Proposition de l'Association canadienne de l'autobus au Groupe de travail fédéral/provincial/territorial sur les services de transport interurbain par autocar

Le 7 juin 2010

CANADIAN BUS ASSOCIATION
CANADIENNE DE L'AUTOBUS

TABLE DES MATIÈRES

1. VUE D'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOCAR

2. ÉTAT ACTUEL DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR

3. ÉTAT FUTUR ANTICIPÉ DU TRANSPORT INTERURBAIN

4. TENDANCES ET FACTEURS DÉTERMINANT L'AVENIR

5. MESURES PRISES

6. AUTRES RENSEIGNEMENTS

7. RECOMMANDATIONS

2001 - 45, rue O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1P 1A4

Bus/Bureau : (613) 238-1800
Fax/Téléc. : (613) 567-6803

1. VUE D'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOCAR

La première tâche dont doit s'acquitter le Groupe de travail sur les services de transport interurbain par autocar est d'offrir une définition pratique du mot « interurbain ».

Dans le contexte de l'Association canadienne de l'autobus (ACA), l'expression « services de transport interurbain » ne signifie que les services réguliers de transport interurbain par autocar, aussi appelés le transport par autocar *à horaire fixe*. Bien que cette précision semble aller de soi, elle n'en demeure pas moins très importante.

Par exemple, les services interurbains de transport par autocar « à horaire fixe » font abstraction de certains éléments constitutifs importants du transport interurbain par autocar, notamment les services d'autocars nolisés et les services contractuels de navette.

Mettons ces affirmations en perspective. Selon les estimations actuelles, il y aurait environ 5 000 autobus « interurbains » au Canada, dont 4 000 autocars de grande route de 40 et de 45 pieds. Pourtant, moins de 1 000 de ces véhicules sont dédiés aux activités de transport interurbain par autocar, selon la définition conventionnelle. La plupart des autocars restants sont consacrés aux services d'autocars nolisés et aux parcs secondaires de services contractuels de navette. En effet, la taille du secteur des services contractuels de navette en a surpris plus d'un. Il suffit d'examiner le service contractuel de navette des travailleurs de Fort McMurray, qui utilise plus de 500 autocars, pour constater l'envergure de ce secteur d'activités.

Le nombre d'autocars consacrés au transport interurbain est plutôt modeste par rapport au nombre de véhicules qui sillonnent les routes canadiennes. En effet, le parc de véhicules canadien compte quelque 17 millions de voitures et de camions légers et environ un million de camions lourds, sans compter les 30 000 autobus scolaires et les autobus urbains. Dans un tel contexte, les 1 000 autocars assurant le transport à horaire fixe ne représentent qu'un infime pourcentage de l'activité des véhicules routiers au Canada.

L'Examen de la totalité des coûts des transports au Canada (ETC publié en 2008) estimait la capacité de l'ensemble des transports interurbains par autocar à environ 10 milliards de passagers-kilomètres par année (un peu moins de 3 pour cent des 325 milliards de passagers-kilomètres de l'achalandage total du transport interurbain au pays). L'ETC estimait que les exploitants du transport interurbain parcouraient 350 millions de véhicules-kilomètres en autocar pour assurer ce service. De ces 10 milliards de passagers-kilomètres pour l'ensemble du transport interurbain par autocar, environ 3 milliards sont assurés par le sous-secteur des services d'autocars réguliers et 7 milliards sont assurés par les sous-secteurs des autocars nolisés et des services contractuels de navette.

2. ÉTAT ACTUEL DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR

REMARQUE : La description qui suit sur l'état actuel des services de transport interurbain par autocar au Canada porte essentiellement sur des faits connus. L'ACA profite d'un meilleur cadre de référence lorsque la description de l'état actuel du transport interurbain par autocar porte sur les services offerts par ses propres transporteurs membres. L'ACA peut cependant tirer des conclusions à partir des connaissances générales de l'industrie et des services d'autocars interurbains dans d'autres régions du Canada et fournira des commentaires, si nécessaire.

2.1 SERVICES D'AUTOCARS RÉGULIERS ASSURÉS PAR L'ACA

L'Association canadienne de l'autobus (ACA) représente la très grande majorité des services réguliers de transport interurbain par autocar au pays assurés par ses quatre principaux transporteurs membres : Greyhound Canada Transportation Corporation (Greyhound), Orléans/Acadian (Orléans), Saskatchewan Transportation Corporation (STC) et la Commission de transport Ontario Northland (CTON). Le reste de l'industrie est représentée par les membres de l'APAQ, Motor Coach Canada et BC Trucking Association.

Il n'existe aucune source complète de données statistiques sur les activités globales de l'industrie du transport interurbain par autocar. Les rapports publiés par Statistique Canada sur le secteur sont réputés incomplets en raison de la participation irrégulière de l'industrie.

Ceci dit, l'ACA recueille et analyse avec diligence les données internes de ses transporteurs membres et est en mesure d'émettre des prévisions sur la part du niveau d'activités de l'ensemble de l'industrie associée à ses membres.

Les meilleures estimations révèlent que les membres de l'ACA desservent environ 70 pour cent du volume des passagers du transport interurbain par autocar et 90 pour cent du volume national de transport de messagerie en autocar interurbain.

En 2008, les transporteurs membres de l'ACA ont touché 252 millions de dollars en recettes-passagers pour le transport à horaire fixe d'environ 9 millions de passagers ayant parcouru plus de 2 milliards de passagers-kilomètres sur les plus de 89 millions de véhicules-kilomètres parcourus dans le cadre de services interurbains réguliers. Au cours de la même année, les transporteurs de l'ACA ont touché 97 milliards de dollars en recettes de messagerie, mais moins de 15 millions en recettes de services d'autocars nolisés.

2.2 ÉTENDUE DU RÉSEAU DE SERVICES D'AUTOCARS RÉGULIERS

Le nombre exact de points de service du réseau canadien de transport interurbain par autocar n'est pas connu. Cependant, les transporteurs membres de l'ACA et leurs partenaires de liaisons intertransporteurs non membres de l'ACA offrent des services d'autocars réguliers desservant plus de 2 400 arrêts, dont 1 000 dotés des services d'une agence ou d'une gare routière. Les autres arrêts consistent habituellement en un point d'arrêt facultatif car le volume de passagers y est insuffisant pour offrir les services d'une agence.

Le réseau d'intertransporteurs de l'ACA ne comprend pas les arrêts desservis par d'autres transporteurs interurbains réguliers n'ayant pas conclu d'accords intercompagnies avec les transporteurs membres de l'ACA. Bien que la plupart de ces transporteurs soient de petite envergure (comprenant plusieurs services de fourgonnettes de passagers), la desserte de réseau qu'ils offrent n'est pas à négliger.

Il peut donc être affirmé avec certitude que le réseau canadien de transport interurbain par autocar dessert plus de 2 500 points de service au Canada. Il est peut probable toutefois, que ce nombre dépasse les 3 000.

2.3 QUI VOYAGE EN AUTOCAR INTERURBAIN ?

Les transporteurs interurbains réguliers membres de l'ACA utilisent des moyens légèrement différents pour effectuer un échantillonnage de leurs passagers. Malgré ces variantes, il est possible d'établir un profil d'ensemble des 9 millions de passagers qui utilisent les services des membres de l'ACA chaque année :

- Plus de 60 pour cent sont des femmes;
- Plus de 30 pour cent sont des enfants ou des étudiants;
- Moins de 5 pour cent sont des enfants accompagnés de leurs parents ou des étudiants de niveau secondaire qui se rendent à l'école seuls;
- Environ 25 pour cent sont des personnes âgées (55 ans et plus);
- Près de 40 pour cent sont membres d'une famille dont le revenu annuel est de moins de 25 000 $ (et se situe sous le seuil de la pauvreté);
- Plus de 10 pour cent sont sans emploi (peut-être même 15 pour cent pendant la récession);
- Près de 15 pour cent sont âgés de plus de 65 ans, à la retraite, et ne travaillent plus;
- Plus de 75 pour cent des passagers adultes possèdent un permis de conduire;
- Et moins de 40 pour cent des passagers avaient accès à la voiture familiale le jour où ils ont pris l'autocar.

Il est important de placer certains éléments de ce profile en contexte.

- Revenu familial : Les conclusions portant sur le nombre de familles vivant sous le seuil de la pauvreté sont difficiles à tirer car il n'existe pas de définition officielle de la pauvreté reconnue par le gouvernement du Canada. Il est toutefois raisonnable de supposer qu'un revenu annuel de moins de 25 000 $ représente une certaine pauvreté dans la vie quotidienne et de conclure qu'une part importante de nos passagers vit aux limites du seuil de la pauvreté.

- Accès au véhicule : Bien que la grande majorité des passagers adultes possède un permis de conduire valide, cette statistique est loin d'être éclairante. Le fait que 60 pour cent des passagers n'avaient pas accès à une voiture pour leurs déplacements de la journée, soit parce que la famille ne possède pas de voiture ou parce que la voiture n'était pas disponible ce jour-là, est une statistique plus fiable. Il est aussi important de préciser que les automobilistes choisissent de prendre l'autocar les jours de mauvais temps, surtout en hiver.

- But du déplacement : La plupart des passagers d'autocars interurbains sont des gens qui rendent visite à des parents et amis. Le questionnaire est toutefois conçu de manière à faciliter le choix de cette catégorie de façon implicite. En réalité, le but du déplacement varie selon la nature du circuit d'autocar visé par le sondage. Certains circuits d'autocars interurbains existent surtout pour assurer le transport des banlieusards. Certaines liaisons plus courtes entre les grands centres urbains transportent énormément de travailleurs alors que les étudiants peuvent représenter un pourcentage très élevé des passagers dans certaines régions. Enfin, dans les régions de moindre densité et plus éloignées, une part importante des passagers voyage pour des raisons de santé, à destination et en provenance des centres de santé régionaux. D'autres passagers prennent l'autocar pour une journée de magasinage, pour quelques jours de vacances/circuits touristiques, les déplacements de recherche d'emploi, pour un événement sportif/divertissement, etc.

- Utilisation par les Autochtones : Les transporteurs membres de l'ACA ne peuvent pas fournir de données précises sur la fréquence d'utilisation par les peuples autochtones du Canada. Certaines routes desservent majoritairement des Autochtones pour des raisons purement géographiques. Il existe une « bande » de liaisons d'autocar à faible volume d'utilisation dans le Nord de plusieurs provinces, que l'on peut caractériser de liaisons à fort achalandage autochtone. Par contre, les Autochtones canadiens constituent également une part importante des passagers dans certaines liaisons du Sud des provinces desservies par les membres de l'ACA. De façon générale, les membres de l'ACA estiment que les Autochtones représentent plus de 5 pour cent des usagers dans l'ensemble du réseau. Ainsi, au moins un demi-million

des 9 millions de passagers utilisant chaque année les services d'autocars interurbains assurés par les membres de l'ACA sont Autochtones. Comme 3,5 pour cent des 34 millions de citoyens au Canada sont autochtones, cette part de marché de 5 pour cent révèle que « l'intensité » de l'utilisation des services interurbains réguliers par les Autochtones est 50 pour cent plus élevée que par la population en général, mais sensiblement la même que « l'intensité » d'utilisation par les personnes à plus faible revenu, en général.

2.4 RENTABILITÉ DES TRANSPORTEURS MEMBRES DE L'ACA EN 2008

Aucun membre de l'ACA n'a atteint le seuil de rentabilité au cours des dernières années, à l'exception d'Orléans au Québec. Greyhound, STC, la CTON et Acadian (le volet d'Orléans desservant les Maritimes) ne sont pas rentables. Ce manque de rentabilité, jumelé aux perspectives d'avenir peu réjouissantes, a créé la crise que vit actuellement l'industrie et que le Groupe de travail étudie.

