



AgEcon SEARCH

RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

No endorsement of AgEcon Search or its fundraising activities by the author(s) of the following work or their employer(s) is intended or implied.



CANADIAN TRANSPORTATION RESEARCH FORUM
LE GROUPE DE RECHERCHES SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

PROCEEDINGS OF

SEVENTEENTH ANNUAL MEETING

CANADIAN TRANSPORTATION RESEARCH FORUM

Volume 1

MONTREAL, QUEBEC

MAY 26, 27 & 28, 1982

Compiled by: R. Lande
&
K. Tansey

ALLOCATION DE
 MONSIEUR JACQUES ALARY
 VICE-PRESIDENT EXECUTIF DE
 L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUEBEC INC.

DANS LE CADRE DE
LA CONFERENCE SUR LA REFORME DE LA REGLEMENTATION

ORGANISEE CONJOINTEMENT PAR
 LE CONSEIL ECONOMIQUE DU CANADA
 ET
 L'INSTITUT DE RECHERCHES POLITIQUES

HOTEL BONAVENTURE
 (Montréal)

LE LUNDI, 29 JUIN 1981

Monsieur le Président,
 Mesdames, mesdemoiselles, messieurs,

Il me fait plaisir, en tant que vice-président exécutif de l'Association du Camionnage du Québec, de pouvoir intervenir au cours de la table ronde traitant de la réglementation sur le camionnage.

D'abord, avant d'émettre mes points de vue sur ce sujet d'intérêt vital pour tous, permettez-moi de nous situer. L'A.C.Q. regroupe environ 1,000 membres, propriétaires de 41,000 véhicules, avec un chiffre d'affaires global d'environ \$1,220,000,000.00 et près de 35,000 emplois directs au Québec.

Il va sans dire que notre industrie est le plus important lien entre les producteurs, les fournisseurs et les différents marchés. C'est d'ailleurs ce qui a influencé le choix du thème de notre 31ème congrès annuel, en avril dernier, à Québec, qui était "Camionnage...industrie vitale!"

Rappel historique

Pour mieux comprendre où nous en sommes aujourd'hui, il est bon de se souvenir d'où nous sommes partis.

Jusqu'à la dernière guerre, pratiquement tout ce qui était transporté sur une certaine distance, au Québec, se faisait par eau ou par rail.

Vous savez probablement mieux que moi que ce qui nous tenait lieu de réseau routier, était situé dans les principales agglomérations et par conséquent, c'est là aussi, et seulement là, que le camion pouvait se déplacer.

La guerre aidant, le Québec commence à s'industrialiser à un rythme accéléré.

Cette industrialisation a vu apparaître des centres de production de plus en plus éloignés des marchés et par conséquent, aussi le besoin d'un réseau de communications efficaces et sûres douze mois par année.

Un réseau d'artères est indispensable à la vie du corps humain, aussi bien qu'à la vie économique d'un pays moderne.

Toutefois, ce ne sont pas les artères qui font vivre l'un ou l'autre, mais ce qui circule dans ou sur ces artères.

Le postulat dont se sont servis les gouvernements pour justifier la construction d'un véritable réseau routier à coup de milliards de dollars est à peu près le suivant:

Un réseau de communications routières efficaces doit aider à supprimer les inégalités régionales, en facilitant le développement régional et la mise en valeur du territoire et de ses ressources humaines et matérielles.

Si je m'en tiens au Québec, en assurant une communication fréquente et rapide entre Montréal et Québec et les différentes régions du Québec, on donnait à celles-ci une occasion de profiter des avantages des grandes villes tout en leur permettant de participer efficacement à l'essor économique de l'ensemble du pays.

Pour que ceci fonctionne, le gouvernement devait, après avoir fait ses investissements dans les infrastructures, s'assurer que le flux des transports qui emprunteraient ces artères soit aussi régulier et fiable que possible à des coûts qui ne désavantageraient pas les uns au détriment des autres.

Or, comme ce n'était pas le gouvernement qui effectuait ces transports, mais des entreprises privées, il lui incombait de s'assurer que l'utilisation de ces artères soit faite avec une certaine régularité et à des prix connus et acceptables.

Pour y parvenir, nos gouvernements n'ont rien inventé. Ils ont fait ce que tous les autres gouvernements ont fait: ils ont réglementé les transports.

Partant du principe que les choses devaient coûter sensiblement le même prix partout (Le Soleil ou La Presse coûtent le même prix à Montréal qu'à Québec) pour des raisons à la fois politiques, sociales et économiques, le gouvernement avait deux moyens pour y parvenir:

1. subventionner certains coûts additionnels (il le fait dans certains cas exceptionnels);
2. établir une sorte de péréquation au moyen de permis et tarifs.

Il est évident qu'en adoptant l'idée d'un prix identique partout, il fallait aussi accepter le fait que certains paieraient plus et d'autres moins que le coût réel.

De là sont nées les lois et la réglementation du transport au Québec.

Avantages et défauts d'une réglementation

Ils sont très nombreux de part et d'autre, c'est pourquoi je ne parlerai que de ceux qui me paraissent les plus évidents.

