

**LE SÉNAT
DU CANADA**

**THE SENATE
OF CANADA**

LE TRANSPORT PAR AUTOCAR AU CANADA

Rapport du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Présidente

L'honorable Joan Fraser

Vice-président

L'honorable Leonard Gustafson

Décembre 2002

MEMBRES

L'honorable sénateur Joan Fraser, *présidente*

L'honorable sénateur Leonard Gustafson, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs :

Willie Adams

Michel Biron

Catherine S. Callbeck

* Sharon Carstairs, C.P. (ou Fernand
Robichaud, C.P.)

Joseph A. Day

J. Trevor Eyton

B. Alasdair Graham, C.P.

Janis G. Johnson

Laurier L. LaPierre

* John Lynch-Staunton (ou Noël Kinsella)

Gerard A. Phalen

Mira Spivak

* Membres d'office

L'honorable sénateur Bacon était présidente du Comité au cours de la première session de la trente-septième Législature, et l'honorable sénateur Oliver était vice-président. Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Baker, P.C., Biron, Callbeck, Carstairs, C.P. (ou Robichaud, C.P.), Comeau, Eyton, Forrestall, Gustafson, Jaffer, LaPierre, Lawson, Lynch-Staunton (ou Kinsella), Maheu, Phalen, Spivak et Watt étaient membres du Comité ou ont participé à ses travaux sur cette étude au cours de cette session.

Personnel de recherche :

Martin Brennan, conseiller spécial du Comité

Joseph P. Dion, division de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement

Nota : Michel Patrice et Richard Maurel étaient greffier du Comité à différents moments au cours de la première session de la trente-septième Législature.

Le greffier du Comité

Till Heyde

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Fraser propose, appuyée par l'honorable sénateur Lapointe,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar;

Que le Comité présente son rapport final au plus tard le vendredi 20 décembre 2002; et

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question par le Comité au cours de la première session de la trente-septième législature soient déferés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul Bélisle

NOTA : À l'exception du dernier paragraphe, qui n'était pas inclus dans la version originale, cet ordre de renvoi est identique à celui que le Sénat a approuvé le mercredi 26 septembre 2001, en adoptant le cinquième rapport du Comité (présenté le mardi 25 septembre 2001), pour autoriser cette étude au cours de la première session de la trente-septième Législature.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos de la Présidente	1
Liste des recommandations	3
1. Introduction	5
2. Contexte	9
2.1 La réglementation économique de l'autocar	12
Boîte : Réglementation et déréglementation économiques du transport	13
2.2 La politique nationale des transports	17
2.3 Le secteur	18
2.4 Tentatives de convenir d'une politique	20
2.5 La sécurité	21
3. Les audiences du Comité	23
4. Enjeux	25
4.1 Les chiffres	25
4.2 Achalandage et perspectives	28
4.3 La politique nationale des transports	30
4.4 La réglementation, l'interfinancement et la déréglementation	32
4.5 Autocars, fourgonnettes et dessertes rurales	36
4.6 Les subventions	39
4.7 Les passagers handicapés	42
4.8 La sécurité des autocars	43
4.9 La concentration de la propriété	44
4.10 Les autocars nolisés	44
4.11 Le consensus sur la déréglementation est-il possible?	46
4.12 Les questions écologiques	47
Boîte : Impact écologique de l'autocar	48
5. Options pour l'avenir	51
5.1 Options réglementaires	51
5.2 Options pour les dessertes éloignées	53
5.3 Options pour la sécurité	54
5.4 Options financières	54
5.5 Options écologiques	55
6. Recommandations	57
6.1 Réglementation économique	57
6.2 Garanties de desserte des petites localités et des régions rurales	58
6.3 Passagers handicapés	59
6.4 La sécurité	59
6.5 Questions plus larges concernant l'autocar	60
6.6 Consensus sur la réglementation des autocars	61

Annexe A : Lettre de l'honorable David Collenette, C.P., député, à l'honorable sénateur Lise Bacon	63
Annexe B : Article cinq de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>	65
Annexe C : Bibliographie choisie	67
Annexe D : Structures du secteur	69
Annexe E : Frais d'utilisation et Agence des routes	71
Annexe F : Témoins	73

AVANT-PROPOS DE LA PRÉSIDENTE

Ce rapport est déposé au Sénat à la deuxième session de la trente-septième Législature, mais le lecteur doit savoir que presque tout le travail préparatoire a eu lieu durant la session précédente.

Cette étude a été déclenchée suite à une lettre reçue du Ministre des Transports au milieu de 2001. Ce sont les sénateurs qui étaient membres du Comité durant la première session de la trente-septième Législature qui ont tenu la plupart des audiences sur ce sujet et qui ont étudié le dossier en détail. Lorsque le Sénat a demandé au Comité de terminer l'étude durant la nouvelle session, les membres nouvellement nommés ont profité de la sagesse et du savoir acquis par leurs prédécesseurs.

Notre rapport est le produit du Comité actuel, même s'il n'aurait pas vu le jour sans le précieux travail de nos prédécesseurs dont il s'inspire. C'est donc le Comité actuel qui est seul responsable de son contenu.

Au nom de tous mes collègues du Comité, je désire donc reconnaître notre lourde dette envers les sénateurs qui ont participé de façon si diligente à cette étude, à la présente session et surtout à la session précédente. Je tiens à saluer particulièrement le travail du sénateur Lise Bacon, présidente du Comité durant la session précédente, et du sénateur Donald Oliver, qui en était vice-président. Le nom des autres sénateurs qui ont participé à l'étude durant l'une ou l'autre session figure à la première page contenue dans ce rapport.

L'honorable Joan Fraser
Présidente du Comité

LISTE DES RECOMMANDATIONS

1. Le Comité recommande que la réglementation économique du transport extraprovincial par autocar soit modifiée et impose au plus une inversion du fardeau de la preuve pour l'accès au marché, à la manière du régime instauré pour le camionnage en 1987, et qu'on évalue après cinq ans la pertinence de poursuivre la déréglementation par un examen formel.

Ce régime de fardeau de preuve inversé, adéquatement assorti d'exigences en sécurité et responsabilité, devrait comporter un moyen de dissuader les contestations frivoles faites à l'encontre de demandeurs de permis.

2. Le Comité recommande un modeste programme de subvention, peut-être de l'ordre de 30 millions de dollars par année, pendant la période de transition. Le programme, qui serait soumis à l'évaluation quinquennale formelle, servirait à créer des dessertes locales en région, avec de petits véhicules, à la condition de pouvoir en prouver le besoin et d'avoir l'aide de la collectivité, du gouvernement provincial ou d'une entreprise locale.
3. Le Comité recommande que le fédéral et les provinces examinent sérieusement les problèmes des handicapés qui se déplacent en autocar, pour s'assurer que les dispositions de l'énoncé de politique de la *Loi sur les transports au Canada* sont respectées.
4. Le Comité recommande que le fédéral et les provinces examinent le *Code national de sécurité* afin que les petits autobus et les fourgonnettes susceptibles d'être utilisés pour le transport public soient visés par le *Code* et que les critères d'entretien, les normes de formation des chauffeurs et d'autres aspects essentiels de la sécurité soient largement annoncés et puissent être appliqués.
5. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral et les provinces envisagent une collaboration pour trouver comment le Canada pourrait bénéficier davantage des avantages écologiques de l'autocar, en particulier dans le contexte du Protocole de Kyoto sur le changement climatique. Le Comité recommande également une étude plus large des coûts et bénéfices propres aux divers modes de transport.
6. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral réévalue la nécessité d'un consensus entre tous les gouvernements et les intervenants avant de donner suite à une politique sur l'autocar.

1. INTRODUCTION

Le présent rapport concerne les autocars : pas les autobus que les Canadiens prennent tous les jours pour se rendre au travail, mais bien les véhicules interurbains qui leur permettent d'aller visiter des parents, de commencer un nouvel emploi, de retourner à l'école, de partir en vacances ou de se faire soigner. Les autocars transportent environ 14 millions de passagers par an au Canada.

Au départ, il faut reconnaître que les autocars sont un moyen de transport essentiel dans notre pays. Pour de nombreux Canadiens, en particulier les jeunes, les aînés, les moins nantis et les habitants des régions éloignées, l'autocar est l'un des moyens de transport les plus disponibles, voire le seul. Dans bien des cas, ceux qui doivent voyager n'ont tout simplement pas accès à une auto.

L'autocar, comme on l'a dit au Comité dessert des milliers de localités de toute taille au pays, contrairement au train qui s'arrête dans quelques centaines de gares et à l'avion qui se pose dans quelques dizaines d'aéroports. Le réseau d'autocar est comme une toile reliant les localités du Canada, des petits villages aux grandes villes. Il fait en sorte que tous les Canadiens, autant les ruraux qui veulent aller en ville que les citadins qui souhaitent se rendre à la campagne, profitent d'une mobilité à la grandeur du pays et peuvent profiter de toutes ses possibilités. L'autocar est relativement bon marché; il est rapide, commode et écologique.

Au fil des ans, l'autocar a vu sa part de marché et son achalandage diminuer. Cela est lié à divers facteurs : hausse des revenus et de la propriété de l'automobile (taux de motorisation); urbanisation; expansion des réseaux de transport en commun urbain hors des villes; système de réglementation qui date des années 1930. Le Comité a été invité à considérer ces facteurs et à trouver des façons d'assurer la survie et la prospérité de ce moyen vital de transport public dans l'avenir.

Le Comité a examiné des questions comme les effets de la participation de l'État au transport par autocar, pour savoir si la réglementation aide ou nuit au secteur, et s'il lui est nécessaire de continuer à réglementer pour maintenir certaines dessertes parmi les moins achalandées.

Les membres du Comité ne sont pas tous d'accord sur ce point, mais la majorité conclut que l'État devrait se retirer graduellement de la réglementation des tarifs et permettre à terme que les normes de service et les prix soient régis par la concurrence. En même temps, le Comité au complet craint beaucoup que cela laisse des routes non desservies, généralement dans les régions même du pays qui ont le plus besoin de l'autocar.

Le Comité présente donc des recommandations qui visent à encourager les promoteurs à prendre leur place avec des véhicules convenant au service, comme des mini-fourgonnettes, afin de prouver ce qu'ils peuvent faire. Le rapport recommande également des subventions en régions rurales pour faciliter l'adaptation durant la transition.

Nous formulons également des avis sur les problèmes éprouvés par les voyageurs handicapés, et une recommandation à leur intention. La propriété des compagnies, la sécurité et les politiques nationales sur le transport sont également abordés dans le rapport.

Le Comité a eu de la difficulté à élaborer des suggestions sur la façon que les Canadiens pourraient pleinement profiter des avantages écologiques de l'autocar. Même si l'autocar est un moyen efficace de transport des personnes, la plupart des Canadiens font leurs déplacements interurbains en auto. La commodité, le confort et l'intimité de l'auto rendent très difficile de persuader les usagers de laisser leur voiture à la maison. Le Comité n'a pas entendu suffisamment de témoignages au sujet des options comme la facturation des routes pour pouvoir formuler des recommandations précises, mais nous retenons que cette idée appelle une étude plus poussée.

Le rapport donne le contexte de l'autocar et offre des références à ceux qui voudraient approfondir le sujet. Notre rapport est donc à la fois une introduction pour ceux qui sont intéressés au développement du potentiel de ce moyen de transport – usagers, écologistes et citoyens préoccupés par le monde rural – et un guide qui aidera ceux qui ont des responsabilités dans le domaine – le fédéral, les provinces, les territoires et les compagnies – à réaliser le plein potentiel des autocars.

2. CONTEXTE

En mai 2001, le Ministre des Transports l'honorable David Collenette, a demandé à la présidente du Comité sénatorial permanent des transports et des communications à l'époque, l'honorable Lise Bacon, que le Comité examine les facteurs qui conditionnent le transport par autocar, afin d'intervenir sur ce dernier et d'aboutir à une situation saine, efficace et concurrentielle dans ce secteur.¹ Le Ministre a fourni au Comité un document d'orientation de Transports Canada sur le transport par autocar au Canada, daté de mars 2001.²

En juin 2001, le Ministre a rencontré le Comité pour expliciter sa demande. L'étude qu'il suggérait couvrirait l'autocar interurbain et l'autocar nolisé, notamment les services qui transportent des passagers sur des distances moyennes et longues. Il a affirmé que jusqu'à 1987, l'autocar longue distance transportait davantage de passagers au Canada que les compagnies aériennes – en effet, en 1970, il avait assuré 46 millions de voyages, plus que l'avion et le train combinés. En 2001, le nombre de voyages était tombé à 14 millions, l'automobile particulière accaparant aujourd'hui plus de 90 % des déplacements interurbains.

« Pendant des années, les provinces réglementaient l'industrie de l'autocar de la même façon. Elles contrôlaient les nouveaux venus dans le secteur et...les tarifs....Tout cela a changé au cours des 15 dernières années. Certaines provinces ont toujours des contrôles économiques très stricts, d'autres les ont assouplis et d'autres encore les ont complètement éliminés. »

L'hon. David Collenette, C.P., député,
Ministre des Transports, le 6 juin 2002

Le Ministre a souligné que l'autocar est un moyen de transport utile, écologique, souple et très disponible, mais qu'il perd constamment du terrain face à la concurrence. Il a posé au Comité deux grandes questions : quelles sont les possibilités d'inverser le

¹ Cette lettre, en date du 16 mai 2001, est jointe en Annexe A.

² Transports Canada, *L'industrie canadienne du transport par autocar : Document d'orientation*, mars 2001.

déclin à long terme dans l'achalandage de l'autocar et quelle devrait être la place de l'autocar dans la stratégie globale du Canada pour contrer les problèmes écologiques causés par les transports?

Le Ministre a ensuite fourni d'autres informations, en particulier sur la réglementation économique, abordée dans ce chapitre du rapport. Il a souligné que, lors des tentatives précédentes de corriger la situation, le gouvernement fédéral a fait

« ...la fragmentation réglementaire que connaît présentement l'industrie de l'autocar est de toute évidence une source de préoccupation. »

Rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, cité par Guylaine Roy, Transports Canada, le 11 février 2002

clairement savoir qu'il n'avait nullement l'intention de changer les règles économiques régissant l'autocar tant qu'il n'y aura pas consensus parmi les provinces et les entreprises. Il a ensuite posé plusieurs questions plus précises qu'il aimerait voir abordées par le Comité :

- Les différences entre les régimes provinciaux qui sont apparues au cours des ans, ont-elles nui au transport par autocar et au public voyageur?
- Dans l'affirmative, comment pourrait-on corriger la situation?
- Quelles sont les conséquences stratégiques possibles de la concentration du secteur depuis dix ans?
- La réglementation économique de l'industrie est-elle encore un outil approprié?
- L'autocar traditionnel, à horaire fixe, est-il encore le meilleur moyen de transport en commun en région et vers les petites localités? Quelles sont les autres options possibles?

Le Ministre a résumé en demandant au Comité de prescrire une « ordonnance » pour soigner les maux du transport par autocar au Canada, moyen de transport utile affligé d'un long déclin.

Ce rapport ne contient pas énormément de détails à ce chapitre, car la majeure partie de l'information est facilement disponible ailleurs. Par exemple, Transports Canada produit un rapport annuel très riche en information sur les divers modes de transport.³ Ce rapport contient des renseignements sur la structure de l'industrie, les revenus et l'historique de l'achalandage par segment et donne la liste des principaux transporteurs et leurs résultats financiers.

Le document d'orientation de mars 2001 de Transports Canada est également accessible au public et détaille des éléments comme la structure de l'industrie, sa situation financière, l'achalandage des autres modes de transport, les données écologiques sur les véhicules et la réglementation.

« ...dans certaines provinces où il y a une forte réglementation économique, il y a quand même abandon de services dans les secteurs ruraux ou les marchés à faible densité. »

Émile Di Sanza, Transports Canada,
le 11 février 2002

Plusieurs études importantes et autres publications disponibles permettent de dresser un tableau de l'industrie du transport en autocar. Elles couvrent la période récente au Canada et portent également sur la déréglementation économique du transport longue distance par autocar en Grande-Bretagne et aux États-Unis. L'Annexe C contient les titres de bon nombre de ces études et rapports.

Les prochaines parties de cette section abordent certaines questions clé qui ont rapport avec l'industrie du transport par autocar.

