

---

# Évolution de l'offre de transport par autocar sur le territoire américain

---

Par  
Claude Péloquin

*Article réalisé pour*  
**L'Association des propriétaires d'autobus du Québec**

27 septembre 2006

# Évolution de l'offre de transport par autocar sur le territoire américain

## Table des matières

### 1- Présentation de l'offre

- 1.1 Calcul du kilométrage
- 1.2 Comparaison des zones de transport
- 1.3 Estimations 2007

### 2- Contexte d'exploitation du transport par autocar sur le territoire américain

- 2.1 Exigences de conformités
  - 2.1.1 Dépistage, drogue et alcool
  - 2.1.2 Règles administratives
- 2.2 Conformité médicale
- 2.3 Règles particulières pour les couvertures d'assurances hors Québec
  - 2.3.1 Admissibilité du conducteur
  - 2.3.2 Sombres perspectives
- 2.4 Nécessaire adaptation des transporteurs
  - 2.4.1 Ajustement des tarifs
  - 2.4.2 Résistance au changement
  - 2.4.3 Pénurie de main-d'œuvre
  - 2.4.4 Exigences plus élevées

### 3- Perspectives

## **Évolution de l'offre de transport par autocar sur le territoire américain**

### **Mise en contexte**

Le présent article vise à faire une mise au point sur la situation du transport par autocar nolisé en partance du Québec vers les États-Unis. Certaines divergences de perception semblent exister en ce qui a trait à l'équilibre de l'offre et de la demande d'autocars sur le marché américain. Du côté de la demande, soit principalement des grossistes et des agences de voyages, certaines interventions ont été observées à l'effet qu'il devenait de plus en plus difficile de réserver des autobus à destination des États-Unis. Du côté de l'offre, les transporteurs assurent pour leur part que l'on se retrouve actuellement avec un sain équilibre. Cela est en grande partie dû à une rationalisation du parc de véhicules qui a suivi les événements de 2001, lesquels ont durement touché l'industrie. L'objectif de ce document consiste en premier lieu à documenter le sujet afin de tenter de rétablir les faits et ainsi apporter un meilleur éclairage sur cette problématique.

La première partie de l'analyse sera consacrée à la présentation de l'offre en destination des États-Unis. Grâce aux données de l'évolution annuelle du kilométrage effectué par les véhicules sur le territoire américain, il est possible d'obtenir un portrait assez fidèle de la réalité. La deuxième partie s'attardera sur le contexte particulier, pour les autocaristes québécois, d'exploiter une flotte de véhicules en sol américain. Un certain nombre de facteurs dissuasifs et de tracasseries administratives découragent les transporteurs à offrir ce type de service, ce qui se répercute très certainement sur les tarifs exigés.

Pour certains transporteurs le fait d'engager des véhicules sur le territoire américain les oblige à refuser d'autres demandes à destination du Canada. Plus le contexte d'exploitation se complique et engendre des coûts difficiles à évaluer ou à relier aux clients et plus les transporteurs seront tentés de prioriser les voyages au Canada.

La demande pour les voyages aux États-Unis est concentrée sur des périodes très précises telles que les longs week-ends (Fête des Patriotes, Action de Grâce, Fête du travail, Pâques). On retrouve beaucoup de voyages d'étudiants à destination de Boston et New York au printemps. Voici quelques exemples de joueurs importants au sein du réseau de distribution qui programment des voyages aux États-Unis : Bell Tours, Voyages Campus, Wonder Travel, Services Éducateurs Mercier et Voyages Tour Étudiant.

## **1. Présentation de l'offre**

Pour obtenir un portrait juste de l'offre de transport par autocar à destination des États-Unis, il importait d'obtenir des données récentes et fiables permettant de recenser les voyages effectués par les autocaristes québécois selon les territoires parcourus. La meilleure façon d'y parvenir consistait à compiler le kilométrage annuel effectué par les transporteurs pour chacune des destinations. Ces données s'avèrent disponibles en raison notamment de l'existence de L'Accord international sur la taxe sur les carburants (IFTA). Les années comprises entre 2002 et 2006 ont été retenues

### **1.1 Calcul du kilométrage**

Pour bien comprendre la validité des données obtenues pour l'évaluation de l'offre, il importe de comprendre le fonctionnement de l'application de l'IFTA (*International Fuel Tax Agreement*). Il s'agit d'une entente entre les différentes juridictions territoriales du Canada et des États-Unis, qui simplifie le processus de déclaration, par les transporteurs interterritoriaux, des taxes sur la consommation du carburant. L'IFTA permet aux territoires participants d'agir en coopération et de fournir une aide mutuelle en vue de l'administration et de la perception des taxes sur les carburants.