L'ACA a analysé les résultats globaux de 2008 de ses transporteurs membres et a tiré les conclusions suivantes :

- **Dans l'ensemble :**
  - Les transporteurs membres de l'ACA ont accusé une perte globale de bénéfice avant intérêts et impôts (BAII) de quelque 20 millions de dollars en 2008.
  - Les membres de l'ACA ont exploité 89 millions d'autocars-kilomètres à horaire fixe, 3 millions de camions-kilomètres pour le transport de messagerie (pour traiter les « surplus » de colis) et 4 millions d'autocars-kilomètres de service nolisé.
  - Après avoir soustrait les coûts directs de la manutention et de la livraison des messageries transportés en autocar du revenu brut du transport de messagerie, un surplus équivalant à environ 35 pour cent de ce revenu brut du transport de messagerie se dégage pour compenser les frais généraux d'entreprise et des services réguliers.
- **Liaisons non rentables :**
  - 55 millions de kilomètres desservis chaque année (représentant 62 pour cent du nombre total de véhicules-kilomètres du service d'autocar à horaire fixe) sont parcourus sur des liaisons non rentables.
  - Bien que ces liaisons non rentables représentent 62 pour cent des activités du réseau, ils n'assurent que 45 pour cent des recettes-

voyageurs de l'ensemble du réseau de l'ACA, créant une moyenne de recettes-voyageurs de seulement 2,05 $ par kilomètre desservi.

- Ce résultat est légèrement compensé par le fait que les liaisons non rentables assurent quelque 65 pour cent des recettes de transport de messagerie sur l'ensemble du réseau. (L'excédent net du transport de messagerie après les coûts directs demeure toutefois relativement faible, à environ 0,40 $ par autocar-kilomètre, en moyenne).

- De façon générale, ces liaisons non rentables entraînent des pertes d'exploitation de 1,40 $ par kilomètre parcouru pour le service d'autocar à horaire fixe seulement, un résultat compensé, en partie, par l'excédent moyen de 0,40 $ par kilomètre parcouru récupérable du service de transport de messagerie.

- Les liaisons non rentables des transporteurs membres de l'ACA ont entraîné une perte d'exploitation globale d'environ 55 millions de dollars en 2008.

- **<u>Liaisons rentables :</u>**

  - Seulement 34 millions de kilomètres (38 pour cent) parcourus chaque année sur l'ensemble du réseau des membres de l'ACA sont sillonnés sur des liaisons rentables.

  - Ces 34 millions de kilomètres parcourus assurent 55 pour cent des recettes-voyageurs de l'ensemble du réseau, pour une moyenne de 4,10 $ par kilomètre parcouru. Ce chiffre représente le double des recettes-voyageurs par kilomètre desservi sur les liaisons non rentables.

  - De plus, le transport de messagerie en autocar offre un faible avantage financier sur les liaisons rentables qui contribue un excédent moyen provenant de la messagerie d'environ 0,35 $ par kilomètre parcouru, net des coûts directs.

  - L'excédent sur les liaisons rentables est donc de 35 millions de dollars, sans tenir compte de la répartition des actionnaires.

Ainsi, les membres de l'ACA ont accusé une perte nette d'environ 20 millions de dollars pour l'année 2008.

2.5 DICHOTOMIE DES RECETTES EST-OUEST

Il existe des différences importantes entre la structure du revenu annuel des circuits d'autocar rentables de l'Est du Canada et de l'Ouest du Canada. Les circuits de l'Est assurent des recettes-voyageurs plus importantes et des recettes-colis beaucoup moins importantes.

Les recettes du transport de messagerie en autocar sont faibles dans l'Est. En effet, 12 millions des 97 millions de dollars en recettes-colis de 2008 ont été réalisés à l'est de Sudbury, ce qui signifie que 88 pour cent des recettes-colis nationales ont été réalisées à l'ouest de Sudbury. Quarante-trois millions des 89 millions de kilomètres du réseau desservis par les membres de l'ACA ont été parcourus à l'est de Sudbury. Autrement dit, les recettes-colis de la section Est du réseau de l'ACA n'ont été que de 0,28 $ par kilomètre, par rapport à 1,85 $ en recettes-colis brutes par kilomètre parcouru par les autocars dans l'Ouest en 2008.

La situation est quelque peu inversée pour les recettes-voyageurs utilisant les services réguliers. En effet, 143 millions des 252 millions de dollars de recettes-voyageurs de 2008 ont été obtenues à l'est de Sudbury, alors que 109 millions de dollars seulement ont été obtenus à l'ouest de Sudbury. La section Est du réseau a produit des recettes moyennes de 3,33 $ par kilomètre parcouru par les autocars tandis que la section Ouest a produit des revenus de 2,37 par kilomètre seulement.

Les recettes brutes produites dans l'Est en combinant ces deux éléments du réseau de services interurbains réguliers de l'ACA ont été de 3,61 $ par kilomètre. Cependant, après avoir soustrait les coûts directs du transport de messagerie, les recettes nettes de la section Est du réseau s'élèvent à 3,43 $.

Dans la même veine, la section Ouest du réseau a produit des revenus bruts de 4,22 $ du kilomètre, en raison de recettes-colis très élevées. Cependant, après avoir soustrait les coûts directs du transport de messagerie, les recettes nettes de la section Ouest ne sont que de 3,02 $ par kilomètre. La section Ouest du réseau accuse un retard de rentabilité de 12 pour cent par rapport à la section Est car le niveau plus élevé des activités de transport de messagerie par autocar n'a pas réussi à compenser les résultats beaucoup faibles du transport de passagers.

Cette faiblesse des revenus dans la section Ouest du réseau s'accentue rapidement, non seulement en raison de la baisse constante de l'achalandage, mais aussi de la réduction du volume de transport de messagerie par Greyhound, selon les explications fournies dans une autre section de ce document.

2.6 DÉTÉRIORATION ACCRUE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION EN 2009

Ces sombres perspectives financières sont devenues plus lamentables en 2009. Les résultats de l'exercice 2009 n'ont pas encore été analysés de manière détaillée et les données propres aux liaisons ne sont pas encore disponibles, car plusieurs membres de l'ACA ferment les livres à la fin mars. Il est toutefois possible de présenter des résultats sommaires de 2009, qui font état d'une augmentation rapide des pertes supérieure à celle de 2008.

- La perte globale du BAII des transporteurs membres de l'ACA a augmenté de plus de 50 pour cent, passant de 20 millions en 2008 à près de 31 millions en 2009.

- Les revenus de transport à horaire fixe (recettes-voyageurs et recettes-colis confondues) ont baissé de 349 millions de dollars en 2008 à environ 306 millions de dollars en 2009, une chute de 12 pour cent en un an seulement.

- L'achalandage des voyageurs a chuté de plus de 11 pour cent par rapport à 2008 malgré le fait que le taux d'activités du réseau des services réguliers n'a subi qu'une baisse de 8 pour cent.

Cette détérioration des résultats de l'industrie en 2009 peut être attribuable à quatre facteurs :

- Une baisse continue du nombre de passagers dans les autocars interurbains.

- Les conséquences temporaires d'une récession qui a frappé une grande partie de l'économie canadienne en 2009.

- Des conséquences temporaires supplémentaires des réductions de service annoncées par les transporteurs en 2009.

- Une concurrence accrue des modes de transport subventionnés.

2.7 PERSPECTIVES POUR 2010

Les transporteurs membres de l'ACA prévoient une amélioration du volume d'activités et de leurs résultats financiers globaux en 2010.

Ils prévoient, dans l'ensemble, un retour aux niveaux de pertes de 2008. L'amélioration des résultats devrait être, en grande partie, la conséquence des réductions de coûts et d'une certaine reprise anticipée des activités.

Malheureusement, les premiers résultats sont décevants. Bien que la très importante saison estivale soit encore à venir, les premières recettes n'indiquent aucune reprise par rapport à 2009. Il semble très peu probable que le rendement financier de 2010 des transporteurs membres de l'ACA leur permette de remonter la pente, ne serait-ce que pour atteindre le niveau de pertes de 2008.

3. ÉTAT FUTUR ANTICIPÉ DU TRANSPORT INTERURBAIN

Mises à part les récentes difficultés financières que connaît l'industrie, ses perspectives d'avenir sont peu réjouissantes. La diminution des recettes des liaisons non rentables semble vouloir se poursuivre et aucune solution n'est envisagée pour combler les lacunes dans les structures de l'industrie de l'autocar.

3.1 HAUSSE DES PERTES DES LIAISONS NON RENTABLES

La valeur économique des liaisons actuellement non rentables continue à descendre. En toute franchise, rien ne laisse supposer un renversement de la situation et tout laisse croire que la situation ira de mal en pis sur les liaisons qui accusent déjà des pertes.

Cette réalité s'explique de diverses façons. Les villes et les villages situés sur les liaisons non rentables ont un nombre d'habitants en stagnation ou à la baisse, et le transport de messagerie qu'assure le réseau des autocars de l'Ouest est en chute permanente.

Qui plus est, la capacité d'interfinancement des liaisons rentables diminue, en termes relatifs. La rentabilité des « bonnes » liaisons ne peut que suivre la croissance économique des économies locales. Ces taux de croissance « normaux » ne suffiront pas à compenser le recul croissant des liaisons non rentables, de sorte que l'écart se creusera d'année en année. De plus, les concurrents subventionnés mettent de plus en plus la santé économique des liaisons rentables en péril.

Deux autres insuffisances attribuables à la structure en place risquent d'exacerber les perspectives d'avenir.

3.2 REPORT DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Les transporteurs interurbains réguliers ont lutté pour le maintien de leurs réseaux de service face à la hausse des pertes d'exploitation en réaffectant les flux de trésorerie destinés aux dépenses en immobilisations. Le moyen le plus couramment utilisé pour reporter les dépenses d'investissement consiste à reporter le remplacement du parc de véhicules. Il n'est plus viable de continuer à ignorer ces besoins d'investissement cruciaux. De tels reports ne peuvent qu'exacerber les difficultés financières.

Les coûts d'exploitation augmentent de façon disproportionnée par rapport au vieillissement des actifs non remplacés car les coûts de réparation sont à la hausse et l'image publique du transport par autocar à horaire fixe commence à montrer des signes visibles de détérioration, ce qui entraîne des pertes d'achalandage.

La gravité de la situation varie selon les transporteurs membres de l'ACA, l'importance de leurs pertes d'exploitation antérieures et la durée du report des dépenses en immobilisations. Par exemple, Greyhound fait face à d'énormes dépenses en immobilisations reportées à cause de l'âge de son parc de véhicules. Plusieurs autres transporteurs vivent la même situation, à des niveaux différents.

D'autres infrastructures du transport par autocar subissent les mêmes pressions. Les gares de passagers et les installations d'entretien des autocars doivent aussi subir d'importantes rénovations ou être remplacées, et les systèmes d'information de même que les systèmes de sécurité des passagers doivent être mis à niveau.

Le transport interurbain par autocar est le seul mode de transport interurbain qui n'a pas facilement accès aux programmes de subventions gouvernementales pour les infrastructures. En fait, le transport de passagers par rail, par traversier et par voie aérienne - par le biais du financement des aéroports, reçoit d'importantes subventions.

Les dépenses en immobilisations reportées des membres de l'ACA sont évaluées à plus de 100 millions de dollars.