³ Voir, par exemple, Transports Canada, *Les transports au Canada 2001 : Rapport annuel*.

2.1 La réglementation économique de l'autocar

Il est à noter que la réglementation économique et la réglementation de la sécurité sont deux choses complètement différentes.⁴ Dans la présente étude, personne ne propose quelque allègement que ce soit à la réglementation de la sécurité. Néanmoins, le Comité a quelques observations à faire sur ce sujet plus loin.

Il est question de la réglementation économique du transport. Il s'agit essentiellement pour le gouvernement de fixer des règles sur la manière dont les affaires peuvent être conduites. Dans le cadre de discussions stratégiques sur le transport, le terme « réglementation économique » est souvent assimilé à « réglementation ». Mais soyons clairs – il n'est pas question de la sécurité.

« Il faut bien comprendre qu'un régime réglementaire assez complexe est nécessaire si l'on veut atteindre les objectifs de l'interfinancement. »

Bill Waters, Université de la Colombie-Britannique, le 25 mars 2002

La réglementation n'a pas à être blanche ou noire. À un extrême, on trouve la réglementation stricte comportant l'interfinancement, à l'autre, un régime où l'accès est déréglementé, où un transporteur peut offrir le service qu'il veut, à la condition qu'il respecte les normes de sécurité et d'assurance.

En déréglementant le camionnage extraprovincial par la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, le gouvernement fédéral a modifié les règles afin de permettre aux provinces de réglementer le camionnage extraprovincial uniquement en utilisant l'inversion du fardeau de la preuve. Dans ce système, tout transporteur souhaitant obtenir un permis peut en faire la demande à l'office provincial. Des tiers peuvent s'y opposer à condition de prouver que le service serait contraire à l'intérêt public. Si cette preuve n'est pas faite, l'office provincial est tenu de délivrer le permis.

⁴ Voir l'encadré sur la page suivante qui contient une analyse de la réglementation et de la déréglementation économiques du secteur du transport.

Réglementation et déréglementation économiques du transport

Contrairement aux autres modes de transport, l'autocar est visé par une réglementation économique. La présente étude se demande au premier chef s'il s'agit de la meilleure méthode. Afin d'éclairer le lecteur qui aborde ce sujet pour la première fois, voici un résumé des principes qui s'appliquent à l'industrie et des expressions couramment utilisées.

- **La réglementation économique** ne vise pas la sécurité. Elle permet au gouvernement de choisir les entreprises qui exploiteront des dessertes (réglementation de l'accès) et de décider comment elles mèneront leurs affaires.
- Peuvent être réglementés : les services (route, horaire, matériel) et les tarifs (réglementation des prix et des services).
- Les pouvoirs publics tendent à autoriser des tarifs qui permettent un rendement raisonnable sur l'investissement et en ce sens l'exploitant est assuré d'un bénéfice.
- Le pouvoir public accorde souvent au promoteur un permis pour une route rentable à condition qu'il assure également une ou plusieurs dessertes non rentables. Le transporteur qui utilise les profits qu'il fait sur une route rentable pour en subventionner d'autres fait de l'« interfinancement ».

Avec la réglementation économique, un nouvel arrivant doit souvent démontrer à l'organisme compétent que l'« intérêt public » sera servi s'il obtient son permis d'exploitation. Il s'agit d'un processus long et coûteux qui aboutit souvent à l'échec du postulant. Les entrepreneurs déjà présents peuvent contester l'admission du nouveau et leur intérêt leur dicte habituellement de s'opposer vivement à l'accroissement de la concurrence. Dans bien des codes de la route provinciaux, le critère de l'intérêt public repose sur la démonstration « de commodité et de nécessité publiques ».

- Avec la **déréglementation économique**, le gouvernement autorise tout transporteur à entrer dans le secteur, à condition qu'il satisfasse aux exigences du permis et de la sécurité.
- Au lieu du critère d'intérêt public devant un organe quasi-judiciaire, l'entreprise doit satisfaire un « test d'aptitude » posé par des fonctionnaires. Typiquement, un postulant doit faire la preuve qu'il possède un permis d'exploitation, des assurances suffisantes et la stabilité financière.
- Dans certaines lois, l'aptitude consiste à être « prêt, apte et disposé » à fournir les services visés.
- Un gouvernement peut choisir de ne pas superviser tous les éléments de la conduite des affaires; par exemple, il peut réglementer les prix mais pas la fréquence du service; l'accès mais pas les prix.
- La réglementation peut donc être considérée comme un éventail de mesures; c'est pourquoi on parle de réglementations « partielles » ou « simplifiées ».
- Un moyen terme pour l'accès au marché consiste à laisser un nouvel arrivant prendre sa place à moins qu'un acteur existant ne s'y oppose et prouve, devant un tribunal quasi-judiciaire, que le service proposé n'est pas dans l'intérêt public. Il s'agit du test de l'intérêt public sauf que, dans ce cas-ci, le fardeau de la preuve incombe à l'intimé plutôt qu'au postulant : c'est le « fardeau de la preuve inverse ».
- Les tenants de la réglementation économique font valoir qu'elle garantit stabilité et équité; ses détracteurs prétendent qu'elle ne fonctionne pas et que sa seule utilité est de protéger ceux qui sont déjà sur le marché.

Cela est très différent d'une situation où le fardeau de la preuve incombe au demandeur, formule employée aujourd'hui pour les transporteurs dans les régimes réglementés. Dans le cas des camions, la mesure de 1987 a été prise à titre provisoire sur la voie d'une déréglementation économique complète qui devait suivre dans les cinq ans.

« ...nous sommes d'avis que, dans l'établissement de la réglementation économique du transport par autocar, le dogme a pris le dessus sur l'évaluation réfléchie. À nos yeux, la question n'a pas fait l'objet d'études sérieuses, si on excepte le rapport de KPMG commandé par l'industrie du transport par autocar. »

Roger Pike, Greyhound Canada, le 26 mars 2002

Dans les années 1950, les tribunaux ont établi que la réglementation économique des transporteurs dont les autocars franchissent les limites provinciales et la frontière (appelée parfois autocars extraprovinciaux) était de responsabilité fédérale, même dans les cas où la compagnie n'avait qu'une partie de ses opérations à l'extérieur de sa province d'attache.⁵ Toutes les activités de la compagnie étaient visées par la réglementation économique fédérale.

Cependant, le gouvernement fédéral du jour, mal préparé pour assumer cette responsabilité, a décidé de la déléguer aux provinces, qui disposaient du personnel et des

⁵ Voir la décision en date du 22 février 1954 du Comité judiciaire du Conseil privé dans le cas *Procureur général de l'Ontario c. Winner* [1954] A.C. au sujet d'un appel d'une décision de la Cour suprême du Canada (voir *Winner c. S.M.T. (Eastern)* [1951] R.C.S., décision rendu le 22 octobre 1951). Cette question est examinée dans le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada (*Directions : Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada*, 1992, volume 4, chapitre 16, pp 1367-1472, analyse du secteur de l'autocar interurbain à horaire fixe au Canada, Annexe A).

institutions pour s'en charger. Pour ce faire, il a adopté la première *Loi sur les transports routiers*, en 1954. Des changements apportés à cette loi, les plus récents en 2001, ont maintenu cette délégation. Les provinces sont donc entièrement libres de contrôler ou non les tarifs des autocars et les conditions d'accès au marché.

« L'un des inconvénients majeurs de vouloir réglementer davantage l'industrie des transports, c'est que, de nos jours, les gouvernements n'ont pas la capacité et la compétence professionnelles pour le faire efficacement....Donc, même si on peut soutenir en théorie qu'il faut continuer de réglementer certains secteurs, en pratique nous avons dépassé le point jusqu'auquel une réglementation peut être efficace... ».

Richard Soberman, Université de Toronto, le 28 mars 2002

Cette situation pourrait changer par simple mesure législative, comme ce fut le cas en 1987, lorsque le Canada a entrepris la déréglementation économique du camionnage extraprovincial.

Certaines provinces maintiennent la réglementation économique de certains aspects du transport par autocar, de sorte que l'autocar demeure dans ces provinces le seul moyen de transport interurbain, tant de passagers que de marchandises, dont l'État contrôle les tarifs.

La réglementation peut consister à poser les conditions de démarrage d'une entreprise : le promoteur doit alors justifier la nécessité de ses services devant un office. D'autres exploitants qui desservent déjà ces routes peuvent fort bien contester une demande. Le permis accordé au demandeur peut être assorti de limites sur les tarifs, la fréquence du service et les conditions d'abandon des routes accordées. L'interfinancement entre les routes rentables et les routes non rentables peut également être une condition de l'octroi d'un permis, et le tarif exigé peut correspondre à l'attente de revenu total et au rendement financier convenu pour l'entreprise en cause.

Dans d'autres provinces, les autocars ne sont pas sujets à la réglementation économique, et la seule condition nécessaire pour offrir un service est que le demandeur dispose d'un autocar sécuritaire et d'une assurance adéquate. Les compagnies

« ...ce que nous faisons en réalité en ce moment dans la réglementation des autocars, c'est de l'interfinancement. Nous essayons d'interfinancer entre gens pauvres. »

Barry Prentice, Université du Manitoba, le 26 mars 2002

sont alors libres d'établir leurs tarifs et leur horaire. On dit parfois alors que le demandeur est « prêt, apte et disposé » à offrir le service.

L'Île-du-Prince-Édouard, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut ont entièrement déréglementé les tarifs, les routes et l'accès au marché; la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba, le Québec et la Nouvelle-Écosse exercent une réglementation économique importante. Il reste relativement peu de contrôles économiques en Ontario, en Alberta, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et Labrador et au Yukon. Il en résulte un régime inégal d'un bout à l'autre du pays.

« D'après un rapport du groupe KPMG de 1999 sur les conséquences de la déréglementation du transport régulier par autocar, 10 p. 100 des utilisateurs de ce service au Canada sont des aînés....Les 10 p. 100 de ces voyageurs qui sont des aînés représentent environ 23 p. 100 de tous les aînés canadiens, soit un sur quatre....L'autocar est pour beaucoup d'entre eux le seul moyen de se déplacer d'une ville à une autre parce que le coût de ce type de transport est relativement abordable. »

Bill Gleberzon, Association canadienne des individus retraités, le 28 mars 2002

2.2 La politique nationale des transports

La principale loi régissant le transport au Canada est la *Loi sur les transports au Canada* de 1996. Elle s'applique avant tout aux aspects économiques de l'exploitation des chemins de fer et des compagnies aériennes et précise les attributions de l'Office des transports du Canada, organe

fédéral de réglementation économique, qui ne participe pas directement à l'établissement des tarifs pour les marchandises et les passagers d'avion, aujourd'hui déréglementés au Canada.

L'article 5 de la *Loi*, qui traite de la politique nationale des transports, est particulièrement pertinent pour cette étude et s'applique à tous les modes de transport de responsabilité fédérale. Cet énoncé est reproduit à l'Annexe B du rapport. Citons en partie le premier paragraphe : « la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viable et efficace...est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs » et « ces objectifs sont plus susceptibles de se réaliser en situation de concurrence de tous les transporteurs, à l'intérieur des divers modes de transport ou entre eux... »

« Depuis longtemps, les personnes vivant en milieu rural d'ici font valoir la nécessité de bénéficier de services publics et privés d'une qualité équivalente à celle offerte en ville. Personne ne conteste le fait que pour vivre et s'épanouir, une collectivité a besoin d'un minimum de services et d'équipements, ce qu'on appelle le seuil de sociabilité. »

Jean-Pierre Fournier, Solidarité rurale du Québec, le 20 février 2002

« ...[le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada a affirmé] qu'en faisant appel au jeu de la concurrence et des forces du marché on est mieux à même qu'en recourant à un contrôle exercé par le gouvernement de mettre en place des services efficaces et utiles qui tiennent compte des préférences des voyageurs et des expéditeurs. Il s'agit là de l'objectif avoué de la politique canadienne des transports. »

Bill Waters, Université de la Colombie-Britannique, le 25 mars 2002

2.3 Le secteur

Le transport par autobus et autocar compte trois segments : l'autocar interurbain, le transport scolaire et le transport en commun urbain, mais ce Comité a étudié presque exclusivement l'autocar. Ce segment comprend des sous-segments, comme les autocars nolisés et d'excursion, mais c'est le service interurbain qui

« Il y a un conflit ou des chevauchements, à mon avis, entre les services commerciaux de transport interurbain par autocar et certains services dispensés dans les banlieues éloignées par les sociétés de transport urbain....Les autocars interurbains, qu'ils fassent ou non l'objet d'une réglementation, sont essentiellement des entreprises commerciales. Ils doivent recouvrer leurs coûts et être rentables. Pour différentes raisons tout à fait légitimes, les sociétés de transport urbain sont subventionnées. Par conséquent, lorsque les marchés se chevauchent, il y a un conflit. Voilà des sociétés ayant pour mandat de perdre de l'argent qui concurrencent des services qui, pour survivre, doivent en gagner. »

Bill Waters, Université de la Colombie-Britannique, le 25 mars 2002

transporte des passagers payants qui nous intéresse avant tout dans cette étude. En juin 2001, quand il s'est adressé au Comité, le Ministre a souligné que le réseau interurbain dessert des petites localités et bon nombre des régions éloignées du pays, et il a qualifié le réseau de « fragile ».

L'autocar à horaire fixe existe dans toutes les provinces et territoires à l'exception du Nunavut. Les dessertes sont essentiellement régionales.⁶ Il existe un réseau national exploité par les compagnies de Laidlaw dont Greyhound, Grey Goose et Voyageur Colonial. Ces compagnies exploitent un réseau à partir de Montréal et du sud de l'Ontario

⁶ Voir le tableau dans l'annexe D intitulé « Services d'autocars réguliers canadiens représentatifs/dessertes 1999 ».

jusqu'au Pacifique, ainsi que des services locaux et régionaux considérables en Ontario, au Manitoba, en Alberta et en Colombie-Britannique. Elles vont également aux États-Unis. Dans son mémoire soumis au Comité à l'appui de sa comparution le 26 mars 2002 à Calgary, Greyhound Canada Transportation Corporation a indiqué que Greyhound Canada détenait alors 40 % de l'achalandage de l'autocar à horaire fixe au Canada et que la part du marché total du groupe Laidlaw était inférieure à 45 %.

« Le principal problème au Canada actuellement c'est qu'il n'y a pas de concurrence. Pourquoi n'y a-t-il pas de commercialisation ou de service novateur? C'est une société en faillite qui exploite nos services interurbains réguliers au Canada. Elle n'a ni l'argent ni les ressources nécessaires du point de vue de la mise en marché pour faire la promotion du service, et d'ailleurs elle ne le veut pas. C'est pour cela que le nombre de passagers diminue. Il n'y a pas de concurrence. C'est un monopole. »

Michael Colborne, Pacific Western Transportation, le 12 février 2002

D'autres compagnies ont des opérations plutôt provinciales ou régionales : Orléans Express au Québec, Coach Canada en Ontario et Pacific Western, basé en Alberta.

Laidlaw a établi sa position dominante assez récemment à la suite d'une restructuration et une consolidation qui a lieu depuis 10 ans.⁷ Elle a acquis en 1997 la Canadian Greyhound Transportation Corporation, important transporteur, puis US Greyhound en 1998. En 2000, elle se portait acquéreur du reste de Penetang-Midland, aboutissement d'une opération entamée en 1998. Il résulte de ces transactions une concentration de propriété sans précédent dans le secteur.

Laidlaw a déclaré de grosses pertes en 1999 et 2000. En juin 2001, elle a déposé des demandes volontaires de réorganisation en vertu du code de la faillite aux États-Unis et de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers de compagnies*, au Canada. Les

⁷ Voir le tableau dans l'annexe D intitulé « Restructuration de l'industrie après 1988 ».

informations récentes concernant la situation financière de la compagnie, avec les revenus, le passif et l'actif au Canada et aux États-Unis, figurent au rapport trimestriel de la compagnie daté du 31 mai 2002.⁸

Le document d'orientation de Transports Canada indique que le transport par autocar à horaire fixe a généré des revenus de 236 millions de dollars en 1999; les revenus d'exploitation des autocars nolisés se sont élevés à 305 millions de dollars. Les revenus des services à horaire fixe oscillent entre 235 millions et 270 millions de dollars depuis 10 ans, mais les revenus du secteur des autocars nolisés sont en hausse.