Cette entente a pour but d'établir et de maintenir le concept d'un seul territoire de base pour l'administration et la délivrance des permis de consommation de carburant pour chaque titulaire d'un permis et de conférer au territoire de base de chaque titulaire la responsabilité d'administrer l'accord international relatif aux taxes sur les carburants.

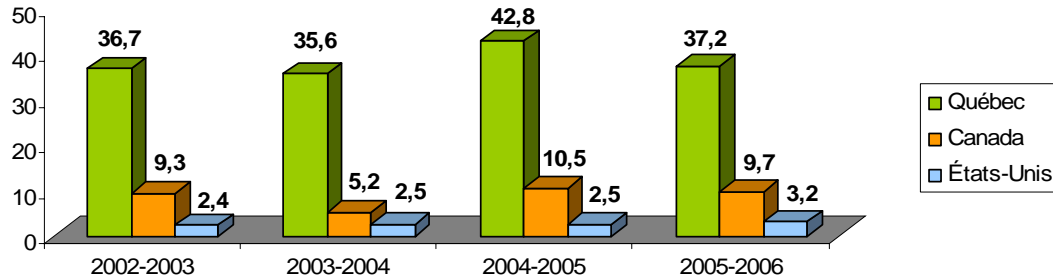
Des déclarations de taxe sur les carburants sont produites à chaque trimestre et couvrent les activités de transport dans chacun des territoires membres de l'IFTA. Ces derniers doivent produire une déclaration de taxe sur les carburants au moins 30 jours avant chaque date d'échéance.

C'est donc sur cette base que peuvent être évalués avec exactitude le nombre de kilomètres effectués par chacun des autocaristes dont une partie de leurs opérations se déroulent en territoire américain. Les autres transporteurs n'ont pas été pris en compte dans la présentation de l'offre.

### **1.2 Comparaison des zones de transport**

Grâce aux données précises obtenues en vertu de l'Accord IFTA, voici le portrait de l'offre de transport par autocar nolisé des compagnies qui effectuent des voyages aux États-Unis, selon le kilométrage et les territoires parcourus (graphique 1). Les données présentées couvrent la période comprise entre le 1<sup>er</sup> avril 2002 et le 31 mars 2006. Précisons que ces statistiques représentent la totalité de l'offre de transport du segment étudié et non l'extrapolation d'un échantillon.

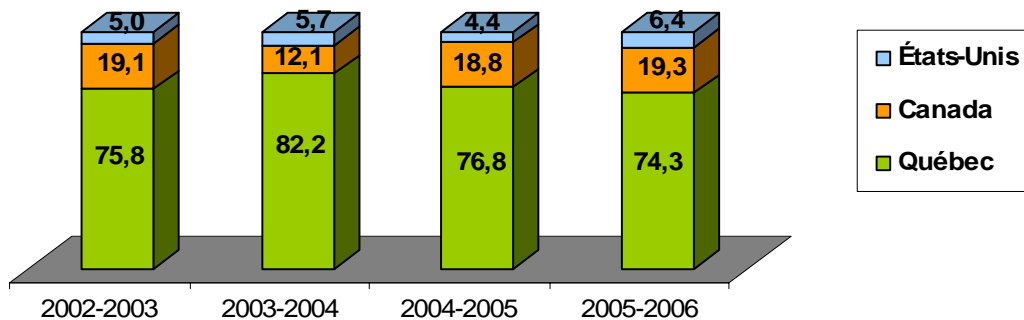
**Graphique 1**  
**Portrait de l'offre de transport par autocar nolisé des compagnies qui effectuent des voyages aux États-Unis, selon le kilométrage et les territoires parcourus, 2002-2006 (millions de km)**



On constate tout d'abord que le kilométrage effectué au Québec occupe entre 75% et 82% de l'offre globale de transport. En ce qui concerne les voyages effectués aux États-Unis, on remarque que l'évolution du nombre de kilomètres s'est avérée assez stable de 2002 à 2005. On observe toutefois une croissance importante pour l'année 2005-2006 où les transporteurs ont été en mesure d'offrir des services pour plus de 3,2 millions de kilomètres en territoire américain, soit une hausse de 28% par rapport à l'année précédente.