L'absence d'une solution à ce problème de dépenses en immobilisations reportées obligera les membres de l'ACA à réduire la taille et l'étendue de leurs réseaux d'exploitation. Même la disparition miraculeuse des pertes d'exploitation actuelles du réseau et le retour à la rentabilité des sociétés de transport interurbain ne suffiraient pas à apporter le flux de trésorerie dont ces sociétés de transport ont besoin pour financer l'investissement de rattrapage nécessaire à la réduction des dépenses en immobilisations reportées. La réduction des services semble être la seule solution possible.

3.3 UN BESOIN DE RENDEMENT DU CAPITAL INVESTI

Les actionnaires investissent leur argent afin que celui-ci leur rapporte. Il en va de même pour les organismes d'État. L'industrie de l'autocar n'a pas offert et n'offre vraisemblablement pas cette possibilité à ses investisseurs.

Les sociétés de transport par autocar à horaire fixe doivent satisfaire à trois conditions pour corriger ce problème de structure :

- Éviter les pertes d'exploitation.
- Engendrer des flux de trésorerie excédentaires suffisants pour autofinancer le rattrapage des investissements reportés.
- Engendrer un flux de trésorerie excédentaire encore plus important afin d'offrir un rendement raisonnable du capital investi.

L'incapacité d'offrir aux actionnaires un rendement raisonnable à long terme du capital investi mènera au désinvestissement, ce qui pourrait avoir pour effet à long terme de priver les sociétés de transport interurbain des capitaux dont elles ont besoin pour continuer à offrir leurs services au public.

Comme ces difficultés sont de nature structurale, il faudra plus qu'une solution à court terme pour corriger la situation. Les remèdes doivent être audacieux et complets afin d'éviter le retrait radical des investissements et l'effondrement possible de l'industrie dans l'avenir.

Voilà les choix auxquels sont confrontés les entreprises et les gouvernements. Le cadre de réglementation actuel doit faire l'objet d'une réforme suffisante pour permettre aux actionnaires d'obtenir un rendement du capital investi raisonnable ou encore, les gouvernements doivent remplacer les investissements préalablement effectués par le secteur privé dans l'industrie du transport interurbain par autocar par des fonds publics.

La seule autre solution possible est d'abandonner de grandes parties du réseau de services d'autocars réguliers.

4. TENDANCES ET FACTEURS DÉTERMINANT L'AVENIR

Le Groupe de travail a sollicité notre point de vue sur les enjeux et les facteurs responsables de l'état actuel des services interurbains réguliers, et déterminants du développement futur de l'industrie. Notre perspective est expliquée ci-après. Comme on peut s'y attendre, plusieurs de ces facteurs sont reliés entre eux.

4.1 CHANGEMENTS DÉMOGRAPHIQUES

Les changements démographiques tels que l'urbanisation accrue sont d'importants déterminants de la non-rentabilité structurale des principaux circuits.

Quelque 44 pour cent de Canadiens et de Canadiennes habitent dans six méga-villes de plus d'un million d'habitants, notamment Vancouver, Edmonton. Calgary, Toronto, Ottawa et Montréal. Vingt-trois pour cent de plus habitent dans des régions métropolitaines de moins grande envergure comptant de 100 000 à 1 000 000 d'habitants et 14 pour cent habitent dans les quelque deux mille villes et villages regroupant de 1 000 à 100 000 habitants. Les 19 pour cent des Canadiens et Canadiennes qui restent habitent en région rurale, mais 2 pour cent seulement habitent sur une ferme rurale. La plupart des Canadiens et des

Canadiennes des régions rurales habitent dans de petites agglomérations de moins de 1 000 habitants.

En fait, les petites villes et les villages rapetissent car les jeunes migrent vers les centres plus populeux pour étudier et pour travailler. Les régions connaissent aussi de grands mouvements de population vers leur centre le plus populeux au détriment des petites localités desservies par le même service d'autocar interurbain de la région.

L'achalandage des autocars interurbains souffre du déclin important et continu de ces liaisons secondaires (feeder routes). Financièrement, presque tous les liaisons secondaires du transport interurbain desservant les plus petites villes sont et demeureront non rentables.

Le Groupe de travail fait face à un défi de taille : que faut-il faire pour assurer la desserte des 2 000 petites collectivités qui regroupent 15 pour cent de la population canadienne et qui n'offrent aucune autre solution que la voiture personnelle pour le transport en cette époque où la non-rentabilité du transport interurbain par autocar augmente de jour en jour?

La plupart des villes de plus de 50 000 habitants devraient pouvoir continuer à offrir des services interurbains de correspondance, en autant que la durée du trajet de correspondance en autocar demeure sensiblement le même qu'en voiture. Pour ce faire, plusieurs arrêts intermédiaires dans les petites agglomérations et les villages situés sur le circuit devront être abandonnés afin de raccourcir la durée du trajet en autocar pour qu'elle soit sensiblement la même que la durée du trajet en voiture.

Dans la même veine, la demande de service dans la plupart des villes et villages de moins de 25 000 habitants ne sera jamais suffisante pour justifier le raccordement aux services interurbains réguliers. Certains types d'investissement seront nécessaires pour soutenir la desserte locale dans ces petites municipalités.

4.2 LA VOITURE EST LE CONCURRENT LE PLUS IMPORTANT

Environ 65 pour cent des déplacements interurbains sont effectués en voiture, lorsque mesurés en passagers-kilomètres. Si l'on ne tient compte que du nombre de déplacements, plus de 85 pour cent de tous les déplacements interurbains se font alors en voiture.

L'industrie des services d'autocars réguliers compte énormément sur les déplacements interurbains de moins de 400 kilomètres et connaît la meilleure efficacité concurrentielle dans les voyages de 150 à 300 kilomètres. Les éléments de concurrence tels que le confort des passagers commencent à nuire à l'industrie de l'autocar lorsque les voyages durent plus de 5 heures. Les déplacements de deux à trois heures représentent le créneau offrant la meilleure

qualité concurrentielle pour le transport interurbain par autocar. Le transport aérien est un concurrent beaucoup moins important pour ces petits déplacements interurbains, alors que la voiture offre une concurrence très féroce.

Il y a environ 17 millions de voitures et de camions légers au Canada, et les propriétaires ne tiennent compte que des frais courants, tels que le coût de l'essence, dans leur choix de mode de transport. De plus, il y a d'importantes différences de coûts sociaux entre les voyages en voiture et les voyages en autocar. Les gouvernements subventionnent les déplacements interurbains en voiture à un niveau plus élevé que les déplacements interurbains en autocar, surtout dans la perspective des passagers-kilomètres parcourus. Par exemple, un autocar interurbain peut transporter 30 passagers alors que la voiture n'en transporte que deux. En répartissant les coûts sociaux entre les passagers, la voiture impose un fardeau de coûts sociaux plus important.

La possession d'une voiture est une conséquence directe de la richesse. La hausse du niveau de vie au Canada au fil des ans a entraîné une augmentation du nombre de propriétaires de voitures et une perte de parts du marché pour l'industrie de l'autocar.

4.3 LES COÛTS À LONG TERME DES VOYAGES EN VOITURE

Plusieurs personnes ont vu en la flambée du prix du pétrole en 2008 un signe avant-coureur de la réalité à venir. Nonobstant cette théorie, le pétrole brut demeure une ressource non renouvelable et notre dépendance envers les sources d'énergie non conventionnelles et, par le fait même, plus onéreuses, s'accroît sans cesse. En fait, la hausse du prix du pétrole profite à l'industrie de l'autocar car certains propriétaires de voiture choisissent un autre mode de transport lorsque leurs dépenses augmentent. Ce facteur est important lorsqu'on examine l'élasticité à long terme et à court terme des prix. À court terme, les changements de prix n'influencent que modestement le choix du mode de transport, tandis qu'à long terme, le coût plus élevé du pétrole pourrait faire de l'autocar un choix très valable pour les voyageurs interurbains souhaitant adapter leur choix de mode de transport aux nouvelles réalités financières.

Parallèlement, l'avènement de nouvelles technologies pour réduire l'empreinte écologique des déplacements en voiture entraînera assurément une augmentation du prix des voitures. La réglementation californienne régissant l'efficacité des parcs de véhicules est en voie d'être adoptée à l'échelle de l'Amérique du Nord, ce qui aura vraisemblablement des conséquences sur le prix d'achat des voitures. Nous assistons aussi à une tendance croissante de taxer les propriétaires de voitures au point d'achat afin de récupérer une part des coûts sociaux qu'ils créeront. Le nombre de propriétaires de voitures continuera sûrement d'augmenter, mais il y a raison de croire que cette augmentation ralentira dans les années à venir, ce qui devrait avoir des conséquences positives sur l'achalandage dans les autocars interurbains.

La hausse permanente potentielle du prix du pétrole, l'augmentation à long terme possible des investissements en chiffres absolus et/ou l'augmentation possible des taxes gouvernementales sur l'utilisation des routes afin de récupérer une part plus importante des coûts sociaux des déplacements en voiture déjà en voie de récupération, devraient profiter à l'industrie du transport interurbain par autocar.

4.4 L'AVION S'EST APPROPRIÉ UNE PART DU TRANSPORT LONGUE DISTANCE

Trente-deux pour cent des déplacements interurbains sont effectués par avion, en passagers-kilomètres. Le transport aérien domine le marché des voyages de longue distance. L'autocar interurbain ne peut pas offrir une concurrence réaliste dans ces marchés. Le voyage en avion devient un choix beaucoup plus rentable pour les voyages en autocar de plus de cinq heures, à condition de profiter d'un tarif raisonnable.

De plus, le transport interurbain par autocar est devenu un créneau du transport de longue distance. L'autocar de longue distance est le mode de transport de choix des passagers à faible revenu prêts à voyager pendant plus longtemps afin d'économiser de l'argent, des touristes et des personnes qui ont peur de voyager en avion.

4.5 CONCURRENCE SUBVENTIONNÉE DES TRAINS VIA RAIL

La concurrence entre l'industrie de l'autocar et Via Rail a été documentée à plusieurs reprises au cours des dernières décennies. Le gouvernement fédéral a engagé des milliards de dollars en fonds publics chez Via Rail pour les dépenses en immobilisations et d'exploitation. Par exemple, le gouvernement fédéral a récemment ajouté des dépenses de programmes de 692 millions de dollars et 407 millions de dollars de plus à la subvention « fixe » existante de 169 millions de dollars versée à Via Rail. Via Rail reçoit actuellement des subventions fédérales de quelque 350 millions de dollars par année, une situation qui devrait persister jusqu'en 2014. Ce niveau de subvention du gouvernement fédéral à Via Rail représente l'équivalent de 90 $ par voyage par passager.

Cette situation crée tout un défi concurrentiel pour l'industrie de l'autocar. Via Rail utilise souvent les subventions du fédéral pour « financer » les rabais importants consentis aux voyageurs, ce qui baisse le prix du voyage en train à un niveau équivalent ou même inférieur à celui du voyage en autobus, même si les coûts directs au passager-kilomètre du voyage en train sont au moins trois fois plus élevés que ces mêmes coûts en autocar interurbain. Via Rail ne tente vraisemblablement pas de réduire les subventions, mais de maximiser le nombre de voyageurs.

La très grande majorité des dommages concurrentiels causés à l'industrie de l'autocar par la concurrence des prix de Via Rail se fait sentir dans le corridor Windsor-Québec, qu'empruntent près de 90 pour cent des voyageurs de Via Rail. Les transporteurs interurbains sont en concurrence directe avec Via Rail dans ce corridor. Les parts de marché de Via Rail et des transporteurs membres de l'ACA sont sensiblement les mêmes dans ce corridor convoité. En effet, les deux modes accueillent un peu plus de 2 millions de passagers par année chacun. En ce qui concerne la rentabilité des sociétés de transport membres de l'ACA, ces corridors assurent 50 pour cent des profits que procurent les liaisons rentables de l'ACA à l'échelle du pays.