Le ratio d'exploitation est une mesure courante du rendement d'une compagnie de transport. C'est le rapport entre les dépenses d'exploitation et les revenus, exprimé en pourcentage; moins le ratio est élevé, meilleur est le rendement. Dans son

« En 73 ans d'existence, Greyhound a toujours généré des profits...Obtenons-nous un rendement massif? Non, mais nous faisons nos frais, et nous disposons de fonds suffisants pour renouveler notre parc. Nous sommes une filiale à propriété exclusive, de sorte que nous ne publions pas de renseignements financiers détaillés. »

Roger Pike, Greyhound Canada, March 26, 2002

rapport annuel de 2000, Transports Canada indique un ratio d'exploitation de 85,1 % pour l'autocar, ce qui, de l'avis du Ministère, représente un bon rendement financier et constitue une amélioration par rapport aux 91,6 % de 1994.⁹

2.4 Tentatives de convenir d'une politique

Depuis 12 ans, on a tenté à plusieurs reprises de convenir d'une nouvelle orientation pour l'autocar. Les changements apportés à la *Loi sur les transports routiers* en 1987 n'ont rien fait pour l'autocar, mais ont amorcé la déréglementation économique

⁸ Le rapport est affiché au site www.laidlaw.com.

⁹ Transports Canada, *Les transports au Canada en 2000 : Rapport annuel*, p. 184.

du camionnage longue distance et amené certaines provinces à déréglementer volontairement l'autocar.

Des groupes fédéraux-provinciaux-sectoriels se sont rencontrés à plusieurs reprises vers 1995; ils se sont entendus sur la déréglementation du transport par autocar nolisé, mais non sur celle du service à horaire fixe.¹⁰ Tout récemment, en mars 1999, le projet de loi C-77 (1^{ère} session, 36^{ème} Législature) proposait de changer la *Loi de 1987 sur les transports routiers* pour retirer aux provinces le pouvoir de régler les routes interprovinciales et internationales. Mais ce projet de loi a été abandonné à cause des objections de plusieurs provinces. Les détails de ces discussions se trouvent en bonne partie dans les publications énumérées à la bibliographie de l'Annexe C.

Notre Comité a été invité à entreprendre cette étude en partie au moins parce qu'il avait beaucoup examiné les modifications apportées en 2001 à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* en matière de sécurité, et parce qu'on pensait qu'une institution étrangère au débat sur la déréglementation économique pourrait fournir de nouvelles perspectives et rapprocher les parties d'une entente.

« Nous pouvons jeter un coup d'œil du côté de l'industrie du camionnage, qui a été déréglementée, et que je sache....Nous déplaçons plus de marchandises à un coût inférieur que par le passé. »

Barry Prentice, Université du Manitoba, le 26 mars 2002

2.5 La sécurité

Au Canada, les normes de construction des véhicules à moteur, dont les normes de sécurité, sont de responsabilité fédérale; une fois le véhicule sur la route cependant, sa sécurité est régie avant tout par le code de la route de la province.

¹⁰ Groupe de travail canadien sur les autocars, *Rapport au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière*, octobre 1996.

Afin de coordonner la sécurité partout au pays, et motivés par les préoccupations pour la sécurité au début de la déréglementation du camionnage, les ministères des Transports fédéral et provinciaux ont rédigé un *Code national de sécurité* pour les véhicules commerciaux en 1987.

Le *Code* est un recueil de règlements et normes préparé conjointement sous le parrainage du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.¹¹ Il vise à uniformiser davantage la réglementation de la sécurité. Il contient 15 normes sur des questions comme les permis de conduire, les tests des chauffeurs, les normes médicales, le chargement, l'entretien des véhicules, l'inspection routière et les audits des installations. La norme 14 couvre la mesure du respect de l'ensemble du code par les transporteurs.

Les changements apportés récemment à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* ont donné force de loi *Code national de sécurité*.¹² Lorsque les nouvelles dispositions seront en vigueur, elles permettront d'incorporer les règlements provinciaux au *Code* par référence à la *Loi*. Celle-ci permet également au Ministre des Transports de passer des accords de sécurité avec les provinces afin de permettre à des fonctionnaires d'établir la cote de sécurité des transporteurs extraprovinciaux. Les transporteurs en infraction peuvent à terme perdre leur cote de sécurité et devoir cesser leurs opérations. Le *Code* s'applique également aux compagnies d'autocar extraprovincial.

En septembre 2001, le Ministre a annoncé un fonds de 17,8 millions de dollars pour aider les provinces et les territoires à mettre le *Code* en œuvre. Cela favorisera l'harmonisation et contribuera à l'application de la loi sur les routes, qui est du ressort des provinces et des territoires.

¹¹ Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé est une association de fonctionnaires fédéraux et provinciaux chargés des routes et du transport routier.

¹² Le projet de loi S-3, *Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence*, a reçu la sanction royale le 14 juin 2001 (Lois du Canada (2001), chapitre 13), mais n'a pas encore été proclamé. En plus des ses mesures concernant le Code, l'article 1 changera le nom de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* à la *Loi sur les transports routiers*.

3. LES AUDIENCES DU COMITÉ

Le Comité a choisi de recueillir les commentaires de trois grands groupes intéressés par le transport interurbain par autocar : les utilisateurs, les transporteurs et les agences de réglementation. Des audiences ont été tenues à Ottawa et dans de grandes villes du pays. De plus, le Comité a entendu les avis de trois universitaires reconnus comme experts du domaine.

Pour se faciliter la tâche, le Comité a produit un document d'information contenant diverses questions et divers enjeux qu'il a mis sur Internet. Ce document avait pour but de guider les témoins afin qu'ils puissent préparer leur présentation. Les questions suggérées ne se voulaient pas exhaustives, car le Comité s'attendait à ce que beaucoup d'autres soient soulevées avant la fin de l'étude, ce qui s'est avéré.

Un effort particulier a été déployé pour entendre les usagers de l'autocar. Les usagers, réputés être moins nantis financièrement, sont en grande partie les étudiants, les autres jeunes et les aînés. Pour cette raison, le Comité a invité les groupes d'aînés, les groupes d'étudiants, les associations représentant les personnes pauvres et les représentants des municipalités de toutes les régions du pays à participer. Les organismes fédéraux intéressés par les questions régionales et les personnes âgées ont également été invités. Les aînés étaient particulièrement désireux de participer, mais les organisations étudiantes semblaient avoir des préoccupations plus pressantes et davantage liées aux études.

Les usagers et leurs représentants estiment généralement que le service d'autocar est important et que le service pourrait être amélioré. Ils craignent que le service ne se détériore, soit en raison des tendances démographiques et économiques, soit à cause d'une modification du régime réglementaire. De nombreux témoins de ces groupes estiment que la réglementation économique est nécessaire pour permettre l'interfinancement des routes à faible densité. Beaucoup ont été impressionnés par une

étude de KPMG commandée par l'industrie de l'autocar en 1998.¹³ Certains intervenants qui avaient profité de services novateurs, notamment le service de mini-fourgonnettes dans les Maritimes, voyaient l'avenir avec plus d'optimisme.

Les transporteurs sont partagés au sujet de la réglementation économique. Certains transporteurs relevant d'agences réglementaires limitant l'arrivée de nouveaux acteurs font valoir que le statu quo, loin d'être idéal, est relativement bon et que tout changement serait un saut dans l'inconnu. Certains transporteurs frustrés dans leurs tentatives d'étendre leurs activités ont plaidé vigoureusement en faveur d'une libéralisation du marché. Des associations de transporteurs et l'association des avocats spécialisés dans le domaine du transport ont refusé de prendre position, étant donné que leurs clients comptent aussi bien des tenants que des adversaires de la réglementation et de la déréglementation.

Des représentants de trois gouvernements provinciaux ont comparu et huit autres ont fait parvenir des mémoires. Certains préconisent la déréglementation ou l'ont déjà réalisée. D'autres prônent la prudence face à d'éventuels changements. Peu de gouvernements, voire aucun n'a défendu le statu quo. Cela peut s'expliquer par le fait que ces mêmes gouvernements tentent depuis dix ans d'harmoniser leurs régimes.

Les observateurs du milieu du savoir ont présenté un vigoureux plaidoyer pour la déréglementation. Pour eux, ses avantages économiques sont clairs et les bienfaits supposés d'un régime réglementé sont imaginaires, les véritables conséquences étant l'appauvrissement du service et la léthargie du secteur.

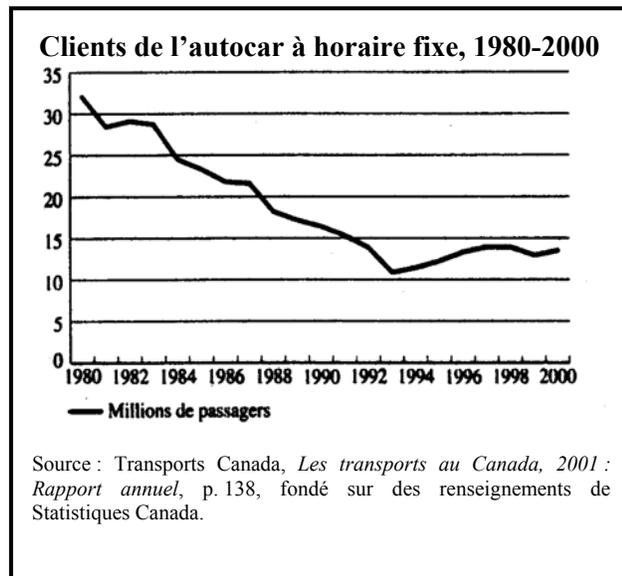
¹³ Cette étude, intitulée *Les incidences de la déréglementation sur le transport interurbain par autocar*, a été préparée pour l'Association canadienne de l'autobus. La version originale en anglais est en date de décembre 1998 et la version française est en date de décembre 1999.

4. ENJEUX

De nombreux enjeux sont apparus au cours de l'étude. Voici les principaux, suivis d'une brève analyse. Les conclusions du Comité figurent ici. Les recommandations du Comité sont présentées à la section six de ce rapport.

4.1 Les chiffres

Les rapports annuels de Transports Canada depuis cinq ans et le document d'orientation mentionné au début du rapport indiquent que l'achalandage du transport interurbain par autocar est passé de 32 millions de passagers en 1980 à 14 millions environ aujourd'hui, avec stabilisation depuis quatre ans. Les chiffres semblent conformes à ceux qui indiquent les autocars-kilomètres,¹⁴ l'utilisation de l'équipement et d'autres paramètres.



Le rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, publié en 1992, concluait à des baisses substantielles de l'achalandage des autocars au cours des années précédentes et un groupe fédéral-provincial de sous-ministres en est arrivé à une conclusion semblable dans un rapport produit en 1996.¹⁵ Beaucoup de

¹⁴ Les autocars-kilomètres sont une mesure de l'utilisation des véhicules qui intéressent donc les exploitants alors que les voyageurs-kilomètres mesurent l'achalandage des autocars.

¹⁵ Voir le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, *Directions : Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada*, 1992, volume 4, chapitre 16, pp 1465-1472, analyse du secteur de l'autocar interurbain à horaire fixe au Canada, Annexe A; et Conseil des ministres responsables de transports et de la sécurité routière, *Rapport au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière*, octobre 1996.

témoins ont affirmé avoir craint des abandons de routes au début des années 90 et même des transporteurs ont parlé d'un « déclin » durant cette période.¹⁶

Dès le début de l'étude, les transporteurs ont été mal à l'aise avec les chiffres fournis. Ils affirment qu'il n'y a pas vraiment de diminution d'achalandage sur les routes interurbaines, et que la confusion provient de la façon dont les passagers d'autocar étaient comptés dans les années 70, alors que l'on comptabilisait des parcours d'à peine 5 kilomètres comme déplacements interurbains. Selon eux, les fusions municipales et la croissance du transport en commun urbain ont rendu les comparaisons bancales.

Les données produites au fil des ans peuvent présenter certains problèmes; Statistique Canada l'admet et améliore ses méthodes de cueillette. Pour sa part, le Comité reconnaît qu'il y a eu diminution de l'achalandage et accepte les données fournies par le Ministre des Transports, en reconnaissant qu'il s'agit d'une bonne approximation de la réalité.

Cette diminution n'était pas inattendue. Il y a eu des changements marqués dans la répartition de la population du pays au fil des ans : l'urbanisation s'est accentuée, le taux de motorisation

« Notre population est passée d'environ 15 millions vers le milieu du siècle à un peu plus de 30 millions aujourd'hui....

...

« [L]a population était principalement rurale jusqu'aux années 20 et 30....À partir de 1951, nous assistons à une urbanisation rapide du pays, la population urbaine connaissant une forte croissance et la population rurale restant constante. Aujourd'hui, environ 80 p. 100 de la population est classée comme urbaine.

...

« ...[il y a eu] une augmentation très marquée, particulièrement au cours des années 50 et 1960, passant de 40 p. 100 des ménages...à un peu plus de 80 p. 100 aujourd'hui.

...

« [M]ême chez les ménages âgés, la proportion des propriétaires de voitures est passée de 11,5 p. 100 en 1980 à environ 17 p. 100.. »

Douglas Norris, Statistiques Canada, le 11 février 2002

¹⁶ Voir W.D. Haire, *Background Report on the Substantial Relaxation of the Bus Economic Regulatory Framework*, décembre 1994.

a progressé radicalement et le niveau de vie a également augmenté. Pour ce qui est de notre étude, une des questions est de savoir si d'autres facteurs, comme le maintien de la réglementation économique

« Nous avons conclu de ces lectures et de notre participation à divers comités que la cause principale de la disparition d'un grand nombre de services, et par suite de la diminution du nombre de passagers, c'est l'automobile. »

Harry Gow, Transport 2000, le 20 février 2002

d'une bonne partie du transport par autocar, peuvent également avoir joué un rôle dans la diminution.

Pour compléter ce tableau, Transports Canada indique dans son rapport 2000 que le train (à l'exclusion du train de banlieue) a transporté environ 4 millions de passagers en 1999 et l'avion, près de 27 millions sur les vols intérieurs. Quant à l'automobile, les chiffres concernent tout le transport, y compris les déplacements de banlieue, mais il n'est pas fourni de données sur les voyages interurbains. Cependant, des études antérieures révèlent que 85 % des voyages interurbains de moins de 500 kilomètres sont faits en voiture, proportion qui donne la mesure modeste des modes de transport publics. À cause de ce déséquilibre, une réduction modeste du nombre de personne voyageant en automobile aurait un effet relatif très important pour les moyens de transport publics.

CONCLUSION

Après avoir diminué pendant quelques dizaines d'années, l'achalandage de l'autocar semble s'être stabilisé à quelque 14 millions de voyageurs par année depuis quatre ans.¹⁷ La diminution est due à plusieurs facteurs : augmentation de l'utilisation de la voiture, urbanisation de la population, diminution du prix des billets d'avion sur certains trajets, conditions économiques nouvelles et peut-être un cadre réglementaire qui ne favorise pas l'innovation.

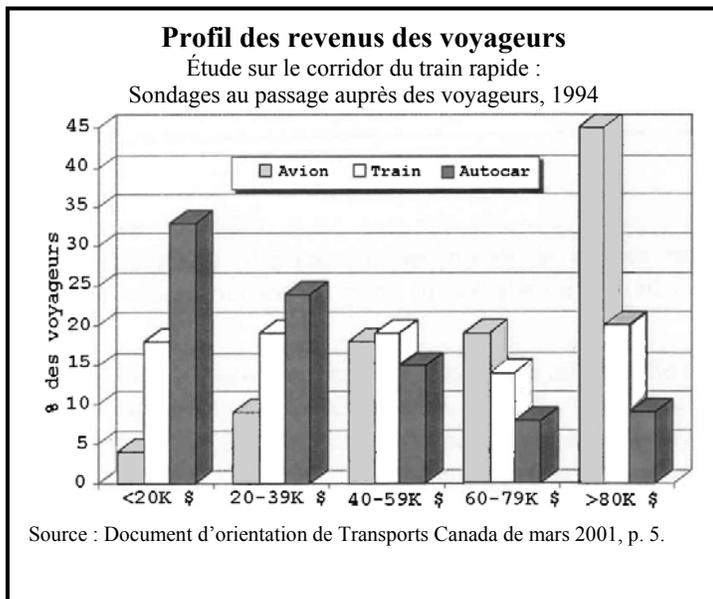
¹⁷ Selon le rapport annuel de Transports Canada de 1996, le chiffre équivalent pour 1950 était de 72 millions de passagers. Voir *Les transports au Canada en 1996 : Rapport annuel*, pp. 101-103.