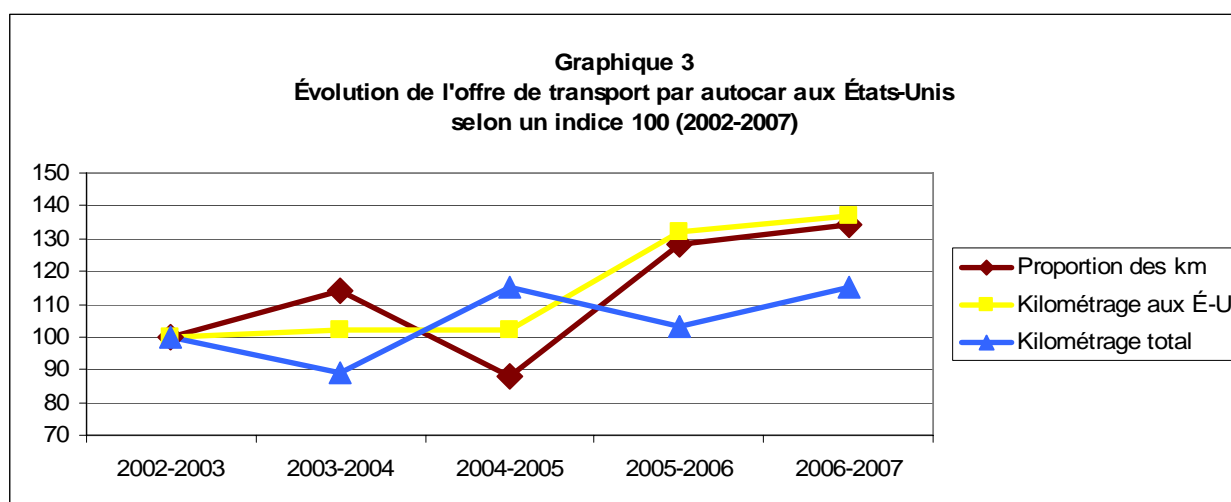
À cet égard, il est normal que l'industrie ait ressenti une certaine pression au niveau de l'offre et de la demande qui s'est probablement reflétée sur les prix. Mais il semble évident que les transporteurs ont été en mesure de répondre à la demande croissante. En fait, les voyages en sol américain occupent une part de plus en plus importante dans le carnet de commandes des transporteurs comme en témoigne le graphique 2. Ce marché est maintenant responsable d'environ 6,4% du total du kilométrage des transporteurs québécois ayant des activités hors Québec comparativement à un bas de 4,4% observé en 2004-2005.

**Graphique 2**  
**Portrait de l'offre de transport par autocar nolisé des compagnies qui effectuent des voyages aux États-Unis, proportion du kilométrage parcouru selon les territoires desservis, 2002-2006 (%)**



### 1.3 Estimations 2007

En ce qui concerne les estimations du kilométrage qui sera effectué au cours de l'année 2006-2007, ils sont basés sur les ententes entre les transporteurs et les compagnies d'assurances. En effet, ces dernières calculent les primes consenties aux autocaristes en fonction d'un nombre de kilomètres à prévoir pour chacun des territoires couverts. Si les distances parcourues diffèrent de ces estimations, les primes doivent être rajustées par la suite. Dans le cas de certains transporteurs, il est toutefois possible que les demandes de couverture pour le territoire américain soient prises à la carte selon la demande et le contexte, faisant en sorte qu'elles n'apparaissent pas encore à ce stade-ci. Il s'avère donc fort probable que les données figurant au graphique 3 soit quelque peu sous évaluées. Précisons que pour le kilométrage prévu en sol canadien, le même total que celui de l'année 2005-2006 a été utilisé pour l'année 2006-2007.



Selon les données obtenues, on peut s'attendre à ce que le volume de transport vers les États-Unis poursuive sur sa lancée pour l'année 2006-2007. Les statistiques présentées au graphique 3 sous la forme d'un indice 100 permettent de constater clairement l'évolution du marché. À l'exception d'un creux lors de l'année 2004-2005, on remarque une progression constante, tant de la proportion des kilomètres effectués aux États-Unis par rapport à l'ensemble du kilométrage (en rouge) que du kilométrage absolu (en jaune). Depuis 2004-2005, les transporteurs ont enregistré une croissance plus rapide pour le marché américain que pour l'ensemble du volume d'activités (en bleu).