La diminution de la rentabilité de ces liaisons réduira la capacité des transporteurs interurbains d'interfinancer les liaisons non rentables et souvent rurales. Les subventions du fédéral à Via Rail ont comme conséquence non intentionnelle de réduire les services interurbains réguliers dans les petites collectivités.

4.6 CONCURRENCE SUBVENTIONNÉE DU TRANSPORT COLLECTIF « RÉGIONAL »

Les réseaux de transport collectif « régionaux » représentent une instance parallèle de concurrence subventionnée. L'expansion des transports subventionnés par le gouvernement provincial dans les communautés avoisinantes entraîne souvent la disparition à court terme des autocars privés dans ces marchés. Les sociétés de transport en commun subventionnées offrent généralement des prix inférieurs même lorsque leurs coûts d'exploitation sont considérablement plus élevés que les coûts d'exploitation du secteur privé.

Le transport collectif subventionné est surtout en expansion en périphérie des trois plus grandes villes canadiennes, mais il existe aussi sans doute des cas isolés de transport en commun subventionné ailleurs. Le transport collectif régional subventionné entraîne la perte des marchés du transport par autocar ayant toujours été desservis par le secteur privé, partout où il existe. La récente expansion des services de transport collectif de GO Transit à destination de Peterborough, de la péninsule du Niagara, de Cambridge et de Kitchener en Ontario a mis énormément de pression sur les services interurbains réguliers ayant toujours été assurés par des entreprises privées.

Tout comme dans la situation de Via Rail, les subventions gouvernementales visant à étendre les réseaux de transport collectif régional dans les marchés desservis par les autocars interurbains ont eu pour conséquence de réduire le niveau de service offert par les services interurbains réguliers dans les autres petites municipalités. En effet, toute concurrence subventionnée par le gouvernement qui crée des règles de jeu inéquitables réduit la capacité de l'industrie de l'autocar interurbain à « financer » elle-même son interfinancement.

4.7 LES VOYAGEURS QUI EMPRUNTAIENT L'AUTOCAR SE TOURNENT VERS LES FOURGONNETTES

Notre estimation à l'effet que les membres de l'ACA assurent environ 70 pour cent des services de transport interurbain par autocar a été établie dans le contexte des activités « conventionnelles » des autocars. Il y a aussi un nombre indéterminé de passagers interurbains qui utilisent désormais le service de fourgonnettes. La plupart des exploitants de fourgonnettes desservent les paires de petites villes en toute légalité, mais il existe des exploitants illicites.

Ces exploitants desservent un créneau important qui satisfait à l'intérêt public constitué de paires de villes de faible densité qui autrement, ne seraient pas desservies. La sécurité des passagers est le facteur le plus important pour les exploitants reconnus offrant ce service en toute légalité. Ce facteur revêt encore plus d'importance pour les exploitants sans permis, surtout pour les soi-disant « bandits » de la paire Montréal-Toronto.

Certains membres de l'ACA ont tenté l'expérience d'acheter et d'exploiter leurs propres fourgonnettes, mais ils ont généralement constaté que les complexités accrues d'exploiter un parc de véhicules de tailles différentes coûtaient trop cher. Par exemple, Greyhound a constaté qu'il est préférable de confier les liaisons de faible volume en « sous-traitance » à des exploitants indépendants et de leur verser une subvention directe pour desservir une liaison et ainsi continuer à respecter les obligations d'interfinancement de Greyhound envers l'administration compétente.

De façon générale, les exploitants de fourgonnettes réussissent à subsister. Les fourgonnettes de 15 passagers réussissent tout juste à produire suffisamment de revenus annuels pour récupérer les coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation du véhicule, et offrir un petit salaire au conducteur/propriétaire. Il faut se demander si ce mode de transport est viable dans certains marchés.

4.8 LES VOYAGEURS QUI EMPRUNTAIENT L'AUTOCAR SE TOURNENT VERS LE COVOITURAGE

Le covoiturage informel existe depuis toujours et il est très répandu dans les universités. La portée accrue qu'offrent les communications par Internet a créé une émergence du covoiturage organisé où les intermédiaires commerciaux agissent en qualité de courtiers.

Pour l'ACA, ce développement est une réalité de la vie. Il n'en demeure pas moins qu'une part des usagers des autocars interurbains commence à se tourner vers ce mode de transport hybride.

L'ACA prévoit qu'au cours des années à venir, le covoiturage commercial prendra de l'expansion et attirera un nombre croissant de passagers qui utilisaient les autocars interurbains.

4.9 CONSÉQUENCES À LONG TERME DE LA CONCURRENCE POUR LE MESSAGERIE

Les recettes-colis de Greyhound sont essentielles à l'interfinancement des liaisons d'autobus de l'Ouest canadien, comme mentionné précédemment. Plusieurs de ces liaisons demeurent toutefois non rentables. Une question se pose : le transport de messagerie dans l'Ouest demeurera-t-il en déclin au cours des années à venir et continuera-t-il à exercer des pressions sur les liaisons d'autocar de l'Ouest? Le secteur « gare-à-gare » du transport de messagerie en autocar est particulièrement touché à mesure que les clients découvrent que les services de messageries nationaux offrent la livraison de porte-à-porte à sensiblement le même prix.

Pour comprendre cette tendance, il faut d'abord comprendre le lien entre la taille du marché et la concurrence des grandes messageries nationales telles que Purolator. Les marchés des petits colis par autocar n'offrent pas un volume suffisant pour attirer la présence concurrentielle des grandes messageries nationales. En fait, les grandes messageries nationales utilisent parfois des services de liaisons intertransporteurs des transporteurs interurbains pour desservir les petites villes. Par contre, lorsqu'une région économique atteint une certaine masse critique, les grandes messageries s'attaquent avec vigueur aux nouveaux marchés et investissent des sommes importantes dans de nouvelles infrastructures de services de messagerie. Elles offrent des prix beaucoup plus bas aux consommateurs afin de s'accaparer de gros volumes. Cette situation est en émergence dans plusieurs marchés de la messagerie de l'Ouest, encouragé par le boom économique de la dernière décennie dans l'Ouest canadien.

Le même phénomène est survenu une trentaine d'années plus tôt dans le marché de la messagerie de l'Est. Il a entraîné une telle réduction du volume de messagerie dans l'Est qu'il ne représente plus maintenant que 12 pour cent des recettes-colis nationales des transporteurs de l'ACA.

Des preuves accablantes révèlent que l'Ouest est en train de connaître cette perte de parts de marché de la messagerie. Les recettes-colis nationales de Greyhound dans l'Ouest ont baissé de 94 millions de dollars en 2006 à 88 millions de dollars en 2007 et à 82 millions de dollars en 2008, avant de chuter de façon importante à 68 millions de dollars en 2009. Bien que la chute des recettes-colis de Greyhound pour l'année 2009 soit attribuable, en partie, à la récession, Greyhound doit quand même faire face à une réduction à long terme de ses volumes de transport de messagerie dans l'Ouest. Greyhound espère récupérer une part de ses recettes-colis en 2010, mais la tendance générale demeure à la baisse. Une expansion dynamique des messageries nationales continuera à entraîner une réduction des recettes et des profits des entreprises d'autocars, même en Saskatchewan, où les activités de transport de messagerie de la STC sont demeurées stables.

De plus, plusieurs clients commerciaux qui utilisent le transport de messagerie en autocar choisissent ce service à cause du service offert aux petites villes. Ces clients seront plus nombreux à se tourner vers d'autres services de messagerie au fur et à mesure que la taille du réseau de l'industrie de l'autocar interurbain se rétrécit. Une réponse en cascade est donc à prévoir face à la réduction continuelle du réseau desservi par le service de messagerie par autocar.

Quant au contexte, il est important de comprendre que les marchés de la messagerie sont déréglementés. Le transporteur de messagerie a le droit de séparer complètement son service de messagerie par autocar de son service de transport de passagers et d'utiliser des camions pour créer un réseau de livraison de colis indépendant. Cependant, cette façon de faire n'est économiquement viable que sur certaines liaisons principales. Plusieurs circuits d'autocar ne possèdent pas l'achalandage nécessaire pour récupérer les coûts supplémentaires de transport de longue distance associés au service de camionnage pour ne desservir que quelques clients de messagerie. Les messageries nationales, pour leur part, peuvent profiter de la synergie de leurs vastes réseaux pour mousser le volume de messagerie et justifier la création de nouveaux circuits de « camions » lors de leur expansion.

4.10 CONTAMINATION ASSOCIÉE À LA MONTÉE EN FLÈCHE DES SALAIRES

Le secteur du transport interurbain subit les pressions constantes des généreuses augmentations de salaires accordées dans le secteur du transport urbain au cours des trente dernières années. La rémunération d'aujourd'hui dans le secteur du transport en commun comprend non seulement un salaire beaucoup plus élevé, mais aussi un généreux programme d'avantages sociaux et souvent des règles restrictives concernant l'exécution du travail, surtout dans les grandes sociétés de transport.

Les grands syndicats du transport collectif représentent généralement les travailleurs syndiqués des entreprises de transport interurbain par autocar, plus particulièrement les conducteurs et les employés de garage. Comme le travail effectué par les employés syndiqués des sociétés de transport interurbain par autocar ressemble au travail des employés syndiqués du transport collectif, les travailleurs exercent une pression constante afin de réduire l'écart entre la rémunération du secteur public et du secteur privé.

Il est difficile d'obtenir des statistiques fiables sur la valeur exacte de l'écart entre les secteurs privé et public. La comparaison des conventions collectives révèle que dans certains cas, l'écart se rapproche ou dépasse les 50 pour cent pour un travail semblable. Cette situation oblige les entreprises de transport interurbain par autocar à travailler sans arrêt à gérer les attentes de leurs employés. Le transport en commun est fortement subventionné et, en général, les politiciens locaux cèdent aux demandes des syndicats afin d'éviter le risque de grève, ce qui met de la pression sur les gouvernements pour augmenter les subventions.

Les sociétés privées d'autocars interurbains ne reçoivent pas de subventions gouvernementales et doivent récupérer les augmentations de coûts de la main-d'œuvre en augmentant les tarifs, en réduisant les coûts d'exploitation, ou les deux. Cette situation a causé plusieurs grèves et lock-outs dans l'industrie du transport interurbain par autocar au fil des ans. Compte tenu des pertes d'exploitation qu'encaissent actuellement les transporteurs interurbains, les prochaines négociations pourraient être particulièrement difficiles. Il ne faudrait donc pas s'étonner que des conflits de travail viennent perturber davantage les services interurbains réguliers.

4.11 UN CHOIX PLUS ÉCOLOGIQUE

Les avantages environnementaux de voyager en autocar interurbain ont été bien documentés dans plusieurs études gouvernementales, remontant aussi loin en arrière que la Commission d'enquête parlementaire de 1992 sur le transport des voyageurs au Canada. L'étude la plus exhaustive publiée sur le sujet est présentée dans l'Examen de la totalité des coûts des transports au Canada de 2008. Le public ne semble toutefois pas bien saisir l'ampleur de ces avantages environnementaux.

L'ACA a organisé des rencontres de groupes témoins à grande échelle animées par Allan Gregg Strategies afin d'examiner les raisons de cette incompréhension. Voici les principales conclusions :

- Les participants ont supposé d'instinct que les voyages aériens et en voiture étaient plus subventionnés et plus nuisibles pour l'environnement que les voyages en train ou en autocar.

- La majorité des participants ont été surpris des subventions dont profitent les transporteurs ferroviaires interurbains. Ils ont été également surpris par les disparités régionales de ces subventions, en ce sens que le Québec et l'Ontario semblent en être les plus grands bénéficiaires.