4.2 Achalandage et perspectives

Les aînés et les étudiants sont les groupes cibles que la plupart des témoins ont identifiés devant nous comme la clientèle principale de l'autocar.¹⁸ Il est reconnu que les usagers de l'autocar à horaire fixe comptent parmi les usagers les moins fortunés du transport en commun. Le Comité dispose de chiffres de 1994 qui révèlent que plus de la moitié des passagers en autocar dans le corridor Québec-Windsor disposent d'un revenu familial annuel inférieur à 40 000 dollars et que 32 % disposent de moins de 20 000 dollars. Une étude plus récente citée par l'Association canadienne de l'autobus établit à plus de 60 % la part des passagers « moins nantis » et à 42 % la part de voyageurs au seuil ou sous le seuil de la pauvreté.¹⁹

« Comme vous le savez peut-être, Halifax est la ville canadienne qui connaît la croissance démographique la plus rapide. Cela est notamment imputable au fait que tous nos aînés quittent le milieu rural pour déménager à Halifax, et cela en raison de services des transports insuffisants. Ils ne peuvent respecter leurs rendez-vous à moins de passer la nuit. »

Joan Lay, Corporation canadienne des retraités intéressés, Nouvelle-Écosse, le 21 février 2002



¹⁸ Voir, par exemple, les témoignages du Comité, le 11 février 2002 (Douglas Norris).

¹⁹ Voir l'étude de KPMG du décembre 1999 intitulée *Les incidences de la déréglementation sur le transport interurbain par autocar*, aux pp. 33 et 35.

Néanmoins, des personnes plus fortunées choisissent l'autocar quand il est rapide et commode. En se rendant d'Ottawa à Montréal par autocar au début des audiences, les membres du Comité ont été surpris de voir combien de personnes descendaient à Dorval pour prendre l'avion. Le service entre Edmonton et Calgary est lui aussi très populaire auprès de la clientèle d'affaires.

Le Comité a examiné les tarifs. Ceux-ci sont-ils demeurés élevés à cause de la réglementation et y a-t-il des gens qui prendraient l'autocar s'il coûtait moins cher? Les témoins ne se sont pas plaints de tarifs trop élevés, mais certains, en Nouvelle-Écosse par exemple, ont quand même affirmé qu'ils étaient plus élevés que pour les fourgonnettes.²⁰ L'interfinancement, là où il

« la zone de quotidienneté s'est élargie au cours de la fin du XX^e siècle, notamment parce que les services publics sont regroupés dans les villes centres et qu'aujourd'hui, sept ruraux sur dix ne travaillent pas là où ils vivent. »

Jean-Pierre Fournier, Solidarité rurale du Québec, le 20 février 2002

existe, gonfle certainement les tarifs sur les routes achalandées, et l'absence de concurrence sur beaucoup de routes réglementées (et sur certaines qui ne le sont pas) contribue probablement à maintenir les tarifs élevés et à freiner les mesures novatrices de marketing.

CONCLUSION

L'autocar répond certainement à un besoin. La plupart de ses clients, mais pas tous, font partie des moins nantis de la société. Comme peu de choses ont changé depuis longtemps dans le transport par autocar et son encadrement, et que tous les facteurs responsables de la baisse de l'achalandage agissent encore, il n'y a pas de raison de prévoir l'inversement de la tendance dans les années à venir, à moins de changements au cadre institutionnel ou de mesures destinées à encourager l'usage de l'autocar.

²⁰ Témoignages du Comité, le 21 février 2002 (Olive Bryanton).

4.3 La politique nationale des transports

La section 2.2 de ce rapport a déjà indiqué que la *Loi sur les transports au Canada* encadre la politique fédérale sur les transports, fondé essentiellement sur la concurrence. On trouve une autre référence à cette politique au

« Nous pensons que c'est un produit des années 20 — une relique du passé. La réglementation économique étouffe l'innovation, alourdit le coût des activités de l'entreprise et empêche la croissance dans l'industrie du transport-passagers. »

Michael Colborne, Pacific Western Transportation, le 12 février 2002

paragraphe 3(1) du projet de loi S-3, adopté en 2001, qui modifie la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.²¹ Ce paragraphe indique que l'une des objectifs de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* est de réaliser la politique nationale des transports, formulée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*, à l'égard des transporteurs extraprovinciaux. Cela dit, on peut affirmer que la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, qui permet la réglementation économique assez stricte de plusieurs provinces, se contredit en ce qui concerne les autocars.

Ces dernières années, la plupart des modes de transport ont été déréglementés au Canada. Cela fait partie d'une tendance mondiale. La déréglementation du transport ferroviaire de marchandises est aujourd'hui complète, et ni les tarifs, ni l'accès au marché pour l'avion ne sont réglementés au Canada, même s'il existe des restrictions à la propriété des transporteurs. Le transport maritime n'a jamais été beaucoup réglementé.

« Malgré la réglementation économique, de nombreuses localités canadiennes ont perdu des services réguliers qui n'étaient pas rentables. »

Mark Hannah, Pacific Western Transportation, le 12 février 2002

²¹ Comme déjà signalé, le projet de loi S-3 a été adopté au cours de la première session de la trente-septième Législature, mais les changements à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* qu'il prévoit n'ont pas encore été proclamés.

La déréglementation du camionnage a commencé avec la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, et a imposé l'inversion du fardeau de la preuve pour l'accès au camionnage extraprovincial comme mesure de transition à la déréglementation complète. Le camionnage intraprovincial a été déréglementé à la faveur de l'Accord sur le commerce intérieur de 1994; le lien législatif entre le camionnage extraprovincial et intraprovincial dans la *Loi de 1987 sur les transports routiers* a été supprimé en janvier 2000.

Par conséquent, si on laisse de côté les autobus urbains, qui appartiennent généralement aux municipalités et sont très subventionnés, la réglementation qui s'applique aux autocars pourrait être considérée comme une anomalie. C'est le seul secteur à être protégé de la concurrence dans une grande partie du pays.

Plusieurs témoins ont parlé de la nécessité d'une stratégie nationale visant les passagers qui fournirait un cadre à la réglementation des autocars.²² D'autres ont affirmé que la *Loi sur les transports au Canada* contient un énoncé clair et non équivoque,²³ même si certains ont affirmé que le gouvernement fédéral lui-même ne respecte pas toujours ce qu'il prêche, en subventionnant VIA Rail par exemple.

CONCLUSION

Certains témoins ont réclamé une politique de l'autocar, mais la *Loi sur les transports nationaux* de 1996 contient un énoncé clair de politique fédérale visant tous les modes de transport qui relèvent du Parlement fédéral. Il est difficile d'envisager une politique unique sur les autocars si cet énoncé contredit les principes énoncés dans la loi existante.

²² Témoignages du Comité, le 20 février 2002 (Sylvain Langis, Brian Crow, Romain Girard et Roger Gervais).

²³ Témoignages du Comité, le 12 février 2002 (Michael Colborne).

4.4 La réglementation, l'interfinancement et la déréglementation

La réglementation du transport a commencé à la fin du XIX^e siècle pour les chemins de fer et s'est élargie dans les années 1920 et 1930 au transport routier commercial. Elle a été instaurée pour protéger les consommateurs des prix usuraires et de la discrimination et empêcher la concurrence destructrice entre transporteurs.

« À nos yeux, la déréglementation du transporteur par autocar est une solution en quête d'un problème. »

Rogert Pike, Greyhound
Canada, le 26 mars 2002

Les compagnies devaient justifier leurs tarifs ou hausses de tarif devant une commission ou un tribunal qui utilisait souvent leur rendement financier comme critère pour les autoriser. Les concurrents étaient souvent exclus pour stabiliser un marché. La fréquence du service et son abandon étaient également réglementés, de même que l'équipement utilisé.

« Nous ne sommes pas nécessairement des défenseurs du statu quo. Nous savons que certaines entreprises, à travers le Canada, qui ont à traverser les territoires de différentes provinces ont, sur le plan administratif, à faire face à différents régimes d'une province à l'autre. »

Sylvain Langis, Association canadienne de l'autobus, le 20 février 2002

On mettait comme condition à la desserte d'une route rentable celle d'une route non rentable, dont les pertes soient épongées partiellement par les profits de la route rentable. C'est ce mécanisme qu'on appelle l'interfinancement.

Ce genre de réglementation existe toujours dans certaines provinces pour l'autocar, avec l'acceptation implicite du gouvernement fédéral en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*. Lors de ses déplacements, le Comité a notamment entendu parler du régime de réglementation strict du Québec et de la Colombie-Britannique et du régime un peu plus flexible de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario.

Plusieurs témoins, et la plupart des compagnies d'autocar, sont d'accord avec le régime actuel.²⁴ Les usagers, surtout en région, reconnaissent que le service actuel n'est pas idéal, mais craignent qu'un changement de réglementation ne

« De plus, l'État doit être conscient qu'une déréglementation du transport par autobus provoquerait un chaos qu'aucune initiative locale ne pourrait dompter. »

Jean-Pierre Fournier, Solidarité rurale du Québec, le 20 février 2002

donne lieu à l'abandon de certaines routes interfinancées, entraînant la perte de mobilité des habitants de la région visée.²⁵ Ils ont indiqué qu'une certaine forme d'indemnisation serait justifiée si cela se produisait.

Il est difficile d'établir l'importance de l'interfinancement. Un témoin de l'Association canadienne de l'autobus a indiqué au Comité qu'environ 10 % de ses revenus servent à cette fin.²⁶ Le document d'orientation fourni par le Ministre suggère que, dans le

« ...je puis vous dire qu'en moyenne, au Canada, 10 p. 100 environ de notre chiffre d'affaires sert à l'interfinancement. Chez nous, 12 p. 100 environ de notre chiffre d'affaires total nous permet de subventionner les liaisons non rentables. »

Sylvain Langis, Association canadienne de l'autobus, le 20 février 2002

corridor Québec-Windsor, 15 % des passagers se déplacent depuis ou vers de petites localités et forment le groupe profitant le plus de l'interfinancement.

²⁴ Voir, par exemple, les témoignages du Comité, le 20 février 2002 (Hugo Gilbert et Normand Parisien) et le 26 mars (Roger Pike)

²⁵ Voir, par exemple, les témoignages du Comité, le 20 février 2002 (Martine Rioux) et le 25 mars 2002 (Hans Cunningham).

²⁶ Témoignages du Comité, le 20 février 2002 (Sylvain Langis).

Les critiques de la réglementation stricte font valoir qu'elle étouffe la concurrence, maintient les tarifs à des niveaux plus élevés que nécessaire, élimine une bonne partie de la volonté dont naît l'innovation, tend à prévenir l'emploi du matériel le mieux adapté comme les petites fourgonnettes, et garantit la rentabilité même des compagnies les plus léthargiques.²⁷

« ...s'il y a un marché, quelqu'un va fournir le service. Ce service peut se faire avec des petites camionnettes ou être assuré par l'exploitant local d'autobus scolaires....S'il y a un marché, quelqu'un viendra combler le besoin. S'il n'y a pas de marché, il n'y aura pas de service. »

Michael Colborne, Pacific Western Transportation, le 17 février 2002

En utilisant les données des compagnies, Transports Canada a tenté d'établir une relation entre les dessertes à achalandage fort et faible et l'interfinancement.

Catégories de parcours d'autocars et clientèle en 1998

Catégories de parcours (rentabilité et densité de clientèle)	nombre de parcours	% de parcours	Trajets (millions)	% of voyages
Parcours les plus rentables, à très forte densité	15	11	2,8	40
Parcours rentables, à densité moyenne	42	32	2,7	38
Parcours marginaux, à faible densité	41	31	1,2	17
Parcours non rentables, à très faible densité	34	26	0,4	5
Totaux	132	100	7.1	100

Source : Document d'orientation de Transports Canada de mars 2001, p. 15, d'après une étude de KPMG, *Les incidences de la déréglementation sur le transport interurbain par autocar*, décembre 1999. Ce tableau contient des renseignements provenant de six autocaristes.

Transports Canada conclut ce qui suit :

Ces données font voir que le nombre de voyageurs à faible revenu susceptibles d'être touchés par des changements dans les services à faible densité est bien inférieur à celui des voyageurs à faible revenu au sujet

²⁷ Témoignages du Comité, le 25 mars 2002 (Bill Waters) et le 26 mars 2002 (Barry E. Prentice).

desquels on pourrait supposer qu'ils paient des tarifs plus élevés sur les parcours profitables pour permettre de maintenir les services interfinancés.²⁸

De plus, la réglementation a un impact hors de la province. Le transporteur d'une province réglementée peut envahir librement le marché de la juridiction non-réglementée voisine, mais l'inverse n'est pas vrai. Le premier transporteur est donc avantagé injustement. Un représentant de l'Alberta nous a même affirmé que sa province serait prête à une déréglementation complète sans les pratiques restrictives de la Colombie-Britannique.²⁹ Les transporteurs ontariens ont parlé de problèmes résultant de réglementation légère de leur province comparée à la réglementation stricte du Québec.³⁰

CONCLUSION

D'un bout à l'autre du pays, la réglementation économique est assez variée, stricte dans certaines provinces, assez faible dans d'autres et inexistante dans certaines. Cela cause des problèmes entre provinces étant donné l'avantage injuste dont jouissent certains transporteurs offrant des services dans la province voisine déréglementée, sans qu'il n'y ait réciprocité.

Dans les provinces strictement réglementées, l'interfinancement est courant. Les compagnies obtiennent un permis pour les routes rentables à condition qu'elles desservent des routes non rentables. Cette mesure répond à un besoin, mais il s'agit d'un outil assez grossier pour maintenir les dessertes en région, qui entraîne des tarifs plus élevés que nécessaire sur les routes rentables, limite la concurrence sur celles-ci et dépend d'une réglementation complexe. Un témoin a affirmé que l'interfinancement fait en sorte que les pauvres subventionnent les pauvres.³¹

Beaucoup d'usagers de l'autocar en milieu rural s'inquiètent de l'effet de la déréglementation sur les routes interfinancées. Ils craignent une perte généralisée de service et doutent des gains d'efficacité promis face au danger de l'abandon complet des dessertes. Nul doute que, s'il y avait perte de service, on réclamerait à cor et à cri l'intervention de l'État et le rétablissement du service. Le Comité croit que, dans plusieurs cas, les petits exploitants occuperaient le créneau avec du matériel différent dans bien des cas, mais il pense également que le gouvernement devrait être prêt à financer modestement l'établissement de services d'autocar

²⁸ Document d'orientation de mars 2001 de Transports Canada, p. 15.

²⁹ Témoignages du Comité, le 26 mars 2002 (Peter Dawes).

³⁰ Témoignages du Comité, le 28 mars 2002 (James Devlin).

³¹ Témoignages du Comité, le 26 mars 2002 (Barry E. Prentice).

communautaires ou d'autres solutions acceptables.

Le Comité voit un certain mérite à une déréglementation partielle, avec inversion du fardeau de la preuve, pour les nouveaux postulants, analogue à la formule de déréglementation du camionnage en 1987. Cela offre certains avantages de la déréglementation tout en maintenant un peu d'interfinancement. Après une période d'essai de l'inversion du fardeau de la preuve (cinq ans pourrait être raisonnable), on pourrait l'évaluer et décider de maintenir le système ou de pousser plus loin la déréglementation.

4.5 Autocars, fourgonnettes et dessertes rurales

En français, un autocar est un autobus qui sert au déplacement interurbain de voyageurs qui ont payé leur passage d'une façon ou une autre. Chacun connaît l'autobus urbain et l'autobus scolaire jaune, qui sont d'autres modes de transport routier en commun. Notre étude s'intéresse essentiellement aux autocars qui voyagent entre les zones urbaines, et qui pourraient être des services à horaire fixe ou nolisés.

