

Introduction

Petr Hanel

Symposium sur l'économie des transports
Volume 69, Number 3, septembre 1993

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/602110ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/602110ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Hanel, P. (1993). Introduction. *L'Actualité économique*, 69(3), 119–121.

<https://doi.org/10.7202/602110ar>

INTRODUCTION

SYMPOSIUM SUR L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

Petr HANEL
Département d'économique
Université de Sherbrooke

Les contributions regroupées dans ce symposium, à l'exception de celles de Bigras et de Gaudry, ont été présentées au 31^{ème} Congrès annuel de la Société canadienne de Science économique, à l'Université Laval, le 17 mai 1991. Les textes de Bigras et Gaudry ont été inclus pour compléter la problématique traitée à cette séance consacrée à l'économie des transports.

Le dénominateur commun des textes retenus est donc la problématique de l'économie des transports, un sujet trop vaste pour qu'il soit possible de l'épuiser dans six articles. Les deux premiers apportent des éléments nouveaux à la discussion portant sur la déréglementation de l'industrie du camionnage. Comme nous le rappelle Bigras, la réglementation économique de l'industrie du camionnage poursuivait trois grands objectifs :

- 1/ empêcher une concurrence destructrice
- 2/ empêcher la discrimination contre les petits expéditeurs et, finalement
- 3/ réduire, voire éliminer, l'inefficacité du service des transporteurs.

Naturellement, l'impact économique de la déréglementation doit être jugé par rapport aux mêmes critères. À l'aide des données recueillies par l'Office national des transports du Canada, Bigras retrace l'évolution récente de la structure et de la performance du camionnage au Québec en examinant si sa déréglementation au cours des années 80 n'a pas été accompagnée par des effets non désirables. Il conclut que la réglementation n'a pas eu les effets désastreux que certains prévoiaient pour la concurrence et pour les petits expéditeurs. La productivité et la qualité des services se sont également améliorées suite à la déréglementation. Les difficultés économiques ressenties par plusieurs transporteurs du Québec n'ont probablement pas grand chose à voir avec la déréglementation, mais reflètent plutôt les problèmes structurels de l'ensemble de l'économie canadienne.

Dans leur étude économétrique, Dionne et Gagné ont analysé la structure de coûts, les rendements d'échelle et la croissance de la productivité dans les industries québécoise et ontarienne de transport par camion. Leurs résultats montrent que les deux industries avaient une structure de coûts qui pouvait permettre la libre concurrence à long terme; ce qui justifie la déréglementation. Les petites entreprises avaient des coûts moyens supérieurs à ceux des grandes entreprises et les coûts moyens des grandes entreprises du Québec étaient inférieurs à ceux des grandes entreprises de l'Ontario. La croissance de la productivité au cours de la période 1981-1988 a été négative au Québec et plutôt nulle en Ontario. Les auteurs attribuent cette différence à l'importance plus grande des petites entreprises au Québec et à la pression concurrentielle exercée par les transporteurs américains sur l'industrie ontarienne.

Contrairement au transport par camion, celui par autocar reste réglementé au Québec. Boucher¹ décrit d'abord la pratique de la réglementation québécoise. Après avoir présenté les catégories de permis accordés par la Commission des transports du Québec, l'auteur examine le rôle que joue cet organisme dans la détermination des tarifs. Il arrive à la conclusion que la réglementation a pour conséquence l'augmentation des tarifs payés par les voyageurs et un coût social non négligeable. Toutefois, elle a aussi augmenté les coûts pour les transporteurs et réduit leur rentabilité tout en permettant à une firme d'atteindre une taille inefficace, trop grande, non justifiée par l'ampleur du marché québécois. Enfin, la rentabilité et donc l'avenir même du transport par autocar au Québec, continuera à souffrir d'une forte concurrence par d'autres modes de transport, principalement l'automobile.

La concurrence inter-modale est représentée par des modèles à choix discrets où le voyageur doit faire un choix parmi un ensemble fini de modalités interdépendantes, mais mutuellement exclusives. Le modèle probit polytomique est la technique appropriée pour modéliser ces situations, mais son utilisation se heurte à des difficultés pratiques dès que le nombre de modalités considérées est supérieur à cinq. Bolduc et Kaci présentent dans leur article la formulation du modèle probit polytomique, les méthodes d'estimation et, surtout, un survol critique des principales méthodes de solution aux problèmes de calcul.

Bolduc a écrit avec Laferrière et Santarossa un autre article qui apporte une solution originale au problème d'autocorrélation spatiale des erreurs résiduelles dans un modèle de flux. Rappelons que la détermination des facteurs explicatifs des flux de transport entre les points d'origine et de destination est une tâche les plus fréquentes de l'analyse empirique des réseaux de transports. La contribution des auteurs consiste en une généralisation de la formulation à composantes d'erreurs en une somme d'une erreur relative à la zone d'origine, une erreur

1. Le texte de Boucher «L'industrie québécoise du transport par autocar : réglementation, pratiques et performance» sera présenté dans le numéro de décembre 1993 de *L'Actualité économique*.

relative à la zone de destination et une erreur associée au flux. L'avantage de leur approche par rapport aux méthodes existantes est qu'elle demeure applicable même pour des échantillons de grande taille.

Tous les modes de transport comportent un certain risque d'accident. Le transport routier étant certes le plus meurtrier de tous. Dans le dernier article, Gaudry présente un modèle explicatif de la demande routière, des accidents et de leur gravité. L'originalité du modèle est de permettre la décomposition de chaque facteur explicatif de l'insécurité routière entre les effets sur l'exposition au risque, sur la fréquence et sur la gravité des accidents. Les résultats obtenus pour le Québec sont comparés aux résultats des travaux européens.

Il est évident que cette courte série d'articles ne peut pas couvrir le vaste champ que constitue aujourd'hui l'économie des transports. Nous espérons, toutefois, qu'elle permette au lecteur de connaître les orientations actuelles des recherches menées dans ce domaine au Québec et d'apprécier leur contribution à la réglementation et aux méthodes empiriques utilisées.