même pas si les problèmes de fond eux-mêmes étaient réglés. Que l'on s'attarde essentiellement aux questions de forme implique pour lui que les effets néfastes d'un manque de concurrence n'apparaissent pas clairement, et que les monopoles virtuels qui existent représentent des situations extrêmement confortables pour les transporteurs.

La lourdeur des procédures provient essentiellement du fait qu'on a voulu donner une allure judiciaire à ce qui est en fait un processus politique (dans le sens le plus large) de concession de lignes à un nombre limité de transporteurs. D'ailleurs, si le processus du marché et de la concurrence assurait l'équilibre le plus approprié à satisfaire les besoins publics de transport aérien et le partage entre les transporteurs, la plus grande partie des procédures, pour lesquelles le CAB est si constamment critiqué de toutes parts, seraient superflues et inutiles.

4. Propositions de déréglementation

C'est pourquoi monsieur Kahn a proposé au CAB une révision de sa perspective; la commission devait, à son avis, promouvoir la libéralisation de l'aviation commerciale, quitte à ce qu'elle-même y perde une part importante de son pouvoir de réglementation. Ces propositions audacieuses n'ont pas été accueillies sans difficultés, puisqu'elles représentaient un changement brutal autant pour les milieux gouvernementaux chargés de la réglementation que pour les transporteurs

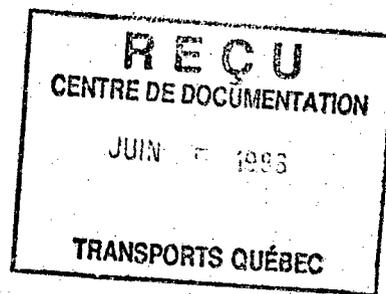
8/...

aériens eux-mêmes. En effet, les propositions remettent complètement en question le fonctionnement traditionnel du transport aérien réglementé aux Etats-Unis, et placent tous les partis devant une certaine incertitude de fonctionnement; une réaction négative n'était donc pas entièrement imprévisible.

Ces propositions sont plutôt simples et cohérentes, puisqu'elles découlent toutes de l'application des lois du marché et qu'elles nécessitent la plus grande déréglementation possible.

4.1 Libre accès au marché du transport aérien

Le premier élément de cette déréglementation consiste en un libre accès au marché du transport aérien pour tous les entrepreneurs désireux et capables de fournir des services de transport public. Il est toutefois prévu que le CAB exerce son véritable rôle de protecteur de l'intérêt public à ce niveau, en s'assurant que tous les candidats au transport aérien offrent des garanties de solvabilité, de sécurité et de compétence compatibles avec l'importance et le type de services aériens que ceux-ci se proposent d'offrir. Au-delà de ce contrôle assez élémentaire, le CAB ne tente pas d'empêcher un nouvel entrepreneur d'offrir des services de transport sur une ligne, qu'elle soit déjà exploitée ou nouvelle. Le succès des entreprises de transport dépend donc directement de leur adaptation à la dimension et aux exigences du marché. Ce principe du libre accès au marché implique nécessairement un libre retrait du marché; en effet, il est laissé aux transporteurs eux-mêmes la responsabilité d'abandonner ou de réduire des services



9/...

et l'Etat n'impose à aucun d'eux l'obligation d'assurer des services déficitaires. Cette importante disposition peut avoir des conséquences imprévues à court terme (comme une concurrence très forte sur certaines lignes principales, ou l'abandon d'un grand nombre de lignes marginales) mais il est prévisible que de tels déséquilibres momentanés se rétabliront d'eux-mêmes (par le retrait des transporteurs les moins bien adaptés aux grandes lignes, ou par l'apparition de nouveaux transporteurs locaux dont les caractéristiques sont plus compatibles avec le potentiel commercial limité des plus petites lignes). Cette proposition définit d'un seul coup la protection dont jouissent les transporteurs existants, les forçant ainsi à une plus grande invention commerciale et technique et elle ôte aux actuels permis de transport aérien la valeur commerciale qu'ils sont venus à prendre au détriment de l'intérêt public.

4.2 Libre concurrence entre les transporteurs

La déréglementation du transport aérien nécessite la concurrence la plus libre entre les transporteurs, de sorte que ces derniers sont en position d'adapter les services qu'ils offrent aux fluctuations du marché. C'est ainsi qu'il est prévu que le relâchement de toutes les contraintes gouvernementales à la concurrence encouragera les transporteurs à ajuster leurs tarifs et la nature même de leurs services (appareils, horaires, escales, fréquence, ...) à l'évolution continuelle du marché. La réussite (ou la faillite) d'un transporteur devient donc le produit de son adaptation aux exigences de l'intérêt public, et de son inventivité commerciale et technique. Ce sont donc les utilisateurs qui, remplaçant les normes édictées

10/...

par le CAB, déterminent à chaque moment l'équilibre du marché entre les divers transporteurs ainsi que l'éventail des services qui doivent être offerts.