« Comment l'itinéraire sur Macoun pourrait-il survivre? Probablement qu'une personne de l'endroit exploiterait un service de transport à bon marché ou une navette, et les voyageurs, qui ne seraient pas pour la plupart des gens d'affaires, téléphoneraient à l'avance. »

Barry Prentice, Université du Manitoba, le 26 mars 2002

L'autocar est généralement un véhicule assez confortable de 40 sièges ou plus. Les gouvernements et le public sont moins portés à accepter les petits véhicules qui transportent des passagers entre les

« En août 1995, le ministre des Transports de l'Ontario de l'époque, le regretté Al Palladini, annonçait que 400 localités ontariennes avaient perdu des services malgré la réglementation économique. »

James Devlin, Coach Canada, le 28 mars 2002

villes ou le long de routes rurales relativement peu fréquentées, même s'il est relativement facile d'exploiter une mini-fourgonnette de 5 ou 7 passagers (assimilée à un véhicule privé, un taxi ou un autocar).³²

Aux fins de la réglementation économique, il n'y a pas de définition fédérale de l'autocar. Le paragraphe pertinent de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* traite simplement des situations où la loi provinciale exige un permis pour une entreprise d'autocar, sans définir le véhicule. La loi provinciale donne cependant des

« Dans le passé, lorsqu'on considérait le transport par autobus, nous envisagions toujours des véhicules à 40 places. Ça n'est tout simplement pas approprié. Nous commençons à songer à d'autres solutions, plus viables et novatrices... »

Olive Bryanton, Fédération des personnes âgées de l'Île-du-Prince-Édouard, le 21 février 2002

définitions. Le *Code de la route* ontarien définit *autobus* : véhicule automobile conçu pour le transport de 10 passagers ou plus et utilisé pour transporter des personnes. La loi albertaine sur le transport motorisé définit l'autobus comme un véhicule destiné à transporter plus de 12 personnes, mais permet à la Commission du transport motorisé de la province de désigner tout autre véhicule comme autobus, au besoin.

Par conséquent, pour notre propos, un autobus ou autocar peut être ce qu'en fait la province, et on peut présumer que la définition inclut les mini-fourgonnettes dans certaines situations.

³² Témoignages du Comité, le 17 avril 2002 (Donna Mitchell). Le Secrétariat rural (un organisme fédéral chargé de veiller à ce que les politiques nationales soient bénéfiques pour les collectivités rurales) fait une distinction utile entre trois catégories de collectivités rurales : celles qui sont adjacentes à une grande ville, celles qui sont situées au Canada profond et celles qui sont éloignées. Chaque catégorie a ses besoins distincts dans le domaine des transports et des transports en commun.

Les fourgonnettes ont attiré l'attention du Comité en Nouvelle-Écosse : il y en a beaucoup, comptant jusqu'à 9 sièges, qui servent au transport à horaire fixe dans différentes régions.³³ La Nouvelle-Écosse a une réglementation assez stricte mais ces véhicules y échappent ainsi qu'à la réglementation économique, tout en étant légaux. Ils offrent une souplesse impossible aux gros autocars. Les témoins de la province ont indiqué qu'on prévoit de nouveaux règlements pour soumettre les fourgonnettes à une norme de sécurité plus élevée que lorsqu'il s'agit d'un véhicule privé, mais qu'on ne désire pas imposer de réglementation économique des services qu'elles offrent. Ils ont affirmé que les fourgonnettes sont très populaires et qu'il y aurait une levée de boucliers si on tentait de limiter le service.

« ...les navettes sont plus commodes et offrent un plus grand choix pour ce qui est des heures de départ et des endroits où elles peuvent venir vous chercher et vous laisser descendre. »

Stephanie Sodero, Ecology Action Centre, le 21 février 2002

« Les gens de l'Île doivent utiliser leur voiture ou des taxis, ou s'organiser avec un parent ou un ami... »

...

« À part l'autocar, on peut emprunter le service de navette, que personnellement, je trouve excellent. Il existe actuellement quatre services privés de navette qui font l'aller-retour entre Charlottetown et Halifax. »

Connie Auld, Centre de vie active pour les aînés, le 21 février 2002

Dans d'autres provinces comme l'Ontario, des fourgonnettes offrent parfois un transport à moindre tarif que l'autocar. Contrairement à la situation en Nouvelle-Écosse, il faut l'approbation de l'organe de réglementation; à défaut de l'obtenir, les exploitants ne s'occupent guère de sécurité non plus.

³³ Témoignages du Comité, le 21 février 2002 (Don Stonehouse).

Voilà un dilemme de la réglementation. Elle peut encourager les opérations illégales à offrir des services en matière de transport avec peu, sinon aucun, contrôle de la qualité et de la sécurité. Si la réglementation économique permettait un accès plus facile au marché, les transporteurs auraient peut-être intérêt à améliorer l'entretien des véhicules et à les doter de meilleurs chauffeurs, et leurs prix demeureraient fort probablement moins chers que ceux des grands autocars. Plusieurs témoins ont fait valoir ce point devant le Comité.³⁴

CONCLUSION

Les autobus et autocars sont définis dans les codes de la route des provinces, mais la définition du plus petit véhicule n'est pas toujours uniforme. Il existe clairement d'autres options pour certaines dessertes que l'autocar de 40 places ou plus. Les petites fourgonnettes utilisées en Nouvelle-Écosse et en Alberta par certaines petites entreprises sont l'exemple d'une approche différente au transport interurbain. Il convient de porter une attention accrue à la définition de l'autocar et l'inclusion des petits véhicules dans le *Code national de sécurité* est nécessaire.

Le Comité ne peut qu'envisager les fourgonnettes et les minibus comme une option réaliste sur les routes éloignées aujourd'hui desservies par des autocars interfinancés. Il serait également sans doute possible de combler un vide de cette façon, en offrant un transport communautaire dans des régions éloignées aujourd'hui non desservies. Ce qui semble faire défaut c'est une réglementation appropriée, peut-être un incitatif économique et un mode d'application de règles de sécurité pour écarter les exploitants dangereux et non qualifiés.

4.6 Les subventions

Les subventions font partie de l'histoire des transports au Canada, mais depuis dix ans elles ont sensiblement baissé ou disparu, bien que certaines existent toujours. Au

³⁴ Voir, par exemple, les témoignages du Comité, le 25 mars 2002 (Bill Waters) et le 26 mars 2002 (Barry E. Prentice).

cours de l'exercice 2000-2001, le gouvernement fédéral a subventionné directement l'exploitation des traversiers dans les provinces de l'Atlantique à hauteur de près de 70 millions de dollars et a fourni 231 millions de dollars à VIA Rail.³⁵

Il n'y a pas de subventions fédérales aux autocars, mais le Comité a appris qu'il y a quelques petites subventions provinciales pour l'autocar au Québec, et un témoin à Montréal a décrit un programme provincial de rabais sur le carburant.³⁶

Dans le rapport annuel de Transports Canada, le total des subventions fédérales directes et ce qu'on qualifie de « subventions et contributions » a totalisé 609 millions de dollars durant l'exercice 2000-2001. Cela inclut les sommes précitées ainsi que des versements aux aéroports et pour la location de wagons-trémies servant au transport de céréales par chemin de fer. Les subventions et contributions sont surtout des paiements aux provinces en vertu des accords sur les routes et totalisent environ 152 millions de dollars par an. D'importantes

« ...grâce aux progrès de la technologie de l'information, et notamment des communications sans fil, il serait si simple de mettre au point des systèmes d'information utilisant l'Internet. Les gens pourraient ainsi organiser eux-mêmes leurs déplacements entre deux points, en combinant l'autocar et le train, ou en prenant deux autocars ou un seul, en utilisant comme critère soit la durée du déplacement, soit le coût du voyage.

...

« C'est...un domaine dans lequel le gouvernement fédéral pourrait, à un coût minime, mettre au point un système d'information accessible à l'échelle régionale ou nationale à titre de service offert aux voyageurs. »

Richard Soberman, Université de Toronto, le 28 mars 2002

subventions sont versées au transport en commun urbain partout dans le pays par les provinces et les municipalités. Là où la desserte entre en compétition avec celles des autocars, les exploitants de ces derniers pourraient avoir des problèmes.

³⁵ Transports Canada, *Les transports au Canada, 2001 : Rapport annuel*, p. 10.

³⁶ Témoignages du Comité, le 20 février 2002 (Romain Girard).

L'examen de nouvelles mesures, comme des minibus communautaires pour compenser l'impact d'une déréglementation de l'autocar, soulève le problème des sources et du niveau du financement. Il est difficile d'évaluer de façon précise ce que coûterait un programme d'aide communautaire. Une possibilité serait de subventionner l'exploitation. C'est ce que fait le fédéral actuellement pour VIA Rail et les traversiers, bien que les gouvernements préfèrent souvent verser des montants forfaitaires en capital plutôt que de contribuer en permanence à l'exploitation.

Statistique Canada a évalué le revenu total du transport par autocar à horaire fixe à 236 millions de dollars en 1999.³⁷ La desserte des régions éloignées représenterait environ 15 % de l'achalandage total. Comme on l'a déjà mentionné, un exploitant a dit au Comité qu'environ 10 % des revenus sont consacrés au financement des dessertes en région éloignée. Cependant, beaucoup de régions rurales sont actuellement dépourvues de service et il faudra davantage d'études pour déterminer l'ampleur de la demande nationale à ce chapitre.

CONCLUSION

Il y a conflits entre les exploitants d'autocars et ceux qui offrent des services subventionnés, le plus souvent l'État. Un conflit oppose des exploitants d'autocars à VIA Rail, qui leur fait concurrence dans certaines régions. D'autres surgissent là où le transport en commun subventionné, comme le train GO dans la région torontoise, se rend bien en dehors de la zone urbaine et enlève une partie de sa clientèle à l'autocar. Étant donné l'achalandage des autocars et l'importance des dessertes rurales à faible densité en régime d'interfinancement, on pourrait défendre l'idée d'un modeste programme de subventions destinées à promouvoir des dessertes rurales par autocar correctement structurées, afin d'atténuer les problèmes éventuels d'une déréglementation nationale accrue.

³⁷ Voir le document d'orientation de Transports Canada de mars 2001, pp 20-21.

4.7 Les passagers handicapés

Il est question des déplacements des handicapés dans l'énoncé de principe de l'article 5 de la *Loi canadienne sur les transports* et la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada a examiné des

« On essaie de développer l'accessibilité touristique et culturelle pour montrer à l'industrie comment accueillir les personnes à capacité physique restreinte. »

André Leclerc. Kéroul. le 20 février 2002

questions connexes en 1992. La Commission royale a recommandé que l'on aspire à donner à tous les voyageurs un accès sûr, raisonnablement confortable et digne aux transports en commun, sans égard à leur état physique ou mental.

En réponse à une recommandation analogue, l'Office des transports du Canada œuvre depuis 10 ans à la réalisation de cet objectif. Les témoignages présentés au Comité laissent entendre que tous les transporteurs souhaitent assurément que ce but soit atteint et qu'ils ne ménagent pas les efforts pour l'atteindre. En revanche, il se dégage aussi clairement des témoignages de handicapés qu'il reste encore beaucoup de chemin à faire.³⁸

Le Comité a entendu des handicapés lui expliquer les problèmes qu'ils éprouvent sur les autocars. Des autocars sont équipés pour accueillir les fauteuils roulants mais tous les autocars de toutes les routes ne le sont pas. Les voyageurs en fauteuil roulant ont moins de choix pour leurs déplacements. Les terminus urbains sont habituellement accessibles en fauteuil roulant mais de nombreux arrêts ruraux ne le sont pas, ce qui est un autre obstacle aux voyages en autocar.

³⁸ Voir, par exemple, les témoignages du Comité, le 20 février 2002 (André Leclerc et Johanne St-Martin) et le 28 mars 2002 (Stephen Little).

CONCLUSION

Étant donné les réalités économiques du secteur de l'autocar, certains exploitants peuvent avoir du mal à offrir le service à tous les passagers, notamment aux handicapés. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une politique nationale en matière de transport; si elle n'est pas réalisée dans le secteur de l'autocar, il faudra prendre des mesures pour le faire à l'avenir.

Le sort des voyageurs handicapés appelle des correctifs. Ces derniers ne devraient pas être obligés de prendre un seul autocar quand plusieurs sont disponibles, un jour donné, et il faudrait que même les petites gares routières offrent les installations de base pour leur mobilité et leur hygiène.

4.8 La sécurité des autocars

La sécurité a été abordée au point 2.5. Le Comité n'a pas entendu beaucoup de doléances au sujet de la sécurité des autocars aux audiences.

Les témoins ont affirmé que les accidents d'autocar sont rares. Il arrive malheureusement des accidents tragiques qui entraînent la mort de 10 ou 20 personnes; cependant, la plupart des années, le nombre de passagers tués dans des autocars n'atteint pas 10. En imposant le *Code national de sécurité* aux autocars, comme cela devrait se faire quand entreront en vigueur les modifications de 2001 à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, établies par le projet de loi S-3 de la première session de la trente-septième Législature, on ne pourra qu'améliorer la situation.

Le Comité n'est pas aussi sûr lorsqu'il s'agit de petits autocars et de mini-fourgonnettes utilisées pour le transport interurbain. En soi, ces petits véhicules sont moins sécuritaires, mais la plupart des accidents mortels qui les mettent en cause résultent du mauvais entretien ou du manque d'expérience ou de compétences des chauffeurs. Cette question exige de l'attention, et le Comité note que certaines provinces sont intéressées à améliorer les normes de ces véhicules.

CONCLUSION

Les normes de sécurité sont généralement bonnes dans le transport par autocar, et les changements relatifs à la sécurité introduits par les modifications récentes à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, ainsi que l'application du *Code national de sécurité* amélioreront les choses. Devant la prolifération des services fondés sur de petits autocars et des fourgonnettes, les provinces ont le devoir de réexaminer leurs procédures de sécurité à leur endroit et, comme on l'a dit ailleurs, il faudrait revoir et réviser le *Code national de sécurité* pour y définir la mini-fourgonnette ou d'autres véhicules pouvant servir au transport en commun interurbain.

4.9 La concentration de la propriété

Même s'il existe un niveau important de concentration de la propriété dans les mains d'une seule compagnie, Laidlaw, aucun témoin n'y a vu un grave problème. Les témoins du Bureau de la concurrence y ont fait référence, mais le Bureau semble prêt à vivre avec la situation et à intervenir si elle dégénère.

CONCLUSION

Il y a concentration de propriété dans le transport par autocar, en grande partie sous le contrôle du groupe Laidlaw, qui représente presque 45 % de l'achalandage de l'autocar à horaire fixe. Cela ne semble pas gêner les témoins qui ont comparu devant nous. Le Comité considère qu'il appartient au Bureau de la concurrence d'examiner cette question comme il le juge bon et quand il en décidera.

4.10 Les autocars nolisés

Un autocar nolisé est simplement un autocar qu'un groupe réserve en entier de la même façon que les agents de voyages le font pour des avions complets à destination de

lieux de villégiature. Le service nolisé peut amener des gens en vacances, transporter un groupe local à un match de hockey ou même amener les travailleurs à un site industriel. Le Comité en a eu des exemples lors des audiences.

Le secteur de l'autocar nolisé est en croissance et semble en bonne santé financière au Canada. Il est réglementé dans certaines provinces de la même façon que l'autocar à horaire fixe.

L'autocar nolisé n'est pas le principal objet de la présente étude, mais il y est relié de plusieurs façons. Les mêmes véhicules servent souvent au transport nolisé et au transport à horaire fixe. Le critère du rendement financier utilisé pour approuver un tarif d'autocar à horaire fixe dans un contexte réglementé inclut parfois le rendement financier des opérations nolisées, qui est comptabilisé dans le calcul de l'interfinancement.

« ...on ne peut pas déréglementer uniquement les services nolisés. La déréglementation économique doit se faire simultanément dans le secteur des voyageurs réguliers et dans celui du transport nolisé. »

Mark Hannah, Pacific Western Transportation, le 12 février 2002

On a proposé au Comité de déréglementer en premier l'autocar nolisé si la déréglementation entrerait progressivement en vigueur. Cependant, des témoins ont fait remarquer qu'un transporteur nolisé déréglementé, avec des billets vendus par un agent de voyages, pourrait faire concurrence à un transporteur réglementé à horaire fixe longue distance en empêchant ce dernier d'abaisser son tarif pour réagir au tarif inférieur du transporteur nolisé.