## **2. Contexte d'exploitation du transport par autocar sur le territoire américain**

Pour les transporteurs québécois, le contexte d'exploitation d'une flotte de véhicules devant circuler sur le territoire américain diffère sensiblement de ce que l'on retrouve ici. Que l'on parle de la complexité logistique d'effectuer un voyage, des risques potentiels associés, de la difficulté de trouver un nombre suffisant de conducteurs, voyager au pays de l'Oncle Sam n'est guère de tout repos. De façon générale, la réglementation qui régit les véhicules lourds, dont les autobus font partie, demeure assez stricte. La section suivante s'attardera essentiellement à relever les points distinctifs qui caractérisent la réglementation américaine par rapport à celle qui prévaut au Québec et qui exercent une influence sur la réalité des opérations et sur la détermination des prix.

### **2.1 Exigences de conformités**

#### **2.1.1 Dépistage, drogue et alcool**

Les autorités américaines se montrent très sévères en ce qui concerne la gestion du programme de dépistage des stupéfiants et alcool. Un transporteur qui désire effectuer des voyages aux États-Unis doit adhérer au programme de dépistage de stupéfiants et d'alcool. Le propriétaire/exploitant complète un document à cet égard qui vise à fournir des renseignements sur les tests de dépistage de stupéfiants.

Ce programme oblige le transporteur à demander à ses conducteurs d'effectuer des tests de dépistage de stupéfiants et d'alcool. Un accusé de réception doit être signé par le conducteur et l'entreprise doit disposer d'attestations de chaque mesure disciplinaire, le cas échéant. En effet, lorsque certains conducteurs échouent à un de ces tests, le propriétaire/exploitant doit se conformer à une procédure d'assignation à un programme d'aide aux employés. Les autorités américaines se prévalent d'ailleurs du droit de consulter les renseignements relatifs au suivi du spécialiste en toxicomanie car l'employeur est responsable de s'assurer que le conducteur respecte ses engagements (envers le spécialiste) et ne viole pas la politique d'entreprise.

Il existe également une liste de documents de ce type que les gestionnaires ont la responsabilité de conserver durant une période déterminée.

#### **2.1.2 Règles administratives**

Sur le plan de la réglementation, on retrouve d'importantes différences de nature davantage administrative concernant principalement les heures de travail et qui influencent de manière substantielle le contexte opérationnel des transporteurs. Voici un résumé d'importantes distinctions qui caractérisent la réglementation américaine par rapport à celle qui prévaut au Québec et qui se reflètent inévitablement dans le coût des prestations de service.

- Aux États-Unis, les heures de travail effectuées pour tout type d'employeur sont effectives alors qu'au Canada, seules les heures engagées pour un exploitant ou propriétaire de véhicules lourds sont comptabilisées.
- La réglementation américaine ne permet pas d'excéder 10 heures de conduite suivant une période de repos de 8 heures consécutives pour ce type de poste de travail alors qu'au Québec un conducteur peut accumuler 13 heures de conduite à condition qu'il ait eu précédemment huit heures de repos consécutives. Au Québec, il est interdit de conduire au-delà de 14 heures de service alors qu'en sol américain, on tolère 15 heures.

- La notion de cycle de travail à respecter, c'est-à-dire un maximum de 60 heures de conduite permises à l'intérieur de sept jours consécutifs de travail ou 70 heures de conduite à l'intérieur de huit jours de travail sont également en vigueur aux États-Unis. Cependant, ces maximums d'heures doivent inclure toutes les heures de travail effectuées peu importe la nature ou le domaine, et ce même si le conducteur se voit rémunéré par une personne autre qu'un exploitant ou propriétaire de véhicules lourds. La période de 14 jours consécutifs allouant 120 heures de travail au Québec n'existe pas aux États-Unis.
- Contrairement au Québec, les heures de repas, les pauses-café et les périodes de repos sont considérées comme des heures de travail. L'exploitant doit ainsi dégager de ses responsabilités son conducteur durant ces périodes s'il veut que ces heures puissent être comptabilisées comme des heures de repos et de non de travail.
- Il n'existe pas aux États-Unis la règle du 1 fois par 7 jours consécutifs où le conducteur est autorisé à réduire jusqu'à un minimum de 4 heures la période de repos obligatoire qui est de huit heures consécutives.