- Les participants ont également été surpris des coûts environnementaux élevés des voyages en train, au point où certains d'entre eux ont refusé d'accepter les données de l'Examen de la totalité des coûts.

- En principe, les participants étaient généralement opposés aux subventions des transports interurbains et très opposés aux subventions aux modes de transport qui encouragent les déplacements qui nuisent à l'environnement.

Le transport interurbain par autocar fait cavalier seul en matière d'efficacité environnementale. En effet, le transport aérien est deux fois plus nuisible, les voyages interurbains en voiture sont presque trois fois plus nuisibles et, les

données à jour, mais non encore publiées de l'Examen de la totalité des coûts, révèlent que le transport interurbain par rail pourrait être cinq fois plus nuisible.

Pour sa part, Via Rail continue à utiliser les fonds publics pour développer diverses campagnes vantant ses soi-disant avantages écologiques, malgré les preuves du contraire documentées.

Compte tenu des points de vue contemporains sur la responsabilité environnementale, les décideurs publics devront prendre la décision de consacrer des fonds publics aux modes de transport qui dégagent moins d'émissions.

5. MESURES PRISES

Le Groupe de travail a demandé à l'ACA de l'informer des mesures prises à ce jour ou des mesures envisagées en réponse à la perte de rentabilité de l'industrie.

5.1 COMPRESSION DES COÛTS : RÉDUCTION DES EFFECTIFS

Tous les transporteurs membres de l'ACA ont effectué des coupures dans la direction au cours des dix dernières années, dans le but de faire plus avec moins, ce qui a entraîné une réduction des coûts indirects. Cet aplanissement des niveaux de direction a donné lieu à une nouvelle culture de responsabilisation des employés, qui a sans doute causé une perte partielle des capacités de planification à moyen et à long terme. L'intérêt soutenu que l'on accorde à l'amélioration à court terme de la rentabilité, bien que justifié, peut priver de ressources la fonction de planification à long terme.

Il y a aussi eu une réduction des effectifs. L'exemple le plus frappant a été la récente fermeture du centre de comptabilité de Greyhound Canada en 2009. Près de 100 emplois ont été supprimés et la charge de travail de ces employés a été redistribuée aux centres de comptabilité de plus grande envergure afin de profiter des économies de volume.

5.2 COMPRESSION DES COÛTS : RÉDUCTION DU KILOMÉTRAGE

Plusieurs programmes de réduction du kilométrage ont été mis en place au cours des dix dernières années. Presque tous ces programmes de réduction du kilométrage étaient fondés sur diverses mesures autres que l'abandon radical du service. Autrement dit, la fréquence a été réduite au lieu d'éliminer tout simplement le service. D'autres mesures plus radicales ont récemment été adoptées. En effet Greyhound Canada a été contrainte d'abandonner la desserte à quelque 60 collectivités de l'Ontario en 2010.

Ces programmes de réduction du kilométrage ont surtout été adoptés en raison du manque d'achalandage causé par la tendance continuelle à la dépopulation qui sévit dans les plus petites villes et les villages.

Il faut aussi préciser que les demandes de réduction de la fréquence des passages des transporteurs membres de l'ACA n'ont pas toutes reçu l'aval des organismes responsables.

Certains membres ont aussi adopté des solutions intermédiaires, à l'occasion, afin de contrer la baisse de l'achalandage, notamment en confiant certaines liaisons en sous-traitance à des transporteurs locaux de moins grande envergure et même à des exploitants de fourgonnettes. Le sous-traitant reçoit une rémunération fixe du détenteur de licence afin de d'assurer les services sur l'itinéraire, et chacun y trouve son compte. Les pertes d'exploitation du transporteur licencié sont réduites et la petite entreprise crée de l'emploi.

5.3 COMPRESSION DES COÛTS : CONCESSIONS SYNDICALES

Les membres de l'ACA ont travaillé d'arrache-pied afin d'obtenir des concessions syndicales dans le passé, comme mentionné dans la section sur la contamination associée à la montée en flèche des salaires. Bien que les syndicats des transporteurs interurbains réguliers soient au courant de la baisse de l'achalandage et des activités des dernières années, les syndiqués n'en réduisent pas pour autant leurs revendications, surtout en raison de la rémunération accordée dans le secteur public.

Il y a actuellement un écart important dans la rémunération des employés syndiqués de transporteurs interurbains réguliers aux États-Unis et au Canada. Selon les dernières estimations, l'écart serait de 20 pour cent et les salaires seraient plus élevés au Canada. Les nombreux cas d'insolvabilité/faillite aux États-Unis, jumelés à l'allégement des revendications syndicales prévu dans les modalités des propositions déposées en vertu du chapitre 11 ont abaissé efficacement la rémunération au cours des vingt dernières années. Le salaire et les avantages sociaux sont considérablement plus bas aux États-Unis, et les règles de travail sont aussi moins restrictives.

En général, les sociétés de transport interurbain par autocar tentent d'obtenir des concessions syndicales en allégeant d'abord les restrictions de travail. Toutefois, rien n'indique que les concessions entourant les règles de travail suffiront lors des prochaines négociations, malgré la chute de la rentabilité des dernières années, ce qui augmente le risque d'arrêt de travail. L'ACA craint que certains de ses membres n'abandonnent de grandes portions de leurs propres réseaux dans ces territoires où le transport interurbain est nettement non rentable, plutôt que d'endurer les rigueurs d'un long arrêt de travail.

5.4 AUGMENTATION DES REVENUS : RESTRUCTURATION DES SERVICES DE RÉSEAU

L'exposé précédent sur les programmes de réduction du kilométrage ne raconte pas toute l'histoire. Les transporteurs ne cherchent pas tout simplement à réduire les pertes occasionnées par les liaisons non rentables ; ils restructurent aussi leurs services de réseau afin d'augmenter leur rentabilité. Règle générale, ils augmentent les niveaux de service des itinéraires achalandés et rentables en réduisant la durée du circuit complet par l'élimination des arrêts intermédiaires, notamment en utilisant des autocars offrant un voyage plus confortable et en restructurant certaines liaisons afin d'augmenter le nombre de passagers dans l'ensemble.

Il y a de nombreux exemples de ces mises à niveau des services. Le nouvel autocar redessiné d'Orléans et le nouvel autocar redessiné « Bolt » de Greyhouhd offrent énormément plus de commodités aux passagers que les autocars antérieurs. Les sièges de plus faible densité procurent plus d'espace pour les jambes et une ligne plus ergonomique, et les passagers peuvent aussi profiter de ports de connexion sans fil.

La restructuration des circuits comprend aussi l'ajout de liaisons. Par exemple, Greyhound a réussi à augmenter son achalandage en développant de nouveaux circuits desservant directement les campus de grandes universités. De même, Orléans/Acadian est en voie de développer un marché pour les nouveaux passagers dans le triangle Moncton/Saint-Jean/Fredericton en offrant des services à correspondance rapide qui entrent en concurrence directe avec la voiture privée.

(Note de la traductrice – il n'y a pas de paragraphe 5.5 dans la version anglaise)

5.6 AUGMENTATION DES REVENUS : RABAIS ET TARIFICATION EN TEMPS RÉEL, VOIRE LA GESTION DU RENDEMENT

Les transporteurs interurbains réguliers ont aussi participé à d'importantes guerres de prix de temps à autres. Plusieurs programmes de rabais accordés à des « créneaux » particuliers sont venus s'ajouter aux tarifs réduits dont profitent depuis longtemps les étudiants, les personnes âgées et les enfants voyageant avec un adulte. Ces nouveaux programmes comprennent le retour le même jour, des tarifs d'excursion, un tarif d'accompagnateur, le laissez-passer touristique, les livrets de rabais pour les banlieusards et autres. Tous ces programmes ont le même objectif : augmenter les recettes-voyageurs par kilomètre-autocar parcouru.

Les sociétés de transport interurbain ne sont pas les seules à veiller à la gestion de la tarification. Tous les modes de transport interurbain de passagers courants s'y prêtent. Nous avons toutefois constaté que Via Rail y accorde moins d'attention, comme en témoigne la réduction du rendement par passager des

dernières années. Afin de prévenir les pertes d'achalandage, les transporteurs interurbains par autocar répondent de la même façon aux guerres de prix lancées par les autres modes de transport pour s'approprier des parts de marché du transport en autocar,

L'industrie de l'autocar interurbain a aussi tenté d'innover en créant des programmes de fidélité organisés. Par exemple, des ententes de marketing ont été conclues avec des associations d'étudiants qui versent une redevance sur les ventes réalisées sur le campus. Orléans a conclu un programme d'achat de volume hautement efficace avec le gouvernement du Québec, en vertu duquel les fonctionnaires doivent voyager en autocar entre certaines paires de villes et le gouvernement réalise d'importantes économies à l'achat de billets individuels à cause des achats de volume. Ce même programme est parfois offert aux grandes entreprises privées.

5.7 AUGMENTATION DES REVENUS : PROGRAMMES DE SYNERGIE

L'expansion des services dans Internet offerts par les entreprises d'autocar est le meilleur exemple des programmes de synergie des dernières années. Les transporteurs ne se contentent pas d'informer le public et de présenter leurs offres de service en ligne. Ils possèdent des portails de vente en ligne qui augmentent les ventes tout en réduisant la commission sur les ventes payées aux agences traditionnelles.

L'Internet est le plus récent outil dont disposent les sociétés d'autocars interurbains qui ont toujours tenté la synergie :

- Les sociétés de transport vendent de l'espace pour la vente au détail dans les gares de passagers afin de percevoir un loyer et une part des recettes de la vente au détail.

- Les sociétés de transport réduisent les coûts d'exploitation des installations d'entretien de leurs véhicules en vendant leurs services d'entretien aux autocaristes en visite de l'étranger.

- Certaines grandes sociétés de transport vendent leurs services d'administration des messageries (comptabilité des clients, facturation, repérage, etc.) aux sociétés de transport en autocar de plus petite taille.

- Certains transporteurs régionaux réduisent les coûts globaux des infrastructures en offrant également des services de transport scolaire et de transport urbain.

- Les transporteurs interurbains ont aussi eu du succès à vendre l'extérieur de leurs autocars en tant que supports publicitaires pour les pellicules publicitaires (bus wraps).

La plupart des programmes de synergie de l'industrie du transport interurbain ont entraîné une réduction globale des coûts. Les sociétés de transport ont aussi tenté à plusieurs reprises de s'associer à d'autres modes de transport afin d'accroître leurs revenus. La plupart de ces tentatives de transport intermodal n'ont toutefois apporté que de légères augmentations des revenus.

Les modes de transport pour passagers semblent encore fonctionner de manière isolée et laisser les passagers chercher les correspondances intermodales les plus efficaces pour le voyage qu'ils doivent effectuer. Les sociétés de transport ont constaté notamment que la plupart des sociétés locales de transport en commun refusent d'officialiser les correspondances possibles avec le réseau d'autocars interurbains.

5.8 TRAITER AVEC LE GOUVERNEMENT

L'approbation réglementaire et gouvernementale est requise dans plusieurs régions afin d'apporter des changements nécessaires. Il est donc d'une très grande importance d'entretenir de bonnes relations avec les différentes autorités compétentes afin de contrôler les coûts.

6. AUTRES RENSEIGNEMENTS

Le Groupe de travail a demandé à l'ACA de lui fournir d'autres renseignements qui pourraient être utiles dans ses délibérations.

6.1 FARDEAU D'INTERFINANCEMENT DES TRANSPORTEURS NON MEMBRES DE L'ACA

L'ACA n'a pas accès aux détails financiers des sociétés de transport non membres. Par contre, ses connaissances approfondies des réseaux canadiens de transport laissent supposer que les réseaux les moins rentables sont surtout exploités par les membres de l'ACA.