Au chapitre des défauts, le premier est l'existence même d'une réglementation puisque sa raison d'être est d'obliger et d'interdire.

Elle limite, jusqu'à un certain point, la liberté d'entreprise.

Elle introduit, dans le camionnage, bien au-delà de ce que chacun souhaite, les avocats et la paperasse.

Elle impose certains tarifs ou parcours que des expéditeurs jugent exagérés ou inadéquats, parfois avec raison.

Elle empêche souvent l'utilisation optimale de l'équipement et des ressources énergétiques. Elle impose au détenteur d'un permis l'obligation de transporter certains colis à perte.

Au chapitre des avantages, elle garantit un service de transport à des prix connus dans tout le Québec.

Elle garantit un minimum de compétence et d'honnêteté de la part des camionneurs.

Elle place sur un certain pied d'égalité petites et grandes localités.

Un permis, avec les privilèges qui en découlent, donne à son détenteur la garantie d'une certaine exclusivité (généralement partagée avec plusieurs concurrents) sur certaines routes ou produits, qui lui permet de planifier ses investissements sur une longue période.

Elle limite les abus dans l'utilisation des véhicules et des routes.

Enfin, permettez-moi de citer le célèbre économiste et consultant John Kenneth Galbraith qui, le 30 octobre dernier au Congrès Mondial de l'O.A.C.I. à Montréal, a dit: "N'importe quelle économie moderne dotée d'unités de production relativement grandes doit être réglementée".

Tout ceci revient à dire que la solution idéale n'existe pas. Quel que soit le système que nous ayons, il y aura toujours des avantages et des désavantages. C'est pourquoi la décision pour ou contre la réglementation est et sera toujours une décision politique.

L'application des lois et règlements de transport

Bien des choses ont changé depuis 30 ans. Malheureusement, la réglementation du transport routier, elle, n'a pas suivi le mouvement.

C'est ce qui nous vaut présentement d'avoir des règlements inapplicables...et donc inappliqués et une foule de "malins" qui, le sachant, en profitent pour se tailler, ici et là, quelques bons morceaux dans le gâteau.

Cette situation, que notre Association dénonce depuis des années, a permis que se développe un véritable système de transport parallèle.

On voit apparaître, comme par enchantement, des individus qui, du jour au lendemain, se sont donné une vocation de camionneur. En se servant de camions et parfois même de chauffeurs loués à la journée, ils transportent au nez et à la barbe des inspecteurs, qui souvent les connaissent et ne peuvent rien faire, un ou plusieurs voyages de suite et parfois même à l'année longue. Ce jeu se fait généralement avec la complicité des expéditeurs, à l'abri des poursuites.

Quand par hasard, l'un d'eux a la malchance de se faire prendre en flagrant délit, il écope d'une amende de \$50.00 - 6 mois ou un an plus tard.

Vraiment pas de quoi leur faire peur! Je n'entrerai pas dans les détails de tous les trucs et combines utilisés pour contourner notre réglementation désuète, car la journée y passerait. Vous avez assez d'imagination pour savoir tout ce qu'on peut faire avec des contrats et factures fictifs, de pseudo-locations et j'en passe, et des meilleures...

.../7

Les marges de profit du camionnage sont très minces en général et pour bien des compagnies inexistantes par les temps qui courent.

Par conséquent, la situation pour les camionneurs officiellement établis, et en faisant abstraction de considérations morales quant au respect des lois, se résume à ceci:

Ils ont investi des sommes importantes dans leur entreprise.

S'ils ne veulent pas s'exposer à des amendes ou à la perte de leur permis, ils sont tenus de transporter tout ce qui est le moins rentable à des taux fixés par la Commission des Transports du Québec.

Ils se font piller par des transporteurs illégaux les voyages les plus payants. Le Ministère des Transports est au courant, mais les moyens dont il dispose sont inexistantes ou insignifiants (\$50.00 d'amende, par exemple).

Nous sommes dans la même situation qu'un cultivateur qui, lorsqu'il voit un renard manger ses poules n'aurait pas le droit de chasser le renard lui-même, mais devrait téléphoner au garde-chasse pour qu'il vienne chasser le renard.

C'est ridicule, injuste, et surtout, c'est devenu intolérable.

Dans son étude intitulée "Une analyse économique de la réglementation québécoise de l'industrie du camionnage", le professeur Michel Boucher, de l'École Nationale d'Administration, ici présent, constate que, de fait, le camionnage québécois est pratiquement déréglementé, tant les règlements actuels sont contournés et transgressés.

.../8

Dans ces conditions, demander aux détenteurs de permis de respecter des lois qui n'ont des "dents" que contre eux n'a aucun bon sens.

J'aimerais aussi attirer votre attention sur une particularité de l'industrie du camionnage, qui est sa volatilité.

Généralement, un commerce ou une industrie produit à un endroit précis: là où se trouvent ses moyens de production.

Les moyens de production du camionnage étant par essence même mobiles, ses unités de production ne peuvent produire qu'en mouvement. Or, cette fluidité est particulièrement propice à la piraterie, et ceux qui s'y adonnent le savent bien.