On comprendra que la logistique entourant l'organisation d'un voyage aux États-Unis est complètement différente. Concrètement, les règlements concernant les heures de conduite et les périodes de repos ont une incidence majeure sur les opérations d'un transporteur.

La loi canadienne permet cependant certaines flexibilités facilitant grandement la planification des opérations. Par exemple, selon les termes de la loi canadienne (qui est toutefois appelée à changer prochainement), les conducteurs ont le droit de prendre seulement quatre heures de repos, une fois par semaine en vertu de l'exception du 1/7<sup>1</sup>. Normalement, un conducteur doit obligatoirement avoir pris un minimum de huit heures consécutives de repos avant de commencer un autre service. Par exemple, si lors d'une journée de travail un conducteur devait repartir avec seulement six heures de repos, il pouvait le faire, en autant que le lendemain il additionne les heures de repos manquantes pour arriver au total requis (Dans ce cas-ci 10 heures).

Il existe une autre exception à cette obligation, soit la règle de la répartition du repos dans la couchette qui permet au conducteur de répartir ses huit heures de repos requises<sup>2</sup>. La loi américaine ne permet pas une telle souplesse. Les conducteurs doivent absolument obtenir leurs huit heures de repos, sans exception.

Mentionnons par ailleurs qu'il n'existe pas d'exigences particulières, différentes de celles observées au Canada, en ce qui a trait à l'entretien des véhicules.

### **2.1.3 Des implications concrètes**

Sur le terrain, cela signifie que dans le cas d'un voyage vers les États-Unis qui se termine tard, le conducteur n'est pas autorisé à repartir le lendemain matin puisqu'il n'a pas les huit heures de repos requises. Comme le client (agence de voyages ou grossiste) a réservé et organisé son voyage longtemps à l'avance et que, dans le cas du transporteur, les

---

<sup>1</sup> Avec la règle du 1 fois par 7 jours consécutifs (1/7), le conducteur peut réduire jusqu'à un minimum de 4 heures la période de repos obligatoire qui est de 8 heures consécutives. Cependant, il devra ajouter les heures de repos non prises à la période de repos suivante de 8 heures consécutives.

<sup>2</sup> Lorsque le véhicule est muni d'une couchette, le conducteur peut l'utiliser pour répartir ses 8 heures de repos obligatoires en 2 périodes distinctes dont la plus courte période doit être d'au moins 2 heures.

assignations des conducteurs s'effectuent à la dernière minute, l'itinéraire ne peut pas être modifié pour permettre à l'autocar de partir plus tard et ainsi se conformer aux huit heures de repos. Cela oblige donc le transporteur à trouver une solution de rechange.

L'une des options qui s'offre au transporteur consiste à procéder à un changement de conducteur à la frontière. Un premier conducteur amène les passagers du point d'embarquement jusqu'aux lignes d'où un deuxième conducteur reposé prend la relève pour terminer le voyage sur le sol américain.

De plus, tel que mentionné dans les points de règlement plus haut, lorsqu'ils sont au Canada les conducteurs sont considérés au repos lorsque l'autobus est arrêté et qu'ils ne sont plus concernés par les opérations (par exemple durant la visite d'une attraction touristique). Aux États-Unis, ce « off duty » doit quand même être considéré comme des heures de travail régulières et affectent donc les huit heures quotidiennes, ce qui restreint d'autant plus la marge de manœuvre des transporteurs lorsqu'ils sont en territoire américain. C'est aussi vrai si le véhicule est stoppé pour quelques heures aux douanes. Le compteur des heures continue de tourner, ce qui peut entraîner des complications au niveau de la logistique et des frais additionnels.

L'ensemble de ces opérations logistiques comportent évidemment un coût important (motel loué à la frontière, véhicule utilisé pour effectuer le relais des conducteurs, double effectif pour un seul voyage, etc.) qui doit inévitablement se refléter dans le prix de location.

Les transporteurs sérieux et surtout soucieux de ne pas ternir leur image voudront suivre toutes ces exigences au pied de la lettre. On peut néanmoins aussi supposer qu'il peut être tentant pour d'autres de déroger à ces règles lors de certaines situations dans le but de diminuer les frais d'exploitation d'un voyage aux États-Unis.

Les agences de voyages ou les grossistes recherchant le meilleur tarif possible doivent prendre acte de ces réalités d'exploitation et savoir que derrière un tarif séduisant se cache peut-être des entorses à certains règlements qui permettent en effet d'abaisser les frais d'exploitation. Dans de tels cas, ce sont tant le transporteur que le client qui courent des risques énormes, lourds de conséquences.