Le réseau régional d'autocars exploité au Québec par les membres de l'APAC, plus particulièrement Maheux, Gallant, Intercar et Limocar, sont une exception digne de mention. Tous les petits réseaux québécois ont été créés en fonction de l'interfinancement. Chacun de ces mini réseaux comprend un circuit principal rentable servant à l'interfinancement des liaisons secondaires moins rentables.

Aucun autre transporteur non membre de l'ACA ne semble posséder un important fardeau d'interfinancement, mis à part les transporteurs membres de l'APAC :

- Pacific Coach Lines assure le service entre Vancouver et Victoria et entre Vancouver et Whistler.

- Quick Bus Lines ne dessert que le couloir Vancouver-Seattle.

- Red Arrow n'exploite que le corridor Calgary/Edmonton/Fort McMurray et le marché touristique de Banff.

- Coach Canada n'exploite plus que le corridor Toronto/Montréal et le corridor Toronto/Buffalo, après avoir récemment abandonné son liaison non rentable entre Hamilton et Guelph à la suite de la récente expansion du réseau de transport Go Transit.

6.2 COMPARAISON DES SUBVENTIONS MODALES

Les Transports au Canada, le rapport annuel publié par Transports Canada demeure la meilleure source d'information sur les subventions gouvernementales versées chaque année. Il comporte toutefois certains inconvénients, car il ne mentionne pas toutes les subventions provinciales versées aux différents modes de transport de passagers et les données accusent un an de retard. Le *Répertoire statistique du transport en commun au Canada* publié chaque année par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) demeure un complément d'information partiel, même s'il n'énumère que les subventions gouvernementales aux sociétés locales de transport en commun.

Puisant dans toutes ces sources, l'ACA estime comme suit le niveau de subvention actuel des gouvernements fédéral et provinciaux aux différents modes de transport de passagers :

- **Transport en commun :** L'ACTU indique que ses membres ont reçu 2,9 milliards de dollars des gouvernements fédéral et provinciaux en 2008, dont 2,3 milliards en immobilisations (subventions ou assistance pour le service de la dette). Le gouvernement fédéral a contribué 632 millions de dollars pour les investissements en 2008.

- **Transport ferroviaire :** De façon générale, le transport interurbain de passagers par rail semble recevoir 400 millions de dollars par année des gouvernements fédéral et provinciaux. La subvention fédérale à Via Rail (343 millions de dollars en 2009) constitue la part la plus importante de cette subvention.

- **Traversiers maritimes :** Les traversiers sont bimodaux, transportant à la fois la marchandise et les passagers. Le gouvernement fédéral a versé des subventions de 187 millions de dollars aux traversiers maritimes au cours de l'exercice 2008-2009. Les subventions provinciales aux traversiers maritimes sont plus difficiles à déterminer, mais le gouvernement de la Colombie-Britannique semble avoir versé plus de 150 millions de dollars à BC Ferries en 2008-2009 (à l'exception de l'aide à l'immobilisation). Il semble que les subventions des

gouvernements fédéral et provinciaux aux traversiers maritimes dépassent facilement les 300 millions de dollars par année.

- **Transport aérien des passagers :** Les gouvernements fédéral et provinciaux n'offrent pas de subventions directes aux différents transporteurs aériens, mais ils offrent une assistance pour les infrastructures aériennes. Par exemple, le gouvernement fédéral fait état de dépenses de quelque 800 millions de dollars pour le transport aérien en 2008-2009 tout en récupérant 700 millions en loyers et en redevances. Le gouvernement fédéral semble verser environ 100 millions de dollars par année au transport aérien, surtout sous forme de subventions d'assistance pour les aéroports. Les contributions provinciales au transport aérien de passagers sont plus difficiles à cerner, mais semblent être de l'ordre d'environ 100 millions de dollars par année.

- **Transport interurbain par autocar :** Les seules subventions directes que reçoit l'industrie du transport interurbain sont versées sous forme de paiements de soutien provinciaux à deux transporteurs appartenant à l'État (STC et CTON). La somme totale versée est d'environ 11 millions de dollars par année pour l'assistance au financement. Cette somme ne comprend pas la subvention temporaire de 3,1 millions de dollars versée à Greyhound par le gouvernement du Manitoba pour assurer la viabilité des services d'autocars interprovinciaux en 2010. Le gouvernement du Québec verse aussi des sommes aux collectivités rurales afin d'assurer des services dans des endroits où l'abandon d'itinéraire était envisagé.

Les subventions modales ci-dessus parlent d'elles mêmes. Le transport interurbain par autocar se démarque des autres modes de transport de passagers par son manque de subventions du gouvernement fédéral.

6.3 BONS DE TRANSPORT

L'étendue de l'utilisation des bons de transport pour l'ensemble des modes de transport est inconnue. Par contre, il est possible de décrire avec précision la fréquence d'utilisation des bons de transport en autocar chez les membres de l'ACA.

Les bons de transport apportent des recettes d'environ 6 millions de dollars par année aux membres de l'ACA. Un faible pourcentage de ce volume provient du secteur privé, notamment des agences de voyage préparant des forfaits touristiques comprenant une correspondance en autocar, des organisateurs de camps et des opérateurs d'appareils de forage déplaçant leurs employés vers des lieux de travail éloignés, etc. Plus de 90 pour cent des bons de transport en autocar sont facturés aux agences publiques. Le gouvernement fédéral est de loin le plus grand utilisateur des bons de transport en autocar.

Géographiquement, les bons de transport en autocar sont surtout utilisés dans les trois provinces des Prairies et dans le Nord de l'Ontario, qui procurent 75 pour cent des revenus de bons de transport. L'Est du Canada, (comprenant le Sud de l'Ontario, le Québec et les Maritimes) n'utilise que 11 pour cent des bons de transport émis, alors que la Colombie-Britannique et les Territoires utilisent les 14 pour cent restants. Les bons de transport en autocar sont surtout utilisés sur les itinéraires éloignés, ce qui explique la popularité des bons de transport dans les Prairies.

L'utilisation plutôt intensive des bons de transport par autocar sur les liaisons les plus éloignées soulève une autre question. Si ces liaisons devaient cesser d'exister, comment les agences publiques financeraient-elles les voyages des clients qu'elles doivent organiser ? Aucune correspondance avec le service ferroviaire n'est possible dans presque tous les exemples. Le gouvernement doit payer des tarifs aériens très élevés, lorsque ce service est offert, ou encore payer pour un service de correspondance en taxi/fourgonnette. Ces deux solutions coûtent cher, par rapport aux sommes que dépensent actuellement les agences gouvernementales, compte tenu des distances typiques parcourues.

6.4 SÉCURITÉ DES AUTOBUS

Les services d'autocars interurbains possèdent une fiche de sécurité exemplaire et plusieurs études gouvernementales les ont déclarés le mode de transport interurbain de passagers le plus sécuritaire après le transport aérien commercial de classe 1. Un examen approfondi du paysage du transport interurbain par autocar mettra cette situation en évidence.

La plus grande crainte en matière sécurité est liée à la possibilité d'une déréglementation. L'avènement de la déréglementation dans certaines régions remettra en question la capacité de maintenir l'excellente fiche de sécurité du transport interurbain par autocar à horaire fixe.

Les pratiques individuelles des membres de l'ACA en matière de sécurité réglementaire dépassent souvent les minimums établis par la loi. La formation des conducteurs et les normes de surveillance du rendement en matière de sécurité adoptées par les transporteurs membres de l'ACA sont d'excellents exemples de ce dépassement. Les normes gouvernementales minimales en vigueur pour l'émission d'un permis de conducteur d'autocar commercial sont beaucoup moins rigoureuses. La simple question de l'épaisseur de la bande de roulement des pneus offre un exemple plus commun. Les membres de l'ACA ont l'habitude de remplacer les pneus bien avant d'atteindre l'épaisseur minimale exigée en vertu de la loi. L'industrie ne s'oppose pas à la déréglementation, en principe. Elle souhaite toutefois que les protocoles de sécurité soient respectés.

Le risque d'erreurs accidentelles en matière de sécurité par les nouveaux membres de l'industrie est une importante source de préoccupation. Les

entreprises n'ont pas toutes la même rigueur en ce qui a trait à l'investissement de temps, de ressources et de formation. De plus, le manque d'expérience peut mener à des situations tragiques.

Certaines administrations ont déjà adopté des normes de sécurité rigoureuses pour les autocars. D'autres doivent mettre à niveau leurs normes de sécurité des autocars avant d'aplanir les obstacles réglementaires à l'entrée dans l'industrie. Une comparaison de « l'inventaire » des normes de sécurité réelles des principales sociétés de transport interurbain par autocar par rapport aux normes imposées par la loi pourrait constituer une première étape importante à cet égard.

6.5 APPARTENANCE À UN CONGLOMÉRAT EUROPÉEN

Les trois plus importantes sociétés de transport interurbain par autocar au Canada, à savoir Greyhound, Orléans et Coach Canada, appartiennent à part entière ou en partie aux trois plus grands conglomérats de transport d'Europe, c'est-à-dire First Group PLC, Keolis et Stagecoach, respectivement, et sont entièrement contrôlées par ceux-ci.

Ces trois sociétés sont de grande envergure et offrent chacune toute une gamme de services de transport de passagers à l'échelle mondiale comprenant le transport interurbain par autocar, le transport interurbain sur rail et le transport en autobus urbain. Elles comptent ensemble environ 250 000 employés et possèdent un chiffre d'affaires plusieurs fois supérieur à celui de n'importe quel transporteur de passagers au Canada.

Les trois sociétés de transport en autocar appartenant à ces intérêts européens recueillent près de 80 pour cent des recettes du transport de passagers et de messageries en autocar interurbain. Ces conglomérats sont des sociétés cotées en bourse possédant toutes les obligations habituelles de fournir un rendement raisonnable aux actionnaires. Dans ce contexte, les gouvernements canadiens doivent s'attendre à une pression accrue de manifester une certaine sensibilité à l'égard des préoccupations des actionnaires.

6.6 L'IMPORTANCE DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE FABRICATION D'AUTOCARS

Le Groupe de travail doit aussi reconnaître le rôle important que joue l'industrie canadienne de fabrication d'autocars. Les deux plus grandes sociétés de fabrication d'autocars en Amérique du Nord sont situées au Canada : MCI à Winnipeg et Volvo/Prévost à Sainte-Claire, au Québec. Bien que la plupart des autocars fabriqués par ces sociétés soient destinés à des marchés à l'extérieur du Canada, ces deux fabricants dépendent quand même des ventes d'autobus au Canada pour assurer leur viabilité commerciale. Aucune de ces sociétés n'a été en solide position financière dans le passé et elles connaissent toutes les deux des difficultés dans la conjoncture actuelle. À cet égard, la capacité des

transporteurs à régler la question de leurs dépenses d'investissement reportées aura des avantages directs pour ces deux fabricants car ils pourront maintenir l'emploi, les compétences et l'activité économique au Manitoba et au Québec.

6.7 COMPARAISON CANADA/ÉTATS-UNIS

Il est normal que le Groupe de travail se fonde sur la récente expérience aux États-Unis afin de comprendre la façon d'aborder la question du transport interurbain par autocar et les leçons qui peuvent être appliquées au Canada.

Étonnamment, il existe des différences importantes entre ces deux marchés qui rendent la comparaison difficile.