CONCLUSION

Aux fins de la déréglementation, le Comité estime qu'il faut traiter l'autocar nolisé de la même façon que l'autocar à horaire fixe. Le calcul de l'interfinancement fait parfois intervenir le transport nolisé : un transporteur

nolisé déréglementé risque de concurrencer les services à horaire fixe. Il ne serait pas pertinent de déréglementer isolément l'autocar nolisé si on ne déréglementait pas également les services à horaires fixes.

4.11 Le consensus sur la déréglementation est-il possible?

Devant le Comité en juin 2001, le Ministre des Transports a indiqué que le gouvernement a toujours affirmé n'avoir aucune intention de changer les règles au niveau fédéral à moins d'un consensus parmi les provinces et les transporteurs sur les changements éventuels.

Le Comité ne voit ni consensus, ni même une vague perspective d'y parvenir. La plupart des transporteurs sont fermement en faveur de la réglementation, et certaines provinces ne sont pas pressées de changer la situation. En outre, beaucoup de groupes d'utilisateurs

« Nombre d'organisations qui ont comparu devant [le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada] ont dit qu'il fallait que le gouvernement fédéral montre en quelque sorte la voie. De nombreuses personnes nous ont fait savoir que si nous attendions l'accord des provinces, nous pourrions attendre longtemps. »

Bill Waters, Université de la Colombie-Britannique, le 25 mars 2002

s'inquiètent des effets de la déréglementation et préféreraient probablement que les choses restent comme elles sont. Au moins une province et quelques exploitants aimeraient que la déréglementation devienne rapidement réalité.³⁹

Pour que des changements se produisent, il se peut que le gouvernement doive prendre l'initiative, comme ce fut le cas pour le camionnage et d'autres modes de transport après 1987. Cet argument a été présenté au Comité par plus d'un témoin.

³⁹ Témoignages du Comité, le 26 mars 2002 (Peter Dawes) et le 12 février 2002 (Michael Colborne) et le 25 mars 2002 (Sheldon Eggen).

CONCLUSION

À l'heure actuelle, une entente est improbable entre tous les intervenants du transport par autocar sur ce qu'il faut faire au sujet de la déréglementation. Les opinions sont trop tranchées et trop éloignées. Si le gouvernement fédéral veut agir, il devra prendre l'initiative et non suivre.

4.12 Les questions écologiques⁴⁰

Les chiffres de Transports Canada indiquent que l'autocar est de loin le moyen le plus écologique pour transporter des personnes, qu'on calcule les émissions de gaz à effet de serre par voyageur-kilomètre ou les voyageurs-kilomètres par litre de carburant. À cet égard, on obtient souvent 110 voyageurs-kilomètres par litre, ce qui correspond en mesures impériales à environ 300 milles par gallon par passager. Selon Transports Canada à

nouveau, on constate – peut-être avec étonnement – que l'autocar fait mieux que le train, car les trains de longs parcours sont très lourds et rarement pleins.

« Les émissions, en particulier les émissions de gaz carbonique, sont directement associées à la consommation de carburant. Par conséquent, il est dans l'intérêt national, on peut même dire que c'est presque un intérêt stratégique, de veiller à ce que l'industrie du transport par autocar reste saine, parce que l'autocar est de loin le mode de transport qui offre le meilleur rendement énergétique. »

Richard Soberman, Université de Toronto, le 28 mars 2002

En théorie, plus il y a de gens qui voyagent par autocar, plus on économise d'énergie, en supposant bien sûr que ces passagers auraient voyagé par un autre moyen

⁴⁰ Voir l'encadré sur la page suivante qui contient une analyse de l'impact écologique de l'autocar.

Impact écologique de l'autocar

On sait depuis au moins la Commission royale sur le transport de passagers (qui a présenté son rapport en 1992)* que l'autocar est un moyen de transport écologique; pourtant, il reste que bien des gens sont surpris de l'apprendre. Une méthode employée pour mesurer et comparer les effets environnementaux de divers modes de transport consiste à calculer la quantité de carburant consommée par chaque mode de transport pour transporter un passager sur une distance d'un kilomètre (cela donne la mesure commune de voyageurs-kilomètres par litre de carburant).

Des travaux effectués récemment par Transports Canada** indiquent que le train est plus efficace que l'automobile sur la grand route, en voyageurs-kilomètre par litre de carburant, mais que l'autocar l'est environ cinq fois plus que le train. Pour ce qui est émissions de gaz à effet de serre par voyageur-kilomètre, l'autocar émet moins de 25 % de ce qu'émet un train ou une auto sur la grand route.

La plupart des gens acceptent d'emblée que l'autocar est plus économique, du point de vue du combustible, que l'automobile, dégage moins d'émissions par voyageur-kilomètre qu'une voiture, du simple fait des économies d'échelle. De même, la plupart des gens comprennent volontiers que le voyage en avion produit plus d'émissions que l'autocar ne serait-ce qu'à cause du combustible consommé au décollage et pour demeurer en vol, des valeurs qui, d'instinct, semblent plus élevées que celles qui sont requises pour faire rouler un véhicule sur une route.

Cependant, les personnes qui se préoccupent de l'environnement ont beaucoup entendu, au cours des ans, au sujet des avantages du transport et du voyage ferroviaires. C'est ainsi que le rail a, pour beaucoup, pris valeur de symbole écologique. Même si le transport de passagers par rail est supérieur à l'automobile particulière, il ne faut pas en déduire qu'il est plus écologique que l'autocar, ni même que l'avion.

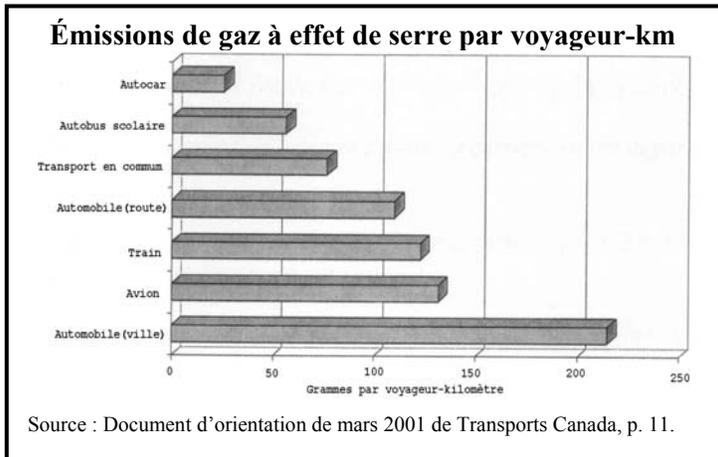
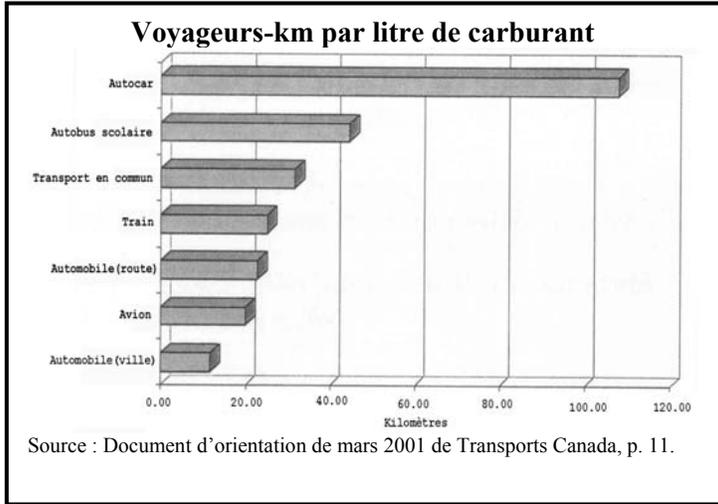
Le rendement énergétique et les faibles émissions du train sont optimaux dans le transport de marchandises, lorsque de lourds tonnages sont déplacés sur de grandes distances. Dans ces cas, les avantages technologiques de la roue d'acier sur le rail, qui engendre beaucoup moins de friction que le pneu sur l'asphalte, peuvent être réalisés. Ces conditions ne valent pas pour le transport de passagers pour lequel le matériel, beaucoup plus lourd qu'un autocar, transporte un nombre relativement modeste de passagers d'un poids somme toute négligeable. À cause des poids et des distances qui entrent dans ces calculs, même un accroissement considérable de l'achalandage du train ne changerait pas grand chose à la différence d'impact écologique entre le train et l'autocar.

* Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada - *Directions : le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada*, 1992, volume 1, chapitre 7, pp. 171-200, « La protection l'environnement ».

** Transports Canada, *L'industrie canadienne du transport par autocar : Document d'orientation*, mars 2001, p. 11.

de transport, notamment par celui qui consomme le plus d'énergie par passager, la voiture particulière.

Les nouvelles technologies, comme les piles à combustible, pourraient également avoir un impact positif. Une autre approche serait de rendre la voiture plus coûteuse ou l'autocar meilleur marché. Comme la plupart des autocars de long parcours roulent au diesel, une réduction relative des taxes du diesel pourrait être envisagée. Cela aurait des conséquences pour le camionnage et n'avantagerait pas les fourgonnettes, de sorte qu'il vaudrait peut-être mieux abaisser la taxe sur le carburant destiné à tout le transport en commun interurbain. On peut prétendre qu'il y a d'autres façons de réduire les tarifs de l'autocar. Certains témoins nous ont affirmé que la déréglementation ferait augmenter la clientèle et que la



« Une façon...serait d'augmenter le coût de conduite d'une voiture afin de refléter le coût réel. Un professeur d'ingénierie de Dalhousie, Larry Hughes, estime qu'il faut ajouter 3 340 \$ par véhicule au coût de chaque véhicule en Nouvelle-Écosse pour refléter les coûts sociaux et environnementaux qui ne sont pas compris dans le prix qu'un conducteur paie. Cela pourrait se faire entre autres en augmentant la taxe sur le carburant, et en imposant une taxe plus élevée sur les véhicules qui polluent davantage, notamment les VLT. »
 Stephanie Sodero, Ecology Action Centre, le 21 février 2002

concurrence favoriserait une meilleure mise en marché qui attirerait elle aussi plus de passagers.

Tant la Commission royale sur le transport national des passagers de 1992 que le rapport de 2001 du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada soulèvent la question des frais aux usagers de la route. Les deux études ont suggéré qu'il serait peut-être temps d'introduire un mode de péage reflétant l'utilisation réelle des ressources par les véhicules particuliers. Transports Canada n'a pas encore répondu aux

« Dans les régions urbaines...on reconnaît maintenant depuis des dizaines d'années que l'un des problèmes fondamentaux vient du fait que l'usager de l'automobile en milieu urbain ne paie pas un prix correspondant à l'intégralité du coût qu'il impose à la société. »

Bill Waters, Université de la Colombie-Britannique, le 25 mars 2002

recommandations du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Comme le sujet est au-delà du mandat de notre étude, nous ne commenterons pas ici un changement aussi fondamental de l'offre d'infrastructure. Cependant, le Comité reconnaît que la question est complexe et nécessite une étude.⁴¹

CONCLUSION

L'autocar est le moyen de transport de personnes le plus économe d'énergie et pourtant cela n'est guère reconnu par des allègements fiscaux ou d'autres mesures comme la priorité ou des emprises réservées sur les routes. Son principal concurrent est l'automobile qui consomme beaucoup plus d'énergie mais dont les coûts de carburant et les privilèges sur la route sont comparables. Le Comité voit ici le besoin urgent d'une étude sur les moyens d'encourager l'usage de l'autocar et d'améliorer encore leur rendement écologique.

⁴¹ Voir à ce sujet l'Annexe E.

5. OPTIONS POUR L'AVENIR

Dans la présente partie sont exposées des options fondées sur l'analyse des enjeux effectuée à la partie quatre du présent rapport. Le Comité a tenu compte de ces options pour en arriver à ses recommandations, présentées à la partie six. Ces options répondent aux questions posées par le Ministre lorsqu'il a invité le Comité à entreprendre cette étude. En deux mots, le Ministre avait demandé qu'on lui prescrive un remède pour soigner les maux dont souffre l'industrie de l'autocar, notamment la diminution de son rôle dans le déplacement de passagers au Canada.

En fait, le gouvernement fédéral dispose de seulement quelques moyens pour susciter le changement dans le secteur de l'autocar, à savoir : i) modification des dispositions de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* relatives à la réglementation des autocars; ii) changements aux politiques de subvention des autres moyens de transport; iii) changements aux politiques de sécurité et iv) utilisation d'argent, soit à titre de mesure fiscale d'incitation ou de découragement ou encore par le truchement de subventions plus directes, pour corriger diverses carences.

5.1 Options réglementaires

Pour recommander des mesures, le Comité a dû sérieusement envisager le statu quo, option qui serait très populaire auprès de certaines instances du secteur. Après tout, depuis près de 50 ans, bien peu de choses ont changé dans le domaine de l'autocar du point de vue législatif, et le déclin de l'achalandage semble avoir cessé. De plus, chaque province est actuellement libre d'agir comme bon lui semble en la matière et l'on peut faire valoir que le service visé par l'étude est plus régional que national.

Certaines provinces ont déréglementé le secteur, d'autres pas. La *Loi de 1987 sur les transports routiers* et le *Code national de sécurité* ont modernisé les normes de sécurité. Le problème des dessertes insuffisantes ou inexistantes en région est peut-être

lié à des phénomènes sociaux persistant à l'égard desquels des subventions au transport ne peuvent rien. On peut donc se demander : à quoi bon changer?

À l'autre extrémité du spectre, on peut souhaiter intervenir et modifier le régime réglementaire qui a conduit à la situation actuelle et qui, comme nous l'avons déjà vu, n'a pas pu empêcher une chute de l'achalandage.

De toute évidence, une bonne partie de cette diminution est liée à l'augmentation du taux de motorisation, à la popularité de l'avion et à d'autres facteurs. Le transport par train a également diminué pendant la même période. Il est toutefois plus difficile d'expliquer que la baisse a continué au cours des années 1980 et 1990. Peut-être l'autocar a-t-il perdu son intérêt; peut-être est-il maintenant perçu comme un moyen de transport démodé, bruyant et ringard. La situation a peut-être découlé du fait que la concurrence est limitée et que les exploitants ne sont pas poussés à innover, étant donné que la réglementation leur assure un rendement financier et une existence aisée.

En constatant que la déréglementation, loin d'être parfaite, donne généralement de bons résultats partout où elle est essayée, dans le domaine du transport, le gouvernement fédéral pourrait retirer de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* la délégation du pouvoir de réglementer aux provinces. Les marchés seraient ouverts à la concurrence et seules des considérations relatives à la sécurité et aux assurances empêcheraient un entrepreneur de chercher à améliorer le service, à regagner des clients et à gagner de l'argent ce faisant.

Il existe également des options mitoyennes. Dans le passé, le camionnage extraprovincial était traité comme les autocars le sont aujourd'hui, mais des changements lancés en 1987 ont permis la déréglementation déjà évoquée. Il s'est agi d'un processus graduel comportant une transition durant laquelle s'est appliqué le renversement du fardeau de la preuve, en vertu duquel l'entreprise qui demande un permis d'exploitation à l'office provincial l'obtient automatiquement, à moins qu'une tierce partie ne prouve que la décision serait contraire à l'intérêt public. Ce régime devait durer cinq ans, après quoi

la sécurité et des assurances suffisantes seraient les seuls critères d'admissibilité au secteur. Malgré certains retards, la déréglementation du camionnage est aujourd'hui achevée.

La transition ne s'est pas faite sans douleur et bien des intervenants craignaient que la déréglementation ne perturbe l'industrie, faisaient valoir que les transporteurs perdaient la valeur de leur permis (monnayables à une époque) et que la sécurité serait compromise. Finalement, la déréglementation s'est faite sous la poussée de puissants expéditeurs et groupes d'utilisateurs. Il n'existe pas, pour l'autocar, de groupes d'utilisateurs semblables à ceux qui ont revendiqué les changements dans l'industrie du camionnage.

Pour l'autocar nolisé, le gouvernement peut soit accorder la réglementation à celle des services à horaire fixe, soit la traiter différemment. On peut défendre que là où les services à horaire fixe sont réglementés, les services nolisés doivent l'être également. En revanche, on a souligné que, au cours de discussions antérieures, certaines provinces étaient disposées à déréglementer les services nolisés tout en continuant à réglementer les services à horaire fixe.