## **2.2 Conformité médicale**

En vertu de la réglementation, tant américaine que canadienne, les conducteurs d'autocars sont assujettis à certains contrôles médicaux particuliers. Il est en effet interdit de conduire un véhicule lourd dans l'une des situations suivantes :

- Si le conducteur souffre de diabète traité à l'insuline.
- Si le conducteur souffre d'épilepsie.
- Si le conducteur présente une perte auditive modérée ou totale.

Par ailleurs, selon une entente signée entre le Canada et les États-Unis en vigueur depuis 1999, les conducteurs canadiens n'ont plus à porter sur eux un certificat médical lorsqu'ils vont aux États-Unis, bien que certains États américains puissent quand même continuer de l'exiger.

## 2.3 Règles particulières pour les couvertures d'assurances hors Québec

Pour les transporteurs, les risques liés à des incidents de la route potentiels sont majeurs. D'abord sur le plan financier alors que le système judiciaire américain propice aux nombreuses poursuites civiles peut entraîner de lourdes conséquences financières pour le transporteur. Ensuite sur le plan de l'image bien que cela prévaut aussi pour un incident se déroulant au Canada.

### 2.3.1 Admissibilité du conducteur

Depuis environ 10 ans, l'APAQ offre à ses membres un programme d'assurance de la flotte d'autobus, la mutuelle du Fonds APAQ. Ce fonds permet de stabiliser les coûts d'assurances des mutualisés. À l'intérieur d'une police exclusive de trois ans, les assurés bénéficient de couvertures spécifiques à leurs opérations, et ce, à des taux avantageux. Si les premières années de mise en opération du Fonds se sont relativement bien déroulées, il en fut tout autrement pour l'exercice 2004-2005. En raison d'un nombre exceptionnel de réclamations, dont plusieurs très coûteuses aux États-Unis, cela allait avoir des conséquences importantes sur les coûts pour le Fonds APAQ, pour l'assureur partenaire Lombard et pour le courtier B.F. Lorenzetti.

Un certain nombre de mesures de resserrement ont été adoptées en guise de correctifs au Fonds d'assurance. En vigueur depuis l'exercice 2005-2006, de nouveaux critères d'admissibilité sont exigés aux transporteurs désirant renouveler leur couverture d'assurance pour leurs opérations à l'extérieur du Québec.

Les nouveaux critères d'admissibilité pour conduire un autocar aux États-Unis sont les suivant :

- Les conducteurs doivent être âgés d'au moins 25 ans et avoir 3 ans d'expérience dans la classe 1 ou 2.
- Les conducteurs ne doivent pas avoir été impliqués dans plus d'un accident à l'extérieur du Québec depuis les trois dernières années.
- Il est de la responsabilité de chaque transporteur de s'assurer que ses conducteurs allant hors Québec sont aptes à travailler en anglais, comme l'exige d'ailleurs l'article 398.3 issu de *Federal Motor Carrier Safety Regulations*<sup>3</sup>.
- Les conducteurs doivent obligatoirement avoir subit avec succès une évaluation routière spécifique appelée « Évaluation routière hors-Québec »

### 2.3.2 Sombres perspectives

Comme on le sait, le dossier des couvertures d'assurances via le Fonds APAQ représente un défi imposant pour le secteur. Or, un autre nuage plane au dessus des transporteurs et pourrait peser sur le bilan financier.

Au cours de l'année 2006, les perspectives d'importantes hausses des primes d'assurance automobile annoncées par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ont défrayé l'actualité. En effet, la SAAQ compte imposer des augmentations substantielles des

---

<sup>3</sup> Every driver shall be able to read and speak the English language sufficiently to understand highway traffic signs and signals and directions given in English and to respond to official inquiries.

contributions de la part de l'ensemble des détenteurs de véhicules afin de recapitaliser le Fonds d'assurance automobile du Québec.

Ces hausses anticipées engendreront un impact direct sur les coûts d'opérations des transporteurs. Selon l'analyse de l'APAQ, les tarifs proposés sont démesurés et pourraient se traduire par une augmentation de 211%, d'ici 2010. Il faut donc s'attendre à ce que cette nouvelle réalité s'ajoute aux facteurs ayant des répercussions sur la détermination des tarifs des transporteurs.