Greyhound est le principal transporteur interurbain dans les deux pays. Il assure environ 45 pour cent des déplacements de passagers au Canada et 55 pour cent des déplacements de passagers aux États-Unis. La nature des marchés de l'autocar interurbain à horaire fixe est toutefois très différente dans ces deux pays. Au Canada, le transport interurbain de passagers consiste surtout en des voyages de courte distance et les passagers canadiens parcourent environ la moitié de la distance que parcourent les passagers d'autocars aux États-Unis. De plus, aux États-Unis, le transport par autocar est un mode de transport que privilégient beaucoup plus les passagers à faible revenu, par rapport au Canada.

La différence la plus importante entre les deux pays demeure toutefois la pénétration relative du marché des activités de transport interurbain par autocar. Cette pénétration est beaucoup plus importante au Canada qu'aux États-Unis, malgré les programmes de subventions dont profite l'industrie américaine du transport interurbain par autocar depuis 1978 et 1991 qui offrent respectivement des rabais sur les taxes sur le carburant et des subventions aux transporteurs et/ou aux itinéraires.

On s'attend habituellement à ce que le marché canadien représente un dixième du marché américain, en raison du fait que les États-Unis comptent dix fois plus d'habitants que le Canada. Chaque année, il y a au moins 14 millions de voyages de passagers par autocar interurbain au Canada par rapport à 40 millions aux États-Unis, ce qui suppose que la pénétration de l'industrie canadienne du transport interurbain à horaire fixe est au moins trois plus grande que ne pourrait le laisser supposer la densité de la population.

Cette situation s'explique, en partie, par la différence correspondante de la pénétration du marché de la messagerie. Les recettes-colis au Canada sont environ trois fois plus importantes qu'aux États-Unis, un résultat remarquable lorsqu'on tient compte de la densité de la population. Il est logique d'en déduire que cet écart dans les niveaux d'activités du transport de messagerie en autocar a contribué aux résultats trois fois supérieurs dans le nombre de passagers transportés en autocar. Le transport de messagerie sur les liaisons secondaires est le lien qui unit les éléments de l'industrie du transport interurbain par autocar

au Canada. Plusieurs liaisons secondaires rurales disparaîtraient sans doute sans l'interfinancement provenant des activités du marché de la messagerie sur les circuits d'autocar, ce qui aurait des conséquences en cascade sur le reste du réseau canadien de transport interurbain par autocar.

Cette différence trois fois plus grande du nombre de déplacements en autocar interurbain est aussi attribuable aux conséquences de longue durée de la déréglementation de l'industrie de l'autocar aux États-Unis. Ce changement radical dans les politiques et le cadre de réglementation de ce mode de transport aux États-Unis a entraîné l'effondrement partiel du réseau d'autocars interurbains. L'organisme fédéral de reddition des comptes de l'administration publique aux États-Unis (GAO) a déterminé, dans une étude détaillée publiée en 1991, que plus de 50 pour cent des municipalités desservies par le réseau américain d'autocars en 1981 avaient été abandonnées en 1989.

Depuis cette date, les gouvernements se sont efforcés de corriger la situation par d'autres moyens, ce qui a entraîné la création de divers programmes de financement fédéraux et étatiques pour encourager le rétablissement des services de transport interurbain par autocar. Ces programmes n'ont connu qu'un succès mitigé à ce jour et la refonte des programmes d'assistance fédérale en 2007 a reconnu explicitement l'insuffisance de ces programmes à ce jour.

L'industrie du transport interurbain des États-Unis a reçu environ 258 millions de dollars en subventions du gouvernement en 2009, répartis comme suit :

- 77 millions de dollars pour les services ruraux (achat d'autocars, gares de passagers et subventions d'exploitation) en vertu du programme 5311 (f).

- 103 millions de dollars en soutien financier dans le cadre du programme de stimulation économique.

- 12 millions de dollars pour la mise à niveau des infrastructures de sécurité des passagers.

- 9 millions de dollars pour les plateformes élévatrices pour fauteuils roulants.

- 30 millions de dollars en économies réalisées grâce à l'exemption fiscale partielle sur le carburant.

- 27 millions de dollars en assistance financière des États américains.

6.8 EXEMPTION FISCALE

L'ACA a souvent fait un appel pour un programme fédéral d'exemption fiscale structuré pour les sociétés de transport de passagers en autocar, représentant

un pourcentage modeste du soutien dont profitent les modes de transport concurrents tels que le transport ferroviaire. L'industrie a notamment demandé un allégement des taxes sur le diesel et une déduction pour amortissement accélérée pour l'achat de nouveaux autocars. Tous ces efforts ont été vains.

Les motifs pour lesquels les autorités publiques ont refusé ces demandes sont nébuleux, compte tenu des bienfaits environnementaux supérieurs du transport interurbain par autocar et de la volonté manifeste des gouvernements de réduire la circulation automobile. De plus, ces politiques ont eu des conséquences positives aux endroits où elles ont été adoptées. Par exemple, au Québec, le gouvernement accorde un rabais de 100 pour cent sur la taxe provinciale sur le carburant aux autocars à horaire fixe. De même, aux États-Unis, le gouvernement fédéral offre un rabais de 70 pour cent sur sa taxe sur le carburant à toutes les sociétés de transport interurbain par autocar. Ces politiques ont aidé à stabiliser le service dans le passé. Cependant, compte tenu de la précarité actuelle des services d'autocars interurbains, ces outils, bien que nécessaires, ne seraient plus suffisants.

L'exemption fiscale sur les quelque 35 millions de litres de diesel consommés chaque année par les transporteurs membres de l'ACA procurerait un soutien financier total d'environ 6 millions de dollars qui laisserait quand même un important manque à gagner pour les pertes d'exploitation globales annuelles de 20 millions de dollars et plus.

D'autres industries ont demandé et reçu un tel soutien. Par exemple, l'industrie du camionnage a obtenu une déduction pour amortissement de 40 pour cent du solde décroissant pour l'équipement de transport routier alors que l'industrie de l'autocar est demeurée à un niveau d'exemption de 30 pour cent du solde décroissant pour ses véhicules routiers. Cette iniquité est difficile à comprendre compte tenu de l'étendue des avantages et de l'intérêt public qu'offrent les autocars interurbains.

Le programme fiscal connaîtra bientôt d'autres difficultés qui auront des conséquences négatives sur l'industrie, notamment l'avènement de la taxe de vente harmonisée en Ontario et en Colombie-Britannique, une réforme motivée par les transferts financiers fédéraux, qui a exacerbé le traitement asymétrique réservé aux sociétés publiques de transport en commun par rapport aux sociétés privées de transport interurbain en autocar.

Les sociétés de transport en commun ne sont pas assujetties à l'obligation d'imposer la taxe de vente. Non seulement reçoivent-elles des subventions de fonds publics pour financer leurs activités lorsqu'elles étendent leurs réseaux aux marchés de transport interurbain par autocar du secteur privé, mais elles permettent aussi à leurs passagers d'être exemptés de payer la taxe de vente. Prenons l'exemple de l'Ontario. Go Transit n'impute pas la taxe de vente harmonisée de 13 pour cent sur le tarif des passagers, et reçoit 100 pour cent du crédit de TPS et 84 pour cent de crédit sur sa part de la taxe de vente

harmonisée. Les sociétés concurrentes de transport interurbain par autocar doivent imputer 13 pour cent de plus afin de percevoir la taxe de vente harmonisée, ce qui constitue un préjugé institutionnel à l'égard du secteur privé, aggravant une concurrence déjà déloyale.

6.9 AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Les bienfaits environnementaux du transport interurbain par autocar ont été présentés en détail plus tôt. Il est toutefois important de rappeler que certains développements récents et nouvelles approches ont pour but d'intensifier ces bienfaits et de réduire davantage l'empreinte environnementale du transport interurbain par rapport aux autres modes de transport, surtout le transport ferroviaire.

Voici les principales raisons de ce pas de géant dans la performance environnementale :

- Le passage du moteur diesel à deux temps au moteur diesel à quatre temps vers le milieu des années 1990 a amélioré l'efficacité énergétique de plus de 25 pour cent.

- L'avènement du châssis d'autocar de 45 pieds a augmenté la capacité en sièges de 20 pour cent, en moyenne, augmentant par le fait même la capacité en passagers par kilomètre parcouru. Cette augmentation, jumelée aux normes d'efficacité du carburant, réduit la consommation moyenne de carburant de 40 pour cent par siège-passager par rapport au début des années 1990.

- Les normes encore plus rigoureuses de l'agence des États-Unis pour la protection de l'environnement (EPA) sur les émissions des moteurs diesel de véhicules routiers ont été récemment mises en œuvre à part entière et éliminent virtuellement toute émission polluante des moteurs d'autocar.

Ces changements ont engagé des coûts pour les transporteurs commerciaux. Par exemple, l'application des normes de l'EPA pour les moteurs diesel de grande route a haussé le prix d'achat d'un nouvel autocar de 35 000 $. Cette dépense est toutefois bien justifiée à la lumière des gains environnementaux. Un autocar des années 1990 émettait, en moyenne, 6 grammes d'émissions NO_x et 0,6 gramme de matières particulaires par puissance au frein en CV à l'heure. La norme de l'EPA pour les autocars de grande route fabriqués après mars 2010 est de 0,2 gramme de NO_x et 0,01 gramme de matière particulaire. Les dégagements de NO_x ont été réduits de 97 pour cent et les émissions de matières particulaires par les autocars ont été réduites de 98 pour cent en vingt ans.

Aucun autre mode de transport de passagers n'a réussi, même de loin, des réductions aussi massives de leurs émissions respectives.

6.10 CONSÉQUENCES DU PRIX DU CARBURANT SUR LA CONCURRENCE

Le récent Examen de la totalité des coûts réalisé par les administrations gouvernementales a fourni aux décideurs une perspective sans œillères de l'établissement d'un prix à partir du coût complet. Comme le sait sans doute le Groupe de travail, le dernier examen de la Loi sur les transports au Canada, réalisé en 2001, a recommandé que les gouvernements adoptent progressivement l'établissement d'un prix à partir du coût complet sur une période donnée car le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada estimait que les mécanismes transparents d'attribution des ressources économiques satisferaient aux intérêts à long terme de la société canadienne. Le Groupe de travail estimait que l'établissement d'un prix à partir du coût complet du transport représentait le moyen le plus efficace d'atteindre cet objectif.

Un nouveau facteur influence désormais le débat, à savoir le niveau d'endettement massif des gouvernements. Les gouvernements cherchent à développer de nouvelles sources de revenu et à éviter les nouveaux engagements financiers. L'inertie politique qui a fait obstacle aux changements en vue de l'établissement d'un prix à partir de la totalité des coûts est donc en diminution.

En ce qui concerne les déplacements interurbains, les données de l'Examen de la totalité des coûts fournissent des renseignements sur les conséquences concurrentielles à long terme de l'établissement d'un prix à partir du coût complet. Il est désormais possible d'évaluer avec précision les coûts sociaux non récupérés, associés aux différents modes de transport. Si l'établissement d'un prix à partir du coût complet devait devenir réalité, le résultat de ce rééquilibrage comporterait des avantages pour les modes de transport aérien et de transport interurbain par autocar, laissant aux modes de transport interurbain en voiture et de transport ferroviaire la responsabilité de payer une part plus importante de leurs coûts sociaux respectifs.

Les données de l'Examen de la totalité des coûts révèlent que le transport interurbain par autocar et le transport aérien récupéreraient les coûts sociaux visés en augmentant leurs prix d'environ 10 pour cent. Le transport interurbain en voiture devra aller chercher une augmentation de 30 pour cent et le transport interurbain de passagers par rail devra plus que doubler ses prix actuels afin de récupérer ses coûts sociaux.

Ces mesures draconiennes de récupération des coûts ne pourraient être appliquées que sur de longues périodes.