4.3 Permis d'exploitation souples

Tel qu'indiqué plus tôt, l'organisme de contrôle qu'est le CAB continue toujours d'émettre des permis d'exploitation aux transporteurs aériens, avec la distinction importante que ces permis ne font qu'établir que le transporteur récipiendaire possède les garanties compatibles avec les services aériens qu'il désire exploiter, sans pour autant rendre le transporteur concessionnaire exclusif des lignes pour lesquelles il possède un permis d'exploitation. En d'autres termes, la déréglementation aérienne implique l'octroi de permis d'exploitation qui sont à la fois non exclusifs, concurrentiels et facultatifs. Ces permis doivent d'abord être non exclusifs, en ce que le droit de desservir une ligne particulière (ou un groupe de lignes, ou même un réseau) peut être accordé à plusieurs transporteurs en même temps. Ils doivent ensuite être concurrentiels, puisque les avantages de la déréglementation ne peuvent apparaître que si la part du marché de chacun des transporteurs n'est pas prédéterminée par un organisme de réglementation. Les permis doivent enfin être facultatifs, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas entraîner l'obligation pour un transporteur de maintenir un niveau minimum de services, si celui-ci juge qu'une ligne aérienne particulière ne doit pas être desservie ou qu'elle ne lui procurera pas de revenus suffisants. Une telle conception des permis d'exploitation va évidemment à l'encontre de la pratique courante, selon laquelle les permis d'exploitation sont en fait des concessions accordées par l'Etat.

4.4 Contrôle des transporteurs

Le rôle d'un organisme de réglementation dans un tel contexte prend plutôt l'allure d'un contrôle des transporteurs ainsi que des garanties de solvabilité, de sécurité et de compétence que ceux-ci peuvent offrir en égard avec les services aériens qu'ils proposent. L'organisme assure ainsi un véritable rôle de protecteur de l'intérêt public, laissant aux lois du marché le contrôle des aspects plus strictement économiques.

4.5 Retrait des subventions

La déréglementation entraîne également le retrait de la plupart des subventions accordées aux transporteurs aériens. Ces subventions sont d'abord apparues à un moment où il était essentiel d'appuyer la croissance d'un réseau de poste aérienne et de transport aérien de passagers mais les développements survenus subséquemment rend superflues la plupart de ces subventions. Il est même remarquable de constater que l'octroi de subventions est dans beaucoup de cas la cause d'une mauvaise gestion commerciale et d'une réduction de la concurrence. Le retrait des subventions sur des lignes que les transporteurs aériens principaux considèrent marginales peut même avoir un effet bénéfique sur l'apparition de transporteurs locaux capables d'exploiter avec profit ces lignes secondaires.

4.6 Procédures simplifiées

Comme conséquence de ces propositions, les procédures complexes liées à la réglementation aérienne par le CAB perdent

12/...

toute leur raison d'être. En effet, puisqu'il n'est plus nécessaire de prouver devant la commission (ou de réfuter) la profitabilité d'une nouvelle ligne, et puisqu'il n'est plus nécessaire de démontrer que les services d'un transporteur nuisent (ou ne nuisent pas) aux autres transporteurs, les longues et complexes audiences requises pour l'émission ou l'annulation des permis d'exploitation ne seront plus nécessaires. Ainsi, la commission n'aura plus essentiellement qu'à assurer le contrôle des transporteurs eux-mêmes, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des procédures copiées sur le modèle judiciaire.

4.7 Protection de l'intérêt public

La tâche ultime du CAB devient alors une véritable protection de l'intérêt public puisque la commission ne se préoccupe plus que des aspects du transport aérien qui requè- rent son action, laissant aux lois du marché la protection de l'équilibre économique. Le CAB peut donc se sentir libéré de la lourde tâche qui lui incombait de protéger les transporteurs aériens contre eux-mêmes et leurs mauvaises décisions commerciales ainsi que de protéger ces mêmes transporteurs contre la concurrence entre eux.