## **2.4 Nécessaire adaptation des transporteurs**

### **2.4.1 Ajustement des tarifs**

L'ensemble des exigences particulières concernant les opérations aux États-Unis se répercute sur les stratégies de gestion des autocaristes. Ces derniers se sont ajustés en appliquant des tarifs plus réalistes et en adoptant des exigences plus élevées, notamment en ce qui a trait à l'obligation de verser un dépôt au moment de la réservation. Un document publié en 2001 aborde d'ailleurs le sujet de façon plus approfondie: «Étude sur l'industrie québécoise du transport par autocar nolisé».

Actuellement, les prix pour aller aux États-Unis sont d'environ 8 à 15% supérieurs que les tarifs pour les voyages au Québec. Les tarifs sont soit déterminés en fonction d'un tarif journalier ou d'un tarif au kilométrage, habituellement le plus élevé des deux. Les prix quotidiens moyens pour la location d'un autocar varient habituellement entre 900 et 1200 \$ pour une journée complète. Il faut garder à l'esprit que les marges bénéficiaires dans le domaine du transport nolisé sont souvent anémiques, voire absentes et que les profits proviennent souvent des autres services de transport de la compagnie.

### **2.4.2 Résistance au changement**

Tout comme dans le secteur du transport nolisé, les marges bénéficiaires de l'industrie touristique sont extrêmement serrées. Pour cette raison, on assiste souvent à des situations où les partis concernés tentent de contourner les pratiques commerciales conventionnelles dans l'espoir de bénéficier des tarifs les moins élevés possibles. Ces façons de faire nuisent à l'ensemble du secteur et doivent être évitées. En voici un exemple:

Certains clients tentent parfois de contourner les façons normales de procéder en réservant auprès de transporteurs dont les tarifs sont les moins élevés, et ce, même s'ils ne détiennent pas les permis requis en ce qui a trait au point de service pour l'embarquement. On espère ensuite, qu'à la dernière minute, l'autocariste qui détient les autorisations en règle, donnera son accord pour que le voyage puisse être effectué, faute de disponibilité d'autobus. Cette tactique ne fonctionne pas toujours et c'est parfois le client qui se retrouve sans autobus dans le cas où le transporteur en règle décide de ne pas céder son droit, ce qui est tout à fait légitime en raison du caractère douteux de cette façon de faire. Précisons que cette problématique était documentée dans l'étude sur le transport par autocar nolisé.

En ce qui concerne la détermination des prix, certains transporteurs adoptent des tarifs uniformes pour l'ensemble de l'été et pour l'hiver. D'autres jouent plutôt la carte du *yield management* et ajustent les prix précisément en fonction de la demande dans le temps.

Cette situation peut entraîner des surprimes qui favorisent les transporteurs, particulièrement dans les périodes de pointe.

#### **2.4.3 Pénurie de main-d'oeuvre**

Le secteur du transport nolisé connaît d'importantes carences en termes de disponibilités de conducteurs. La situation devient particulièrement criante à l'automne, où il est souvent encore plus ardu de trouver un conducteur qualifié qu'un autocar pour du transport nolisé. Or, la perspective d'effectuer un voyage aux États-Unis n'arrange pas les choses.

Il devient de plus en plus difficile d'y assigner des conducteurs pour ce type de voyages. Plusieurs d'entre eux craignent de se rendre en territoire américain parce que dès qu'il y a un léger accrochage, ils sont rapidement ciblés. Les forces de l'ordre se montrent très sévères et appliquent rigoureusement, voire avec zèle, les règlements. Les conducteurs s'avèrent souvent nerveux à l'idée de composer avec un tel contexte. Par conséquent, les transporteurs sont aux prises avec une banque restreinte de conducteurs qui acceptent de s'y rendre.

Les voyages aux États-Unis sont habituellement les derniers à être acceptés par les conducteurs lorsque proposés par les répartiteurs. Comme les voyages sont attribués par ordre d'ancienneté, ce sont souvent les plus jeunes qui se retrouvent assignés à destination des États-Unis. Alors que dans une logique de diminution de risque, cela devrait plutôt être l'inverse.

#### **2.4.4 Exigences plus élevées**

Contrairement à ce que l'on observait il y a quelques années, il est maintenant bien accepté par le réseau de distribution de se voir demander des dépôts au moment de la réservation. Certains transporteurs exigent un paiement complet lorsqu'un client réserve moins d'un mois avant le départ. Cela assainit grandement les pratiques commerciales dans le milieu. D'autres transporteurs acceptent encore de promettre des voyages sans dépôt mais s'exposent à des situations délicates dans le cas où des clients moins sérieux annuleraient à la dernière minute.