Ce n'est pas avec une amende de \$50.00 par-ci par-là qu'on va les forcer à respecter la loi.

En résumé, nous avons au Québec des lois et des règlements sur le camionnage. Dans certains cas, même appliqués, ils n'atteignent pas le but visé par le législateur. Dans d'autres, il sont simplement inapplicables pour cause de désuétude.

Faut-il réglementer le camionnage?

J'ai mentionné tantôt certains avantages et désavantages d'une réglementation. Il est incontestable que la décision ultime en cette matière est une décision politique.

.../9

Actuellement, nos voisins du sud essaient de s'organiser avec une déréglementation presque totale des transports.

Bien qu'il soit encore trop tôt pour tirer des conclusions sur l'expérience américaine, le moins qu'on puisse en dire c'est qu'elle provoque bien des remous.

Au Québec, comme dans le reste du Canada, excepté l'Alberta, les pouvoirs politiques préfèrent conserver la réglementation des transports.

Notre Association est également en faveur d'une réglementation...mais c'est ici que s'arrête notre accord, car si elle devait rester ce qu'elle est, mieux vaudrait n'en pas avoir du tout. Nous aurions alors au moins les mêmes droits et obligations que tout le monde.

Nous ne demandons pas une réglementation pour avoir des chasses gardées. Nous savons très bien que de toute façon, ces chasses gardées sont loin d'être un grand privilège lorsqu'une demi-douzaine de camionneurs "privilegiés" s'y livrent à une féroce concurrence.

La réglementation que nous désirons est une réglementation applicable et appliquée.

Elle doit établir les règles du jeu tel qu'il se joue aujourd'hui en tenant compte des moyens et des contraintes existants.

.../10

Elle doit avoir les bras assez longs pour pouvoir imposer ses règles à tous les intervenants et au besoin, punir les tricheurs avec une rigueur telle qu'ils n'aient plus intérêt à tricher.

Une telle réglementation permettra, pour les camionneurs, une stabilisation financière des entreprises existantes, non en augmentant les taux mais par une utilisation optimale de leur équipement.

Pour le Québec, elle lui assurera une industrie du transport routier saine, efficace et couvrant l'ensemble du territoire, de façon fiable et permanente.

Le développement d'un pays a toujours et partout reposé sur un réseau de transport.

Les très grosses entreprises peuvent, à la rigueur, effectuer elles-mêmes leur transport.

Or, on ne fait pas un pays prospère avec seulement quelques grosses entreprises par-ci par-là.

La trame socio-économique d'un pays moderne doit comprendre une foule de petites et moyennes entreprises, vouées à des activités multiples et diverses. Le Québec est encore loin d'avoir réalisé cela sur l'ensemble de son territoire.

Par conséquent, à moins que le législateur ne décide que le Québec est suffisamment développé, ce qui serait plutôt surprenant, il aura besoin pour assurer la crédibilité de ses programmes de développement, d'un réseau de transport fiable, opérant à des coûts connus et uniformes.

Pour atteindre ce but, il dispose de deux moyens:

1. les subventions égalisatrices
2. une réglementation de l'ensemble

Le deuxième moyen, en dépit de ses défauts, me paraît de loin le plus juste et le plus économique. Donc, le plus acceptable.

Les lacunes du système actuel ne découlent pas du principe de la réglementation, mais du fait que celle-ci ne peut pas et ne doit pas rester statique quand les moyens qu'elle est censée régir évoluent.

Ma suggestion pour le législateur serait qu'il fasse avec ses lois et règlements ce que nous faisons avec nos camions: des révisions périodiques systématiques, pour éviter que ça casse, plutôt que d'attendre que ça casse pour réparer.

Ainsi, les modifications qui s'imposent pourraient se faire dans un climat de confiance mutuelle et non de confrontation et d'urgence comme ce fut trop souvent le cas dans le passé.

De plus, le législateur devrait mettre des limites raisonnables au nombre de permis qu'il émet ou laisse émettre.

Enfin, il devrait se faire un point d'honneur de respecter ses propres lois et règlements.

Pour notre part, depuis l'été dernier, nous avons des séances de travail régulières avec les hauts fonctionnaires où nous épluchons toute la réglementation.

Ça commence à porter des fruits. Certains règlements ont déjà été modifiés et des modifications à la loi des Transports sont en cours.

Si les choses arrivent à suivre leur cours normal, nous devrions avoir une réglementation satisfaisante pour tous pour les prochaines années.

Mais les choses vont continuer à évoluer et d'autres mises à jour seront encore nécessaires.

Puisse alors le législateur nous entendre avant que la situation ne devienne explosive. C'est tout ce que nous avons à lui demander.

Je termine en vous remerciant d'avoir bien voulu me donner l'occasion de vous exposer notre point de vue. L'A.C.Q. est prête à jouer le jeu et ne revendique aucune faveur particulière, mais les règles du jeu doivent être justes et les mêmes pour tous.

Merci de votre attention.