5. Application des principes de la déréglementation au Québec

Les principes de déréglementation énoncés par monsieur Kahn peuvent avoir une certaine application au Québec, à condition de les adapter aux conditions particulières de notre réseau de transport. On songe tout d'abord au domaine

du transport aérien, où l'application semble plus directe, mais il se peut fort bien qu'une déréglementation soit aussi utile au transport routier québécois ou à quelque autre mode. Quoiqu'il en soit, il est probable que l'introduction d'une plus vive concurrence dans le transport à tous les niveaux ne peut qu'améliorer le service aux utilisateurs.

5.1 Déréglementation du transport aérien

Aux Etats-Unis, la déréglementation du transport aérien pouvait s'effectuer d'autant plus facilement que ce réseau est solide, complexe et développé. La concurrence et les lois du marché peuvent donc jouer avec une facilité d'autant plus grande que la dimension du réseau n'oppose pas de restriction majeure. Une telle déréglementation serait vraisemblablement plus difficile à réaliser au Québec parce que le marché aérien intérieur est relativement petit; de plus, non seulement le marché existant est-il peu important mais le marché potentiel n'est pas aussi considérable, en termes relatifs, qu'aux Etats-Unis. La possibilité de concurrence libre se trouve d'autant réduite que le marché aérien québécois est restreint; il existe en effet une relation importante entre le niveau de concurrence et les dimensions du marché. Dans le cas du Québec, ce sont la grosseur des agglomérations, les dimensions du territoire, le niveau d'activité économique, la densité de peuplement et l'utilisation de moyens de transport alternatifs qui déterminent les dimensions du marché du transport aérien.

En conséquence, il est prévisible qu'un mouvement de déréglementation du transport aérien au Québec n'apporterait pas

nécessairement le niveau de concurrence désiré sur toutes les lignes du réseau, puisque presque toutes sont trop denses pour permettre les services efficaces de plus d'un transporteur. Toutefois, une déréglementation permettrait probablement l'amélioration des dessertes locales puisque les lignes secondaires maintenant assurées par des transporteurs principaux pourraient voir l'apparition de véritables transporteurs locaux dont les moyens seraient précisément adaptés à ces marchés plus restreints.

Les chances de succès d'une déréglementation augmentent significativement à mesure que s'élargissent les dimensions du marché touché. C'est ainsi qu'un mouvement de déréglementation serait nécessairement plus efficace pour l'ensemble du marché canadien que pour le seul marché québécois. Un élément supplémentaire qui favoriserait une déréglementation à l'échelle canadienne est que, jusqu'à maintenant, l'ensemble de la déréglementation du transport aérien a été sous le contrôle du gouvernement central par le biais de la Commission Canadienne des Transports; il serait assurément plus commode qu'un mouvement de déréglementation soit entraîné et conduit par l'organisme même qui voyait à la réglementation du transport aérien, comme ce fut le cas aux Etats-Unis.

Bien que plus difficilement qu'aux Etats-Unis, une déréglementation massive des transports aériens serait probablement réalisable à l'échelle du Canada. De toute évidence, les réussites les plus marquées se concentreraient autour des lignes les plus denses, mais il serait étonnant que, dans l'ensemble, une telle politique n'améliore pas le service aux utilis-

teurs. Il n'y a qu'à considérer la répartition du marché transcontinental que la CCT a imposé aux compagnies Air Canada et CP Air et à l'interdiction de concurrence qui touche les autres transporteurs pour réaliser qu'une amélioration de la concurrence serait dans l'intérêt public. De plus, l'émergence de transporteurs locaux adaptés aux conditions des marchés locaux se produirait vraisemblablement.

Enfin, il importe de noter qu'un processus de déréglementation apporterait un répit au mécontentement des provinces, du Québec en particulier, à propos du type de réglementation que le gouvernement central exerce sur les permis d'exploitation des transporteurs aériens. Dès que les lois du marché et la libre concurrence détermineraient la répartition des transporteurs et l'équilibre du réseau, les politiques fédérales dans ce domaine perdraient l'essentiel de leur poids. Le Québec doit donc encourager toute formule de déréglementation du transport aérien car, dans tous les cas, ceci représente une diminution du pouvoir discrétionnaire du gouvernement central et une égalisation des intérêts québécois et fédéraux devant les exigences de l'intérêt public et des lois du marché.

5.2 Déréglementation du transport routier

C'est pourtant dans le domaine du transport routier qu'existe au Québec le plus grand potentiel de déréglementation, puisque d'une part le réseau de transport routier public (autant pour les marchandises que pour les personnes) est très dense et diversifié, et puisque d'autre part le gouvernement québécois réglemente lui-même ce mode de transport.

16/...

C'est donc à ce niveau que les enseignements des propositions de monsieur Kahn peuvent toucher le plus les transports québécois.