5.2 Options pour les dessertes éloignées

Toute intervention réglementaire doit tenir compte des régions. La déréglementation peut provoquer l'abandon de dessertes actuellement interfinancées. D'un autre côté, ces routes seraient d'emblée ouvertes à toute entreprise désireuse d'y offrir un service. Les nouveaux arrivants pourraient offrir le service avec des véhicules différents et connaître le succès que semble connaître le transport par fourgonnettes en Nouvelle-Écosse.

Certaines régions sont dépourvues de dessertes rurales, même dans des provinces déréglementées comme l'Île-du-Prince-Édouard. Ce constat milite en faveur de

l'instauration d'un fonds ou programme facilitant la mise en place de services d'autocars communautaires et s'adressant, par exemple, aux entreprises qui offrent un service dans un rayon de 100 kilomètres.

On peut faire valoir que ces services ne sont pas du ressort du fédéral. Or, étant donné la baisse de la mobilité de la population vieillissante, ce sujet ne pourrait-il pas acquérir une importance nationale?

On pourrait par exemple déréglementer le marché de manière à permettre l'instauration de services nouveaux mais différents dans des régions éloignées et rurales ou établir un programme d'aide (contribution aux immobilisations plutôt que participation aux coûts d'exploitation) aux autocars communautaires, pour favoriser la constitution de petites entreprises chargées d'exploiter de tels services.

5.3 Options pour la sécurité

L'autocar et ses exploitants ont un bon dossier de sécurité; par conséquent, l'incorporation des transporteurs intraprovinciaux aux dispositions des modifications de 2001 de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* ne saurait être que bénéfique. Il faudrait insister sur les normes applicables aux petits autocars, en particulier ceux qui sont fabriqués exactement comme un véhicule particulier. Dans le cas de ces véhicules, il faudrait des versions spéciales « autocar » fabriquées selon des normes différentes comportant des résistances structurelles et des sacs gonflables particuliers ou encore des exigences relatives à des vérifications plus régulières et aux compétences des chauffeurs.

5.4 Options financières

L'évocation de nouveaux programmes pose inévitablement la question de l'importance et de la provenance des fonds. Il est difficile d'évaluer ce que pourrait coûter le programme d'aide communautaire évoqué ici. Une option consisterait à verser

des subventions à l'exploitation. Le fédéral le fait déjà pour Via Rail et les traversiers; cependant, le gouvernement préfère souvent fournir son aide sous la forme d'une contribution unique, plutôt que de verser des subventions continues à l'exploitation.

Le calcul d'une subvention pourrait être fondé sur les revenus actuellement affectés à l'interfinancement. Les revenus des entreprises d'autocar pour la catégorie de services à horaire fixe ont atteint 236 millions de dollars en 1999; les messageries ont généré 88 millions de dollars en plus.⁴² Les services éloignés représenteraient environ 15 % de l'achalandage. Comme déjà mentionné, un exploitant a indiqué au Comité qu'environ 10 % des revenus servaient à subventionner les dessertes éloignées. Il reste que de nombreuses régions rurales n'ont plus de service et qu'il est difficile de prévoir l'ampleur de la demande nationale.

D'où pourraient provenir les fonds? L'augmentation des taxes sur l'essence, fréquemment suggérée, mérite examen. Une autre source est le programme existant de subvention de Transports Canada.

5.5 Options écologiques

On devrait viser au premier chef à sortir les gens de leur voiture et à rendre l'autocar plus attrayant, d'une manière ou d'une autre. Le passage de l'automobile au transport en commun ferait baisser la consommation individuelle de carburant ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, car l'autocar est très économe d'énergie.

Des options présentées sous d'autres rubriques pourraient s'appliquer ici, mais il on pourrait également encourager plus directement l'utilisation de l'autocar. On pourrait instaurer des subventions directes aux voyageurs par autocar sur toutes les routes, à

⁴² Voir le document d'orientation de Transports Canada de mars 2001, pp. 20-21. « Catégorie de service » est l'expression de Statistiques Canada qui désigne l'activité de l'autocar, comme le service à horaire fixe ou le service nolisé.

concurrence de la distance à laquelle le voyage en avion devient viable. Il pourrait s'agir d'un programme temporaire qui coïnciderait avec des changements réglementaires et une grande campagne nationale de promotion de l'autocar. Une autre option serait de réduire les taxes sur le carburant pour les autocars. L'option la plus prometteuse mais aussi la plus difficile sur le plan politique, c'est une hausse majeure du coût d'utilisation de l'automobile, par des mesures fiscales sélectives.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 Réglementation économique

La présente étude porte principalement sur la déréglementation et la délégation du gouvernement fédéral aux provinces, par la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, du pouvoir de réglementer les aspects économiques des services d'autocars interprovinciaux. Le retrait de cette délégation ne ferait pas que priver les provinces du

« Les entreprises de notre secteur sont très divisées sur la question. La moitié d'entre elles veulent que l'on réglemente... »

Brian Crow, Motor Coach Canada, le 25 mars 2002

pouvoir d'octroyer des permis extraprovinciaux; il saperait aussi les pouvoirs de réglementer au sein même de la province (voir en 2.1).

Le Comité a entendu des arguments sur les avantages éventuels de la déréglementation et les craintes d'intervenants qui croient que l'abolition probable des routes interfinancées nuirait gravement à la mobilité des membres désavantagés de la société qui habitent en région. C'est pourquoi il n'est pas disposé à recommander une déréglementation totale à ce moment-ci. Il croit plutôt que l'on pourrait répéter certaines mesures prises en 1987 pour déréglementer le camionnage; on a alors instauré pour un certain temps un régime d'inversion du fardeau de la preuve pour ménager une transition et permettre l'adaptation.

RECOMMANDATION

Le Comité recommande que la réglementation économique du transport extraprovincial par autocar soit modifiée et impose au plus une inversion du fardeau de la preuve pour l'accès au marché, à la manière du régime instauré pour le camionnage en 1987, et qu'on évalue après cinq ans la pertinence de

poursuivre la déréglementation par un examen formel.

Ce régime de fardeau de preuve inversé, adéquatement assorti d'exigences en sécurité et responsabilité, devrait comporter un moyen de dissuader les contestations frivoles faites à l'encontre de demandeurs de permis.

6.2 Garanties de desserte des petites localités et des régions rurales

De nombreux témoins craignent la suppression de dessertes en cas de déréglementation, découlant de la suppression probable des routes interfinancées. Un régime d'inversion du fardeau de la preuve comporterait certaines sauvegardes pour l'intérêt public mais il constituerait néanmoins un pas au-delà du statu quo en matière de réglementation. Le Comité s'interroge également sur ces suppressions de services dans les régions du pays où la déréglementation est déjà commencée.

RECOMMANDATION

Le Comité recommande un modeste programme de subvention, peut-être de l'ordre de 30 millions de dollars par année,⁴³ pendant la période de transition. Le programme, qui serait soumis à l'évaluation quinquennale formelle, servirait à créer des dessertes locales en région, avec de petits véhicules, à la condition de pouvoir en prouver le besoin et d'avoir l'aide de la collectivité, du gouvernement provincial ou d'une entreprise locale.

⁴³ Ce chiffre est fondé sur l'hypothèse voulant que l'interfinancement absorbe environ 10 % des revenus du service passagers des entreprises d'autocar, qui s'élèvent à approximativement 300 millions de dollars.

6.3 Passagers handicapés

Le Comité a entendu des handicapés lui expliquer les problèmes qu'ils éprouvent à voyager par autocar. Beaucoup d'autocars sont équipés pour accueillir les fauteuils roulants mais bon nombre d'autres ne le sont pas, de sorte que l'horaire normal n'est d'aucune utilité pour les personnes en fauteuil roulant, qui doivent planifier leurs déplacements avec un horaire réduit. De plus, nombre de terminus urbains n'offrent qu'un minimum d'installations aux handicapés et de nombreux arrêts ruraux n'en possèdent aucune. Le Comité estime qu'il s'agit d'une situation inadmissible.

RECOMMANDATION

Le Comité recommande que le fédéral et les provinces examinent sérieusement les problèmes des handicapés qui se déplacent en autocar, pour s'assurer que les dispositions de l'énoncé de politique de la *Loi sur les transports au Canada* sont respectées.

6.4 La sécurité

D'autres véhicules que les gros autocars, notamment des fourgonnettes, sont utilisés pour le transport en commun interurbain dans certaines parties du Canada, et il est à souhaiter que des allègements réglementaires et peut-être des incitatifs économiques favorisent le recours à ces véhicules. Cependant, les fourgonnettes sont en soi moins sûres que les grands autocars, même si elles servent largement au transport quotidien de millions de familles. Il est donc impérieux que le gouvernement, habilité à réglementer la sécurité, leur accorde une attention particulière quand ils sont employés pour le transport public.

RECOMMANDATION

Le Comité recommande que le fédéral et les provinces examinent le *Code national de sécurité* afin que les petits autobus et les fourgonnettes susceptibles d'être utilisés pour le transport public soient visés par le *Code* et que les critères d'entretien, les normes de formation des chauffeurs et d'autres aspects essentiels de la sécurité soient largement annoncés et puissent être appliqués.

6.5 Questions plus larges concernant l'autocar

L'autocar est un moyen écologique de transporter des personnes. Pourtant, moins de gens l'utilisent, entre les villes, que la voiture particulière. La voiture est plus souple et plus commode et ses coûts sont perçus comme faibles par les usagers. La déréglementation devrait permettre de réduire les tarifs et les municipalités devraient faire leur part en autorisant les autocars à utiliser les voies réservées aux autobus, mais l'effet total sur la popularité de l'auto risque d'être relativement modeste.

Dans un contexte plus large il serait avantageux d'examiner les coûts et avantages relatifs de tous les moyens de transport. Ainsi, les camions sont rapides et commodes pour le transport de certains biens, mais ils peuvent également endommager gravement les routes et causer plus de pollution que d'autres modes de transport comme le train. La question de l'équité entre les modes de transports n'est pas au menu actuel du Comité mais constitue un point d'intérêt potentiel.

RECOMMANDATION

Le Comité recommande que le gouvernement fédéral et les provinces envisagent une collaboration pour trouver comment le Canada pourrait bénéficier davantage des avantages écologiques de l'autocar, en particulier dans le contexte du Protocole de Kyoto sur le changement climatique. Le Comité recommande également une étude plus large des coûts et bénéfices propres aux divers modes de transport.

6.6 Consensus sur la réglementation des autocars

Le Ministre a indiqué au Comité l'intention du fédéral de chercher un consensus sur les règles visant les autocars, avant de faire des changements. Nous sommes convaincus qu'il sera très difficile, voire impossible, d'arriver à ce consensus fort souhaitable. Les intervenants campent sur leurs positions. Les recommandations faites dans le présent rapport sont probablement les mesures les plus susceptibles de rapprocher les parties. À tout le moins, ces mesures provoqueront un certain mouvement dans un dossier qui stagne depuis des années.

RECOMMANDATION

Le Comité recommande que le gouvernement fédéral réévalue la nécessité d'un consensus entre tous les gouvernements et intervenants avant de donner suite à une politique sur l'autocar.

**ANNEXE A : LETTRE DE L'HONORABLE DAVID COLLENETTE,
C.P., DÉPUTÉ, À L'HONORABLE SÉNATEUR LISE BACON**

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

16/5/01

L'Honorable Sénateur Lise Bacon
Présidente
Comité sénatorial permanent des transports
et des communications
269-E, Édifice du Centre
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Madame la Présidente,

Les industries canadiennes des services extra-provinciaux interurbains et affrétés de transport par autocar sont régies par les provinces en vertu de la *Loi sur les transports routiers*. Votre Comité a étudié des modifications projetées à cette loi (projet de loi S-3) qui créeront un régime national d'attribution de cote de sécurité aux exploitants de services de transport par camion et par autocar. Cependant, les articles de la Loi qui permettent aux provinces d'appliquer leurs propres lois et règlements aux entreprises extra-provinciales de transport par autocar ne seront pas touchés par les changements proposés. Ainsi, les provinces pourront décider d'appliquer ou non des contrôles économiques à une partie ou à la totalité des services interurbains ou affrétés de transport par autocar, en sus du régime de sécurité national renforcé par les dispositions du projet de loi S-3.

Même si nous ne changeons pas le régime économique dans lequel l'industrie canadienne du transport par autocar évolue, cette industrie a beaucoup changé ces dernières années. L'industrie dessert un plus grand nombre de communautés que les autres modes de transport public de passagers et relie l'ensemble des provinces et des territoires à l'exception du Nunavut. Parmi les différents modes de transport de passagers, les autocars représentent le mode le plus écologique. Le nombre de services réguliers de transport par autocar a toutefois beaucoup diminué depuis 1990, et des fusions et des regroupements se succèdent depuis plus d'une décennie.

.../2

J'estime qu'il serait utile à ce point-ci de procéder à un examen des questions auxquelles l'industrie canadienne de l'autocar fait face. J'ai pressenti le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes à ce sujet, mais ce dernier a diverses priorités, notamment les modifications à la *Loi sur les transports routiers* sur lesquelles il devra se pencher prochainement. Votre Comité pourrait s'intéresser aux questions liées aux autocars, d'autant plus qu'il connaît maintenant le régime de la *Loi sur les transports routiers*.

J'invite donc le Comité à examiner les questions de politique publique reliées aux changements dans l'industrie du transport par autocar qui contribueraient à la prospérité, l'efficacité et la compétitivité de l'industrie.

Pour aider le Comité, je vous transmets le document d'orientation ci-joint, qui porte sur l'état de l'industrie et donne un aperçu des grandes questions que le Comité pourrait aborder dans ses délibérations.

Je profite de l'occasion pour remercier le Comité à l'avance pour son travail et il me tarde de recevoir le rapport qu'il produira.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments distingués.



L'hon. David M. Collenette, C.P., député

cc. M. Michel Patrice
Greffier du Comité sénatorial permanent des transports
et des communications

Pièce jointe

ANNEXE B : ARTICLE CINQ DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

5. Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs – y compris des personnes ayant une déficience – en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, et, d'autre part, que ces objectifs sont plus susceptibles de se réaliser en situation de concurrence de tous les transporteurs, à l'intérieur des divers modes de transport ou entre eux, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale, des avantages liés à l'harmonisation de la réglementation fédérale et provinciale et du contexte juridique et constitutionnel :

- a) le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique;
- b) la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;
- c) la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs et entre modes de transport;
- d) les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;
- e) chaque transporteur ou mode de transport supporte, dans la mesure du possible, une juste part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics;
- f) chaque transporteur ou mode de transport soit, dans la mesure du possible, indemnisé, de façon juste et raisonnable, du coût des ressources, installations et services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public;
- g) les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas :

- (i) un désavantage injuste pour les autres liaisons de ce genre, mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis, à l'importance du trafic, à l'ampleur des activités connexes ou à la nature du trafic ou du service en cause,
 - (ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes ayant une déficience,
 - (iii) un obstacle abusif à l'échange des marchandises à l'intérieur du Canada,
 - (iv) un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou de ses régions, ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens;
- h) les modes de transport demeurent rentables.

Il est en outre déclaré que la présente loi vise la réalisation de ceux de ces objectifs qui portent sur les questions relevant de la compétence législative du Parlement en matière de transports.

NOTA : Cette déclaration est presque identique à celle contenu dans la Loi sur les transports nationaux de 1987. Les différences sont que la Loi sur les transports au Canada reconnaît les besoins particuliers des personnes ayant une déficience, et fait mention de la rentabilité économique, dont la Loi sur les transports nationaux de 1987 ne fait pas mention.

La version originale de la Loi sur les transports nationaux, qui remonte à 1967, a également mis l'accent sur les forces de marché.

ANNEXE C : BIBLIOGRAPHIE CHOISIE

Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, 1989-1992

Directions : Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, 1992, 4 volumes.

Réglementation du transport de passagers par autocar, 1992, produit par Peat Marwick Stevenson & Kellogg.

Réforme de la réglementation dans l'industrie du transport par autocar : une comparaison à l'échelle internationale, 1991, produit par Hickling Corporation

Groupe de travail canadien sur les autocars, 1994-1996

Groupe de travail canadien sur les autocars, Rapport au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, octobre 1996.

Deregulation of the Intercity Bus Industry in the United States and the United Kingdom, 1995.

Background Report on the Substantial Relaxation of the Bus Economic Regulatory Framework, 1994, produit par Proteus Enterprises.

