esquisse du plan

le transport

bureau d'aménagement de l'est du québec



Bibliothèque Nationale du Québec

ESQUISSE DU PLAN

le transport

Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec, Mont-Joli, juin 1965

Dans plusieurs des textes de l'Esquisse du Plan, les auteurs réfèrent à des cartes que l'on peut retrouver dans "le recueil des cartes" publié en annexe à l'Esquisse du Plan. Ce recueil n'a pu malheureusement être tiré qu'à cinquante exemplaires. Chaque comité de zone dispose cependant d'une copie de ce recueil de cartes.

OFF
A38A42
E8651
V.8

TABLE DES MATIERES

Le transport

	Page
Avant-propos	
INTRODUCTION GENERALE	
1.- Situation et description	1
2.- Les problèmes de communication	2
3.- Préoccupation de la population	2
PREMIER CHAPITRE: LE TRANSPORT PAR VOIE AERIENNE	5
Première partie: Cadre légal du transport par air	7
Deuxième partie: L'offre et la demande du trafic aérien	8
A.- Les compagnies de transport et leur équipement	8
1.- Ceux qui opèrent à l'intérieur du territoire-pilote	8
a) Leur équipement	9
1) Québecair Inc.	9
2) Matane Air Service	9
3) Air Gaspé	9
2.- A l'échelle de la province	10
a) Un transporteur national: Air Canada	10
b) Nordair Limitée	10
c) Les Ailes du Nord Limitée	11
d) Le Service aérien de la Province	11

	Page
B.- Les Compagnies de transport et les permis	11
1.- A l'intérieur du territoire-pilote	11
2.- A l'échelle de la Province	13
C.- L'Infrastructure	14
D.- L'Etat actuel du trafic aérien	22
1.- Québecair	23
a) dans la direction Est-Ouest	26
b) dans la direction Sud-Nord	26
2.- Matane Air Service	27
3.- Air Gaspé	28
E.- Sommaire des problèmes	30
Troisième partie: les objectifs	31
A.- Rationaliser la distribution des routes aériennes	31
B.- Améliorer l'infrastructure actuelle	32
C.- Toute la population du territoire-pilote devra être bénéficiaire de cette nouvelle politique de distribution des routes aériennes et d'amélioration de l'infrastructure	32
D.- Augmenter la demande de trafic aérien	33
Quatrième partie: les moyens	34
A.- Réorganisation du trafic	34

Page

B.- Aménagement de l'infrastructure du transport par air 36
1.- Aéroports de type régional 36
2.- Aéroports de type local 42

C.- Desserte du territoire-pilote 42

D.- L'augmentation de la demande 43

Conclusion 47

DEUXIEME CHAPITRE: LES TRANSPORTS ROUTIER ET FERROVIAIRE 49

Première partie: Le chemin de fer 51

A.- Description de la ligne des Chemins de Fer Nationaux 51

B.- Aspect général du trafic 52

C.- Description de la ligne du Canada and Gulf Terminal 61

D.- Aspect général du trafic 62

Deuxième partie: Le camionnage 63

A.- Description des routes principales 63

B.- Aspect général du trafic 65

1.- Caractéristiques générales du camionnage dans le territoire-pilote 65

2.- Les voituriers publics à l'intérieur du territoire 70
a) présentation générale 70
b) déplacement de la marchandise 72

	Page
Troisième partie: Les tarifs	79
A.- Les taux de classe	79
B.- Les taux spéciaux	81
C.- Les taux décroissants	83
D.- Les charges convenues	83
Quatrième partie: Les subsides	85
A.- La loi sur les taux de transport dans les Provinces Maritimes (MFRA)	85
1.- Trafic local	86
2.- Trafic à destination de l'ouest	86
3.- Trafic d'exportation par chemin de fer et par mer	86
4.- Trafic en direction de l'ouest par voie ferrée et par les Grands Lacs	86
B.- La subvention de réduction	90
C.- L'Appropriation Act	91
D.- L'assistance au transport des provendes	91
E.- Aide au transport de la crème	94
F.- Aide au transport du bétail	94
G.- Autres subsides	95