Le transport routier se caractérise par une multiplicité de transporteurs, par une diversité de lignes et par un marché de grandes dimensions. En cela, le transport routier offre de bien meilleures conditions pour la déréglementation que le transport aérien, puisque les possibilités de concurrence y sont clairement beaucoup plus nombreuses, garantissant ainsi un meilleur fonctionnement des lois du marché.

Un mouvement de déréglementation du transport routier impliquerait de la part de la Commission des Transports du Québec un changement d'attitude important en faveur d'une libéralisation la plus complète possible des permis d'exploitation des services de transport. La Commission des Transports du Québec n'abandonnerait pas pour autant son rôle de protecteur de l'intérêt public dans le transport routier mais il substituerait à son autorité le processus de la concurrence et de l'économie de marché dans les aspects les plus strictement économiques et conserverait quand même un contrôle important sur les transporteurs eux-mêmes et l'aptitude de ces derniers à offrir des services de transport public.

Il est bien évident qu'une déréglementation rapide des transports routiers poserait des problèmes immédiats aux transporteurs actuels, dont les habitudes se trouveraient ainsi bouleversées. Il convient donc d'analyser en profondeur les implications profondes d'une réforme en ce sens.

Les principes sur lesquels s'appuie la déréglementation américaine du transport aérien forment un ensemble cohérent et pratiquement indissociable: libre accès au marché, libre concurrence, permis non exclusifs et facultatifs, absence de subventions, procédures simplifiées, protection de l'intérêt public. Il convient donc que tout projet de déréglementation du transport routier au Québec considère globalement ces principes.

Dans le transport routier, les effets d'une éventuelle déréglementation seront différents selon les types d'activité. Par exemple, bien que la concurrence existe déjà sur une bonne partie du réseau québécois de transport routier des marchandises, elle est pratiquement absente du réseau de transport des personnes. La déréglementation pourrait donc toucher très profondément le transport routier des personnes.

Par contre, comme les transporteurs routiers de marchandises sont très souvent contraints par les procédures réglementaires qui limitent les marchés qu'ils peuvent desservir et nuisent significativement à leur croissance, l'impact d'une politique de déréglementation apportera vraisemblablement une plus grande liberté d'action commerciale à ces transporteurs.

Les effets de la déréglementation devraient se faire particulièrement sentir au niveau des tarifs, suite à l'accroissement de la concurrence; les lois du marché remplaceraient ainsi le cartel qu'est en fait le Bureau des Tarifs du Québec, vraisemblablement à l'avantage des utilisateurs. Toutefois, puisque le transport routier est généralement moins sensible

18/...

aux variations de prix que le transport aérien, il ne faudrait pas s'attendre à ce qu'une déréglementation du transport routier ait autant d'impact que sur le transport aérien aux Etats-Unis.

5.3 Déréglementation du transport ferroviaire

Quant au transport ferroviaire, il est extrêmement difficile de songer à la déréglementation puisque, par sa nature, il se prête très mal à la concurrence. En effet, le transport ferroviaire s'effectue toujours sur un réseau qui est entièrement la propriété du transporteur; il est donc plutôt rare que plusieurs transporteurs desservent la même ligne en concurrence. De plus, il est improbable que de nouveaux transporteurs soient tentés d'avoir accès à ce marché, en raison de la lourdeur des investissements nécessaires et de la surcapacité actuelle chez les transporteurs établis. Non seulement une déréglementation du transport ferroviaire serait-elle inefficace, mais encore serait-elle totalement inutile.

5.4 Déréglementation du transport maritime

Dans le domaine du transport maritime, la déréglementation est déjà une réalité, du moins en ce qui concerne les liaisons interprovinciales et internationales. Pour ce qui est du transport intérieur québécois, il s'agit d'un très petit marché, qui pourrait aisément être déréglementé sans problèmes particuliers.

5.5 Conclusions

L'action du ministère des Transports dans le domaine de la déréglementation semble donc pouvoir porter sur deux points principaux. Tout d'abord, il conviendrait d'encourager le gouvernement central à libéraliser le transport aérien en déréglementant l'émission des permis d'exploitation de la Commission Canadienne des Transports. Ensuite, la Commission des Transports du Québec pourrait engager elle-même une déréglementation du transport routier au Québec, en particulier dans les domaines des transporteurs de personnes, des extensions des permis de transport de marchandises et des tarifs.

Une telle action devra toutefois s'appuyer sur des études et des simulations économiques qui permettront de mieux connaître l'impact de la déréglementation sur les services actuels de transport. Ce sont donc sur ces analyses que devra se porter l'attention du ministère.