Analysis of Intercity Bus Statistics, 1995, produit par Transports Canada.

Performance of the Intercity Bus Industry in Canada, Economic and Financial Analysis, 1995, étude effectuée pour le Groupe de travail.

Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, 2001

Vision fondée sur l'équilibre : Rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, 2001.

Transport Canada

L'industrie canadienne du transport par autocar : Document d'orientation, mars 2001.

Alberta

Towards Viable Scheduled Intercity Bus Services in Alberta: A Policy Statement by the Department of Transportation, janvier 1995.

Regulating Intercity Bus Service in Canada, septembre 1995.

Québec

Le transport par autocar interurbain au Québec, 1996.

La déréglementation du transport par autocar extraprovincial, 1999.

États-Unis d'Amérique

The Intercity Bus Industry, A Preliminary Study, 1978, préparé par l'Interstate Commerce Commission.

The Intercity Bus Industry, January 1984, préparé par l'Interstate Commerce Commission.

Rural Transportation: An Annotated Bibliography, 1999, produit pour le ministère de l'Agriculture des États-Unis.

Serving Rural America, 1999, ministère des Transports des États-Unis.

Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord

Deregulation and Privatization of Coach and Bus Services in Britain, 1995, étude effectuée à la demande du gouvernement de l'Ontario.

Association canadienne de l'autobus

KPMG, *Les incidences de la déréglementation sur le transport interurbain par autocar*, décembre 1999, étude effectuée à la demande de l'Association. La date indiquée ici est la date de la traduction non-officielle. La version anglaise originale est en date de décembre 1998.

ANNEXE D : STRUCTURES DU SECTEUR

Services d'autocars réguliers canadiens représentatifs/dessertes, 1999

Transporteur/groupes de transporteurs	Dessertes
Groupe Laidlaw <i>Greyhound</i> <i>Grey Goose</i> <i>Voyageur Colonial</i> <i>Penetang-Midland Coach Lines</i> <i>Laidlaw Motor Coach</i> Red Arrow (Pacific Western Saskatchewan Transportation Ontario Northland Trentway-Wagar (Coach USA) Orléans Express Les Autobus Maheux Sherbus SMT/Acadian DRL	<ul style="list-style-type: none"> • Ontario-Colombie-Britannique et Yukon; service local en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario; service international • Manitoba et nord-ouest de l'Ontario • Ottawa-Montéal; est de l'Ontario • Toronto-Barrie-Collingwood • Île de Vancouver • Calgary-Edmonton-Fort McMurray • Saskatchewan • Toronto-North Bay-Sudbury-Timmins • Niagara-Toronto-Montréal • Montréal-Québec-Gaspé • Montréal-Abitibi/Témiscamingue • Montréal-Estrie • Provinces Maritimes • Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et Labrador

NOTA : Le tableau se veut représentatif des services offerts dans chaque province/région, et il ne constitue pas une liste complète des services.

Source : Document d'orientation de mars 2001 de Transports Canada, p. 6, basé sur l'*Official Canadian Bus Guide*, novembre-décembre 1999, et renseignements fournis par les fonctionnaires provinciaux.

Restructuration de l'industrie après 1988

Date	Provinces	Événements
Vers la fin des années 80	Québec	<ul style="list-style-type: none"> • La Canada Steamship Lines (CSL) vend la société Voyageur Inc. à un certain nombre de petits exploitants, le plus gros d'entre eux étant la société Orléans Express.
Vers la fin des années 80	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La Toronto Transit Commission vend Gray Coach à la société Stagecoach PLC (de Perth, en Écosse), qui la vend plus tard à la Canadian Greyhound.
Vers la fin des années 80	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La commission de transport d'Hamilton vend la Canada Coach à la Trentway-Wagar Coach Lines (Peterborough).
1994	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La CSL vend certains parcours de la Voyageur Colonial à la société Canadian Greyhound.
1995	Nouvelle-Écosse Nouveau-Brunswick	<ul style="list-style-type: none"> • La société SMT, principal transporteur du Nouveau-Brunswick, qui appartient au groupe Irving, achète la société Acadian Lines, principal transporteur de la Nouvelle-Écosse.
1995-96	Alberta	<ul style="list-style-type: none"> • La société Canadian Greyhound se départit de la Brewster Transportation (sa division du nolisement/des excursions) et devient une société en mains canadiennes. La Brewster continue d'appartenir à la Dial Corp. (Arizona).
1996	Ontario, Québec	<ul style="list-style-type: none"> • La CSL vend certains des parcours de la Voyageur Colonial à la société Trentway-Wagar.
1996	Terre-Neuve et Labrador	<ul style="list-style-type: none"> • Le CN vend son service d'autocars Roadcruiser, principal transporteur de la province, à la DRL, qui appartient à des intérêts locaux.
1996	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La Trentway-Wagar est achetée par la société Coach USA, principal exploitant américain de services de nolisement/d'excursion.
1996	Québec	<ul style="list-style-type: none"> • La société Autocar Connaisseur (Montréal) est achetée par la Coach USA.
1997	Alberta, Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La société Laidlaw (Burlington, Ontario) achète la Canadian Greyhound.
1998	Nouvelle-Écosse	<ul style="list-style-type: none"> • La DRL fait l'acquisition des parcours de l'ancienne société MacKenzie Bus Lines (2^e plus gros exploitants de services réguliers de la province).
1998	Ontario, Québec	<ul style="list-style-type: none"> • La CSL vend le reste de ses parcours à la Canadian Greyhound.
1998	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La Coach USA achète la société Erie Coach (London).
1998	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La société Laidlaw achète la société American Greyhound.
1998	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La société Laidlaw acquiert une participation de 49 % dans la Penetang-Midland Coach Lines.
1999	Ontario, Québec	<ul style="list-style-type: none"> • La Stagecoach PLC achète la Coach USA, et en même temps les filiales canadiennes de cette dernière.
2000	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La société Laidlaw fait l'acquisition de la Chatham Coach.
2000	Ontario	<ul style="list-style-type: none"> • La société Laidlaw acquiert le reste (51 %) de la Penetang-Midland.
2000	Saskatchewan, T.N.-O.	<ul style="list-style-type: none"> • La société First Group PLC (Londres, R.-U.) acquiert le Groupe de sociétés Hertz (Hertz Group of Companies) de Regina.

Source: document d'orientation de mars 2001 de Transports Canada, p. 25.

ANNEXE E : FRAIS D'UTILISATION ET AGENCE DES ROUTES

Le Comité n'a pas examiné ces questions et ne prend pas position à leur égard. Les lecteurs pourraient cependant être intéressés à la discussion suivante sur le coût des routes.

Lorsqu'un système de transport est à l'étape du développement, le gouvernement peut être justifié de consacrer des ressources à en réduire les coûts pour l'utilisateur, afin de stimuler la demande et l'activité économique.

Lorsque le réseau atteint la maturité, il peut être préférable pour l'ensemble de la société que les usagers du système de transport en assument les coûts et que le gouvernement affecte plutôt l'argent à des postes comme la santé et l'éducation. Cela assure le rendement global de l'infrastructure de transport et peut donner aux fournisseurs de l'infrastructure le signal d'offrir aux usagers ce qu'ils veulent au prix qu'ils sont disposés à payer.

On sait depuis longtemps que le camionnage lourd endommage les routes bien au-delà des frais qu'il assume et que l'automobile cause des embouteillages qui coûtent chers aux autres utilisateurs. Depuis peu, on se soucie davantage du coût environnemental des émissions des véhicules. Certains font valoir⁴⁴ que si les utilisateurs des routes payaient les coûts qu'ils imposent au système, y compris les coûts sociaux, l'utilisation du réseau routier serait plus efficace, en soi et par comparaison aux autres moyens de transport.

La Nouvelle-Zélande a poussé cette logique encore plus loin, en instituant une Agence des routes. L'Agence construit et entretient les routes, ce qui la rend très sensible aux coûts des infrastructures et aux facteurs qui contribuent à leur détérioration. Cette

⁴⁴ Voir, par exemple, le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, *Directions : Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada*, 1992, volume 1, pp. 147-149 et volume 2, pp. 86-155; et le rapport du Comité d'examen

responsabilité la protège des pressions politiques visant à maintenir les coûts d'utilisation à un niveau artificiellement bas.

Des frais d'utilisation des routes appropriés pourraient rendre le train plus intéressant pour le transport des marchandises et peut-être ralentir la tendance récente à transporter les céréales par camion plutôt que par train. Ces frais pourraient également rendre moins intéressante l'utilisation de la voiture par une seule personne, surtout pour aller au travail.

Il y a diverses façons d'imposer des frais : postes de péage, péage électronique (laissez-passer électronique ou photographie des plaques d'immatriculation et envoi des factures par la poste) moyens indirects comme des frais sur la consommation d'essence. Le grand public et les utilisateurs commerciaux des routes réprouvent les frais d'utilisation des routes. Ces frais, recommandés par la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada en 1992, ont été imposés rarement. En 2001, le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada a présenté des recommandations similaires. Les adversaires des droits d'utilisation des routes font valoir que les taxes sur l'essence que paient déjà les transporteurs routiers ne sont pas des taxes à la consommation mais bien des droits d'utilisation, de sorte qu'il ne devrait pas y avoir d'autres frais ajoutés pour l'utilisation des routes.

de la Loi sur les transports au Canada, *Vision fondée sur l'équilibre : Rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada*, 2001, chapitre 10, pp. 209-229.

ANNEXE F : TÉMOINS

Première session, trente-septième Législature

NOTA : Le Ministre des Transports, l'honorable David Collenette, C.P., député, a comparu devant le 6 juin 2001 au sujet d'un ordre de renvoi distinct, mais qui a mené à la décision du Sénat d'autoriser cette étude. Guylaine Roy et Émile Di Sanza, qui ont également comparu le 11 février 2002, tel qu'indiqué ci-dessous, ont comparu avec le Ministre.

Le lundi 11 février 2002

De Transports Canada :

Émile Di Sanza, directeur, Politiques du transport routier;
Guylaine Roy, directrice générale, Politiques de transport terrestre;
Brian Orrbine, conseiller principal en politique, Programmes de la sécurité routière.

De Statistique Canada :

Douglas A. Norris, directeur général, Direction de la statistique démographique et du recensement;
Gord Baldwin, directeur, Division des transports.

Le mardi 12 février 2002

De Transport 2000 :

Henry Gow, président.

De Pacific Western Transportation :

Michael J. Colborne, directeur de l'exploitation;
Mark Hannah, directeur général.

Le mercredi 20 février 2002

D'Intercar :

Hugo Gilbert, directeur général;
Romain Girard, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec.

De Kéroul :

André Leclerc, directeur général;
Johanne St-Martin, adjointe au développement-transport.

De Transport 2000 Québec :

Normand Parisien, directeur coordonnateur;
Richard Beaulieu, chercheur en économie des transports.

De la Solidarité rurale du Québec :

Jean-Pierre Fournier, membre de l'exécutif;
Anne-Marie Rainville, directrice des communications.

Du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue :

André Brunet, membre du Conseil exécutif;
Martine Rioux, agente de développement.

De l'Association des propriétaires d'autobus du Québec :

Romain Girard, vice-président exécutif.

De Motor Coach Canada inc. :

Roger Gervais, président.

De l'Association canadienne de l'autobus :

Sylvain Langis, président.

De l'Ontario Motor Coach Association :

Brian Crow, président.

Le jeudi 21 février 2002

Du ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse :

Don Stonehouse, directeur, Politiques sur les transports;
Bernie Swan, analyste des politiques sur les transports.

De Transport 2000 Atlantic :

John Pearce, directeur exécutif.

Des SMT/Acadian Lines :

Bob Odell, directeur général;
Mike Melanson, directeur de l'exploitation.

D'Atlantic Tours Gray Line :

Denis Campbell, vice-président.

De Trius Tours Ltd :
George Brookins, propriétaire.

De DRL :
John Harding, directeur général adjoint.

De Tourism Industry Association of Nova Scotia :
Brian Hicks, coordonnateur à la technologie de l'information.

Du Ecology Action Centre :
Stephanie Sodero, coordonnatrice du système TRAX et coordonnatrice du Programme
Aller-Retour actif et sécuritaire pour l'école;
Alexandra Fischer, coordonnatrice du système TRAX et coordonnatrice du Programme
Aller-Retour actif et sécuritaire pour l'école.

De la Fédération des personnes âgées de l'Île-du-Prince-Édouard :
Olive Bryanton, coordonnatrice.

Du Senior College of Prince Edward Island :
Ron Irving, président.

Du Centre de vie active pour les aînés :
Connie Auld, présidente.

De la corporation canadienne des retraités intéressés de la Nouvelle-Écosse :
Joan Lay, présidente.

Le lundi 25 mars 2002

De Gray Line Victoria :
Michael G. Cafferky, directeur général.

À titre personnel :
Bill Waters, professeur, Université de la Colombie-Britannique.

De Motor Coach Canada :
Brian Crow, président;
Sheldon Eggen, directeur.

De la Union of British Columbia Municipalities :
Hans Cunningham, président;
Marie Crawford, directrice administrative adjointe.

De la British Columbia Old Age Pensioners Organization :
Wil Holland, président précédent.

De la British Columbia Trucking Association :
Paul Landry, président-directeur général;
Jim Storie, président de la Vancouver Trolley Company.

Le mardi 26 mars 2002

Du ministère des Transports de l'Alberta :
Peter Dawes, conseiller principal en politiques, Transport des voyageurs;
Wayne Lilley, gestionnaire, Code national de sécurité et Exploitation.

De Greyhound Canada Transportation Corporation :
Roger Pike, premier vice-président, Opérations Canada;
Brad Shephard, directeur, Établissement des prix et ordonnancement.

Du Secrétariat du commerce intérieur :
Andre Dimitrijevic, directeur exécutif.

Du Transport Institute :
Le professeur Barry E. Prentice, directeur.

Le jeudi 28 mars 2002

De l'Université de Toronto, Génie civil :
Richard Soberman, professeur émérite de génie civil.

De Coach Canada :
James J. Devlin, président;
Deborah Nayler, directrice des Ressources humaines.

D'Ontario Northland :
Susan Schrempf, directrice principale, Services maritimes et Programme d'amélioration
du service;
Joan Buckolz, responsable des services d'administration et d'information — Voyageurs.

Du Conseil consultatif sur le transport accessible :
Stephen Little, président, Comité consultatif sur le transport accessible.

De l'Ontario Motor Coach Association :

Brian Crow, président;

Dave Carroll, directeur, Sécurité et entretien;

Ray Burley, président du Conseil et exploitant de Can-ar Coach Service.

De l'Association canadienne des individus retraités :

Bill Gleberzon, directeur exécutif associé;

Judy Cutler, directrice des Communications.

Le mercredi 17 avril 2002

Du Secrétariat rural :

Donna Mitchell, directrice exécutive;

Christian Fortin, analyste principal.

D'Autobus Maheux :

Pierre Maheux, vice-président.

Le mercredi 1^{er} mai 2002

De la Canadian Transport Lawyers Association :

David Blair, avocat, Gagné Letarte;

Dean Saul, avocat, Gowling Lafleur Henderson.

Le mardi 7 mai 2002

Du Bureau de la concurrence :

André Downs, sous-commissaire, Direction de la politique de la concurrence;

Gwill Allen, économiste principal et conseiller en politique stratégique, Direction de la politique de la concurrence;

Joseph Monteiro, économiste, Direction de la politique de la concurrence.

Le mardi 28 mai 2002

De la Airport Ground Transportation Association :

Ross Ferguson, président.

Le mercredi 29 mai 2002

De l'Association canadienne du transport urbain :
Michael Roschlau, président-directeur général;
Brian Leck, conseiller juridique honoraire.

Le mercredi 5 juin 2002

Du Conseil consultatif national sur le troisième âge :
Patricia Raymaker, présidente;
Louise Plouffe, gestionnaire, Section du développement des connaissances, Division du vieillissement et des aînés, Santé Canada.

Le mercredi 12 juin 2002

Du ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan :
M. Carl Neggers, sous-ministre adjoint, Division des politiques et de la planification.

De la Saskatchewan Transportation Company :
M. Jim Hadfield, président-directeur général.

Deuxième session, trente-septième Législature

Le mardi 26 novembre 2002

Du Groupe Orléans Express :
Sylvain Langis, président et chef de la direction.