	Page
Cinquième partie: Exposé des problèmes	96
A.- Les taux	97
B.- Les restrictions printanières	108
C.- Le volume	111
1.- La course au volume et les voituriers publics du territoire	111
2.- Les voituriers publics du territoire et ceux d'autres régions du Québec	112
3.- Les charges à vide	113
4.- Les charges peu payantes	114
5.- La compétition CN-camionnage	114
D.- Les tarifs chargés à la région de Matane	115
Sixième partie: Les objectifs	119
A.- Objectifs majeurs: les transports au service de l'économie du territoire-pilote	119
B.- Objectifs mineurs:	
1.- Utiliser le réseau de transport de façon telle que le coût du transport devienne en pourcentage sans cesse décroissant du prix de vente final d'un produit	120
2.- Maintenir un juste équilibre de la concurrence sur le marché du transport et profiter des avantages inhérents à chaque mode de transport	121
Septième partie: Les moyens	122
A.- Le levée des restrictions printanières	123

		Page
B.-	La rationalisation des permis et des taux	124
C.-	L'augmentation du fret	126
D.-	Le service rail-route	127
	1.- Avantages pour le chemin de fer	128
	a) la possibilité d'obtenir de nouveaux profits et revenus et de réaliser de l'économie sur l'infrastructure	128
	b) économie de main d'oeuvre	129
	c) meilleur rendement du capital investi	129
	d) économie de temps	129
	2.- Avantages pour le camionnage	130
	a) possibilité de couper les coûts et d'avoir plus de volume	130
	b) diminution des dommages	131
	c) services de tout ordre	131
	3.- Problèmes causés par l'utilisation du Service I	132
	4.- Localisation du service	134
E.-	La redistribution des subsides	137
	1.- Mode de paiement des subsides	140
	2.- Trafics à privilégier	141
	a) Exportations de produits finis vers les centres de distribution	142
	b) Exportations de produits semi-finis	142
	c) Importations de produits semi-finis	143
	d) Importations de matières premières dans le territoire-pilote	143

Page

3.- Redistribution des subsides vs équipement 145
a) Chemin de fer 145
b) Camionnage par location 145

F.- Création d'un secteur administratif à l'intérieur du territoire-pilote 146
1.- d'ordre économique 146
2.- d'ordre physique 146
3.- d'ordre légal 146

G.- L'intégration du Canada and Gulf Terminal aux Chemins de Fer Nationaux 148

Conclusion 150

TROISIEME CHAPITRE: LE TRANSPORT PAR VOIE D'EAU 153

Première partie: Les traversiers 156

Introduction 156

A.- Situation 157
1.- L'intérêt du marché de la Côte-Nord 157
a) la population 157
b) les investissements 159
c) la production 161
d) le marché de la Côte-Nord 161

2.- Liaisons entre les deux rives 165
a) la demande de transport entre les deux rives 165
1) le transport par cabotage 165
2) le transport par traversiers 170
b) l'offre de transport entre les deux rives 174
1) Description

Page

a) Le Trans St-Laurent 175
b) Razade 176
c) Père Nouvel 177
d) N.A. Comeau 178
e) Futur Traversier 179
f) M.V. Gaspésien 180

2) Capacité des traversiers 181

c) Facteurs de freinage à l'utilisation des traversiers 184

1) l'amendement No 1 184
2) le transbordement 185

B Les Objectifs 187

C.- Les moyens 188
1.- Le libre échange entre les deux rives 188
a) l'amendement No 1 188
b) le transbordement 190

2.- Coordination des exploitations 191

Les traversiers et le transport de la Rive Nord 191

3.- L'apport de l'Etat 206
a) Etatisation des traversiers 209
b) Les subsides 211

Conclusion 212

Les traversiers, outils d'intégration de deux régions 212

Deuxième partie: Le cabotage 214

Introduction 214

	Page
A.- L'offre et la demande du transport par eau	214
1.- Aspect général	214
a) la zone de Rimouski-Pointe-au-Père	216
b) le port de Gaspé	220
c) le port de Chandler	224
d) le port de Matane	225
2.- Le trafic maritime	232
3.- Déplacement de la marchandise par cabotage public	234
4.- Sommaire des problèmes	239
B.- Les objectifs	240
C.- Moyens d'utilisation efficace du fleuve	240
1.- Les ports à fonction régionale	241
a) Cas de Rimouski et de Pointe-au-Père	242
1) Conditions naturelles du littoral en vue de l'aménagement portuaire et Rimouski et de Pointe-au-Père	242
2) Facteurs de localisation	248
b) Cas de Gaspé	249
c) Cas de Rivière-du-Loup	250
2.- Les ports à fonction spécifique	250
Conclusion	251