Pour les périodes de pointe (Pâques, Fête des Patriotes, Action de Grâce), les agences procèdent à des réservations vers les États-Unis plus d'un an d'avance. L'un des problèmes vient du fait que plusieurs clients ne parviennent pas à générer un volume d'affaires qui s'étend au-delà des périodes de pointe. Il faudrait qu'ils parviennent à se développer de nouveaux produits pour étendre leurs saisons. De leur côté, les transporteurs se montrent réticents à consentir un nombre important d'autocars pour une période de temps restreinte. Ils préfèrent conserver un certain nombre de véhicules pour cette période privilégiée à leurs meilleurs clients, soit ceux qui réservent de grandes périodes et procurent des voyages durant toute l'année.

### **3. Perspectives**

Depuis environ trois ans, la clientèle qui requiert les services d'autocars en partance pour les États-Unis prend davantage conscience de la réalité opérationnelle des transporteurs et des coûts qui y sont reliés. Il y a aussi eu un certain renversement du pouvoir de négociation qui s'est avéré une conséquence de la diminution globale du parc d'autocars dans l'industrie.

Auparavant, on pouvait solliciter les services d'un transporteur sur la base d'un tarif « à prendre où à laisser ». On s'appuyait sur la promesse d'un intéressant volume d'activités pour faire plier le transporteur.

C'est beaucoup moins vrai aujourd'hui et la clientèle est davantage consciente des règles du marché et réceptive à déboursier pour la juste valeur d'un service de transport. Il faut ajouter à cela que les transporteurs se concertent et collaborent davantage, de sorte qu'ils respectent habituellement les principes de prix planchers sains pour la vitalité du secteur.

Il existe actuellement un assez bon équilibre entre l'offre et la demande. On retrouve toutefois certaines périodes de pointe où, à des dates précises, il peut manquer quelques autobus, à la Fête des Patriotes par exemple. Mais normalement les transporteurs s'entendent entre eux et peuvent effectuer certains échanges de prestations afin de libérer un nombre suffisant d'autobus pour répondre à ces demandes de pointe.

Il y a aussi la possibilité de faire venir des autobus des États-Unis avec des conducteurs américains, mais cette option s'avère très onéreuse. Cela se produit assez rarement, dans des situations particulières où le grossiste se retrouve sans autre recours, dans la mesure où ce « plan B » a été finement planifié. Il faut savoir que les démarches pour y parvenir s'avèrent complexes, en dépit de certains assouplissements apportés par le gouvernement québécois pour inciter des transporteurs de se prévaloir de cette avenue.

En effet, pour tenter de faciliter le processus, le gouvernement a adopté en 2001 le *Règlement sur l'accroissement du nombre d'autobus affectés au transport de touristes transitant pas les aéroports internationaux de Montréal, l'aéroport international Jean-Lesage et les ports de Montréal et de Québec*. En vertu de ce règlement, on levait notamment l'obligation d'immatriculer au Québec un véhicule provenant de l'extérieur et l'obligation de posséder un permis de location de la Commission des transports du Québec. La période visée se limite du 1er septembre et le 31 octobre de chaque année.

Par ailleurs, ce que l'on peut toutefois observer c'est que certains clients peuvent éprouver des difficultés à dénicher des autobus à un tarif espéré qui ne correspond de toute façon plus à la réalité du marché.

Au moment d'écrire ces lignes, on n'entrevoit aucune pénurie d'autocars pour l'automne 2006. Avec le dollar canadien qui est plus fort, on assiste possiblement à un volume d'affaires global qui diminue du côté du réseau de distribution. En contrepartie, cela peut signifier une meilleure marge bénéficiaire en raison de coûts d'opérations moins élevés sur le sol américain grâce à un taux de change favorable.

La clé pour faire accepter des prix plus élevés est tout simplement de donner l'heure juste au client et de donner des exemples concrets expliquant pourquoi il en coûte davantage pour ce type de voyage (dépistage, échange de devises, changement de conducteur, etc.). Règle générales, ces explications sont bien acceptées. La réalisation de ce document vise justement à constituer un outil d'analyse qui permettra de stimuler et soutenir les échanges entre les transporteurs et les clients.