6.11 ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT INTERURBAIN

Les sociétés de transport interurbain par autocar ont accommodé depuis longtemps les passagers handicapés. À l'inverse des autres modes de transport, les autocars interurbains acceptent les chiens-guides à bord depuis plusieurs décennies et les personnes qui accompagnent les personnes handicapées voyagent gratuitement. Les transporteurs membres de l'ACA ont adopté un Code d'accessibilité volontaire il y a plus de dix ans, confirmant cette relation.

En vertu du Code, les transporteurs membres de l'ACA garantissent que tout le personnel de première ligne recevra la formation nécessaire pour répondre aux besoins des clients handicapés. Le Code exige aussi que les sociétés de transport par autocar dotent 10 pour cent de leur parc de véhicules de plateformes élévatrices pour fauteuil roulant et de postes d'arrimage. Le Code établit aussi un mécanisme de règlement des différends en trois étapes en vertu duquel les litiges non réglés seront tranchés par le gouvernement fédéral.

Ces accommodements engagent des coûts. Par exemple, un autocar doté d'une plateforme élévatrice pour passagers en fauteuil roulant coûte environ 40 000 $ de plus qu'un autocar sans plateforme et ce coût supplémentaire est payé par la société de transport, contrairement aux États-Unis, où le gouvernement fédéral paie pour les plateformes élévatrices pour fauteuil roulant en vertu du *Disabled Americains Act*. De plus, les sociétés de transport doivent maintenir les plateformes hydrauliques en bon état de fonctionnement et offrir un service de réservation pour les personnes handicapées auprès duquel les personnes handicapées réservent à l'avance un autocar doté d'une plateforme élévatrice. Ces arrangements sont offerts malgré le fait que ce service n'a jamais été utilisé par plus de 1/20 de 1 pour cent de l'achalandage des différentes sociétés de transport au cours d'une année donnée. Autrement dit, maintenir une plateforme élévatrice pour fauteuil roulant sur 10 pour cent des véhicules de l'ACA dépasse de 200 fois la demande pour ce service.

Néanmoins, l'ACA a toujours appuyé le Code à part entière et participe activement au processus dirigé par Transports Canada d'actualisation et de modernisation de ses dispositions.

6.12 OBLIGATIONS STATUAIRES DES GOUVERNEMENTS

Les obligations d'origine législative des gouvernements visant à assurer que les citoyens profitent d'un minimum de services de correspondance et de mobilité sont nébuleuses. L'ACA est incapable de se prononcer de manière définitive sur ces questions et prie le Groupe de travail d'examiner ces questions à fond. Les éléments suivants doivent être examinés à cet égard.

L'Acte de l'Amérique du Nord britannique répartit les pouvoirs entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, mais ne précise pas les obligations comme telles. L'article 6 de la Charte canadienne des droits et libertés fait état de la liberté de circulation et d'établissement, mais sans préciser

l'étendue des obligations gouvernementales à cet égard. L'article 5 de la Loi sur les transports au Canada établit les obligations du gouvernement en précisant qu'il ne doit exister aucun obstacle abusif à la circulation des personnes. Elle fait aussi état de l'obligation d'assurer le bien-être des Canadiens et des Canadiennes dans les régions urbaines et rurales. Plusieurs obligations du gouvernement sont également mises de l'avant en vertu des droits issus des traités des peuples autochtones.

Toute obligation du gouvernement d'assurer le maintien d'une certaine desserte publique est assujettie aux limites du pratique et raisonnable. La taille des collectivités est certainement un caractère déterminant : les besoins en desserte des villes de 25 000 habitants ont naturellement préséance sur les besoins d'une communauté de 500 personnes.

7. RECOMMANDATIONS

L'ACA éprouve énormément de frustration face à l'absence des politiques portant sur le transport interurbain par autocar. Ce mode de transport est le moins subventionné, le plus économique, le plus écologique, le plus polyvalent et aussi le plus sécuritaire des modes de transport terrestres. Le transport interurbain par autocar aurait de meilleures chances de connaître la viabilité financière si les conditions étaient équitables. Malheureusement, la loi nous oblige à exploiter des liaisons non rentables par « devoir » social alors que nos concurrents directs reçoivent des subventions par un ou l'autre palier de gouvernement.

Cette situation doit changer sinon l'étendue et l'envergure du réseau de transport interurbain par autocar traditionnel subira des dommages irréparables et les petites villes canadiennes seront déconnectées des services publics. La capacité financière de l'industrie de l'autocar à remplir son rôle traditionnel de desserte est si érodée qu'elle a atteint le point de non-retour.

Plusieurs mesures s'imposent si le Groupe de travail se fixe comme objectif de recommander aux gouvernements des changements de politique qui permettront à l'industrie du transport interurbain par autocar de revivifier ses activités de façon à garantir un rendement raisonnable tout en répondant aux besoins du public voyageur.

L'ACA exhorte notamment le Groupe de travail de tenir compte de ces trois principes de base dans l'exécution de son mandat.

- Premièrement, la condition sine qua non d'un secteur de l'autocar interurbain économiquement viable en vertu d'un régime législatif et réglementaire qui permettra au secteur privé de réagir aux conditions économiques en évolution.

- Deuxièmement, il n'existe pas de panacée « de taille unique » pour l'industrie. Les autorités doivent tenir compte de leurs qualités sociales et économiques particulières afin de créer un environnement hospitalier pour une industrie durable.

- Troisièmement, nos efforts pour établir un cadre stratégique régissant le secteur du transport interurbain visent non seulement à renforcer l'industrie, mais aussi à favoriser la réalisation d'un transport intermodal plus fort qui améliore les services de transport de passagers et leur intégration dans toutes les régions et ce, à l'échelle du pays.

En conséquence, l'ACA propose les recommandations suivantes.

7.1 Les cadres de réglementation doivent être modifiés de façon que les sociétés de transport puissent adapter leurs services aux conditions du marché en vigueur. Autrement dit, les provinces et les territoires doivent adopter les éléments essentiels du système de réglementation en vigueur en Ontario exigeant que les exploitants de services de transport interurbain par autocar ne fournissent qu'un préavis de 90 jour pour tout changement ou abandon d'une liaison existante.

7.2 Cette recommandation mènera inévitablement à d'importantes réductions du service global offert actuellement par les transporteurs interurbains, surtout dans les régions rurales et éloignées.

Par la même occasion, les changements démographiques ont entraîné une congestion urbaine, des déficits d'infrastructures et des bouchons de circulation dans les grands centres urbains. Les pressions fiscales ont rendu la tâche des gouvernements de satisfaire la demande de services de transport publics dans les communautés urbaines et rurales énormément plus difficile.

L'expertise en transport du secteur privé n'est pas une panacée. Nous demeurons toutefois convaincus que les gouvernements peuvent réaliser des économies et améliorer les services en profitant de meilleure façon des compétences caractéristiques des sociétés privées de transport de passagers. Les sociétés privées possèdent les connaissances nécessaires pour améliorer les services et réduire les coûts, que ce soit en matière de protocoles d'entretien, de procédés administratifs ou d'offre de services de transport multimodaux.

Lorsqu'une administration décide de rendre obligatoire le service d'autocar afin d'assurer sa continuité ou pour répondre à un besoin non comblé, cette obligation doit être respectée en acceptant la soumission au moindre coût, si possible. Le coût le plus faible doit être le principe directeur de tout service contractuel, en autant qu'il réponde aux normes de service et de sécurité précisées dans les appels d'offres publics.

7.3 L'ACA estime que les différentes administrations gouvernementales du Canada doivent profiter d'une certaine marge de manœuvre dans leurs politiques visant à aborder les problèmes de service en autocar propres aux différentes régions. Cette marge de manœuvre dans les différentes politiques doit toutefois être coordonnée dans le contexte du cadre stratégique de la politique nationale du transport afin d'éviter les problèmes de champ de compétence. Dans le contexte actuel, les passagers des liaisons rentables d'une région sont contraints de payer un prix de passage plus élevé afin de compenser les pertes d'exploitation des liaisons non rentables d'une autre région. Voilà une des raisons qui explique la détermination des sociétés de transport interurbain par autocar à faire connaître leur intention de « corriger » le problème. L'interfinancement des liaisons qui se répercute de façon transfrontalière est injuste et erroné. Une administration ne peut pas profiter des passagers d'une autre administration.

Il est essentiel que l'interfinancement « caché » des liaisons ne puisse pas traverser les frontières provinciales sans le consentement préalable des autorités compétentes.

7.4 Cette situation soulève des questions pertinentes quant au rôle et aux responsabilités des différents paliers de gouvernement.

Le rôle actuel du gouvernement fédéral consiste uniquement à approuver les types d'autocars à utiliser sur les routes au Canada, à fournir une définition imposée par la loi de ce qui constitue un autocar, à aider à coordonner les normes de sûreté et de sécurité entre les administrations et à superviser les questions portant sur l'accès des personnes handicapées aux services d'autocar.

Outre ce qui précède, le gouvernement fédéral a délégué une part importante de son autorité à établir des règlements d'exploitation aux provinces et aux territoires concernés.

Est-ce là l'étendue du champ de compétence du gouvernement fédéral en ce qui a trait au transport interurbain par autocar ? Les gouvernements fédéral et provinciaux ont-ils des tâches importantes à accomplir pour assurer la desserte dans les plus petites collectivités ? Le gouvernement fédéral a-t-il des tâches particulières à accomplir pour assurer le maintien des services entre les provinces ? Quel est le devoir du fédéral en matière de services intermodaux pour les passagers ? Ces questions fondamentales sont toujours en attente d'une réponse.

Les tâches particulières des gouvernements fédéral et provinciaux doivent être précisées et stipulées.

7.5 En ce qui concerne la sécurité et la sûreté, des mesures doivent être prises pour garantir l'intégrité des normes existantes.

L'administration responsable doit s'assurer que les pratiques de sécurité/sûreté de la société de transport sont claires et pertinentes, et que des protocoles d'application sont en place afin que les nouveaux membres de l'industrie respectent ou dépassent les mêmes normes et pratiques que respectent les sociétés de transport existantes.

7.6 Le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada (2001) a recommandé que les gouvernements adoptent progressivement l'établissement d'un prix à partir des coûts complets sur une période donnée. Le comité d'examen de la Loi sur les transports est d'avis que les mécanismes transparents d'attribution des ressources satisferont le mieux les intérêts à long terme de la société canadienne. Il estime que l'établissement d'un prix à partir du coût complet des ressources de transport offre le meilleur moyen d'atteindre cet objectif.

Les nouvelles sources de revenu qui allègent le fardeau tout en réalisant des progrès sociaux et environnementaux sont parfaitement justifiées dans un contexte de politiques publiques en cette époque où les gouvernements font face à des dettes massives. En fait, les gouvernements ont déjà pris la direction de l'établissement d'un prix à partir du coût complet. La taxe sur le carburant, les routes à péage et les taxes ou surcharges imposées à des systèmes inefficaces sont de plus en plus courants au Canada.

L'ACA appuie le principe de l'établissement d'un prix à partir du coût complet et exhorte les gouvernements à examiner d'autres moyens d'établir la valeur des systèmes de transport qui correspondent davantage aux conditions sociales et économiques contemporaines.

7.7 Les questions environnementales sont à l'avant-plan des préoccupations de plusieurs Canadiens et Canadiennes. La fiche environnementale documentée du secteur du transport interurbain par autocar est exemplaire et doit être encouragée.

Le gouvernement fédéral (et les gouvernements provinciaux, s'il y a lieu) devraient adopter sans tarder le modèle québécois qui accorde aux sociétés de transport interurbain une exemption complète des taxes sur le carburant pour leurs activités.