QUATRIEME CHAPITRE: LA REGIE DES TRANSPORTS

	Page
Introduction	254
a) Juridiction mixte	254
b) Les organismes de contrôle en général	256
Première partie: La situation actuelle à la Régie des Transports	258
A.- Description générale	258
1.- Juridiction	258
2.- Pouvoirs	258
3.- Ordonnance	259
4.- Composition	259
5.- Fonctionnement	259
B.- Le contrôle économique	260
1.- Les permis	260
a) L'émission des permis	261
b) Quelques problèmes relatifs aux modes d'émission des permis	262
c) La surveillance des permis	265
2.- Les taux	267
a) Réglementation et application	267
b) La surveillance des taux	270
3.- Structure financière	271
C.- Le contrôle sécuritaire	271

	Page
Deuxième partie: Les objectifs	273
Troisième partie: Les moyens	275
A.- Contrôle économique	278
1.- Les permis	278
2.- Les taux	281
3.- Structures financières	282
4.- La surveillance des permis et des taux	283
B.- Contrôle sécuritaire	283
Conclusion	285
CONCLUSION GENERALE	286

LISTE DES TABLEAUX

Transport

Tableau I	: Principales caractéristiques des aéroports licenciés	16
Tableau II	: Moyenne de brouillard enregistrée sur 10 ans	18
Tableau III	: Nombre d'occasions où la hauteur du plafond était de 200 pieds ou moins et la visibilité de ½ mille ou moins (moyenne 1950-1961)	20
Tableau IV	: Nombre d'occasions où la heuteur du plafond était de 1000 pieds ou moins et la visibilité de 1 mille ou moins (moyenne 1950-1961)	20
Tableau V	: Trafic passagers (Québecair) en provenance ou à destination du Bas Saint-Laurent	24
Tableau VI	: Trafic-passagers de Matane Air Service	27
Tableau VII	: Aspect général du trafic des Chemins de Fer Nationaux	53
Tableau VIII	: Aspect général du trafic des voituriers publics	53
Tableau IX	: Répartition du tonnage entre les différents modes de transport	56
Tableau X	: Répartition des importations par comtés	57
Tableau XI	: Répartition des exportations par comtés	59

Tableau XII	: Pourcentage du tonnage transporté par chaque type de camionnage	66
Tableau XIII	: Indice d'utilisation du camionnage par location	68
Tableau XIV	: Importations: Nature et importance des produits à l'entrée	72
Tableau XV	: Origine des produits à l'entrée	73
Tableau XVI	: Nature et importance des produits à la sortie	73
Tableau XVII	: Destination des produits à la sortie	74
Tableau XVIII	: Pourcentage par municipalité du tonnage de marchandise à l'entrée	77
Tableau XIX	: Pourcentage par municipalité du tonnage de marchandise à la sortie	78
Tableau XX	: Exemples de classification de marchandises	80
Tableau XXI	: Augmentation de l'équipement des grands transporteurs routiers	88
Tableau XXII	: Transport des céréales de provende par comté, répartition du tonnage et des subsides	92
Tableaux XXIII	: Taux relevés pour distances semblables (en dollars par 100 livres)	99
Tableau XXIV	: Taux de classe des Voituriers publics (en dollars par 100 livres)	100
Tableau XXV	: Coût à la tonne-mille pour la classe 100 de marchandises	101
Tableau XXVI	: Coût à la tonne-mille pour le déplacement interne de marchandises	101

Tableau XXVII	: Taux de transport à la tonne-mille pour de courtes distances	102
Tableau XXVIII	: Taux de transport en $ aux 100 livres - classe 100 de marchandises	104
Tableau XXIX	: " " " " " "	105
Tableau XXX	: " " " " " "	105
Tableau XXXI	: Répartition par catégorie du volume à transporter	107
Tableau XXXII	: Evolution des taux durant les années 1963 et 1964	108
Tableau XXXIII	: Variation mensuelle du tonnage transporté par chemin de fer	110
Tableau XXXIV	: Taux à la classe par chemin de fer en $ aux 100 livres	117
Tableau XXXV	: Taux combinés	118
Tableau XXXVI	: Population des principales municipalités du comté de Saguenay	158
Tableau XXXVII	: Développements industriels de plus d'un million récents ou prochains dans le territoire-pilote et sur la Côte-Nord	160
Tableau XXXVIII	: Valeur de la production sur la Côte-Nord en 1957	162
Tableau XXXIX	: Valeur de la production sur la Côte-Nord en 1970	162
Tableau XL	: Marché de la Côte-Nord et de la Côte-Sud	163
Tableau XLI	: Passagers, fret et véhicules autres que par traversiers entre Matane, Rimouski et la Côte-Nord, de 1930 à 1963	166

Tableau XLII	: Trafic par cabotage à Rimouski de 1958 à 1963	168
Tableau XLIII	: Trafic par cabotage à Matane de 1958 à 1963	169
Tableau XLIV	: Statistiques de passagers et de véhicules entre la Côte-Sud et la Côte-Nord, par traversiers seulement, de 1958 à 1964	171
Tableau LXV	: Variations mensuelles du trafic sur le N.A. Comeau, de 1962 à 1964	172
Tableau XLVI	: Variations mensuelles du trafic sur le Père Nouvel, de 1961 à 1964	173
Tableau XLVII	: Capacité annuelle (et actuelle) des différents traversiers	181
Tableau XLVIII	: Capacité utilisée des traversiers en 1964	183
Tableau XLIX	: Graphique des distances entre Montréal, Québec et Baie Comeau via la Côte-Sud et via la Côte Nord	192
Tableau L	: Coûts comparatifs pour le transport par camion de marchandises provenant de Montréal à destination de Baie-Comeau, via la Côte-Sud du Saint-Laurent, et le traversier Père Nouvel, et via la Côte-Nord	194
	- classe de marchandises 100	
Tableau LI	: " " " " " " "	195
	- classe de marchandises 85	
Tableau LII	: " " " " " " "	196
	- classe de marchandises 70	
Tableau LIII	: " " " " " " "	197
	- classe de marchandises 55	

Tableau LIV	: Coûts comparatifs pour le transport par camions de marchandises provenant de Québec à destination de Baie-Comeau, via la Côte-Sud du Saint-Laurent, et le traversier Père Nouvel, et via la Côte-Nord - classe de marchandises 100	198
Tableau LV	: " " " " " " " "	199
	- classe de marchandises 85	
Tableau LVI	: " " " " " " " "	200
	- classe de marchandises 70	
Tableau LVII	: " " " " " " " "	201
	- classe de marchandise 55	
Tableau LVIII	: Comparaison des taux de classe pour le camion et le chemin de fer	204
Tableau LIX et Tableau LIXa	: Subventions accordées par le gouvernement fédéral aux exploitants de traversiers dans le territoire-pilote	207 208
Tableau LX	: Nombre et tonnage de jauge des navires entrés et sortis (port de Rimouski)	217
Tableau LXI	: Tonnage des marchandises manutentionnées (port de Rimouski)	218
Tableau LXII	: Principales cargaisons manutentionnées à l'entrée et à la sortie, et trafic total (port de Rimouski)	219
Tableau LXIII	: Nombre et tonnage de jauge des navires entrés et sortis (port de Gaspé)	221
Tableau LXIV	: Tonnage des marchandises manutentionnées (port de Gaspé)	222

Tableau LXV	: Principales cargaisons manutentionnées à l'entrée et à la sortie, et trafic total (port de Gaspé)	223
Tableau LXVI	: Nombre et tonnage de jauge des navires entrés et sortis (port de Chandler)	226
Tableau LXVII	: Tonnage des marchandises manutentionnées (port de Chandler)	227
Tableau LXVIII	: Principales cargaisons manutentionnées à l'entrée et à la sortie et trafic total (port de Chandler)	228
Tableau LXIX	: Nombre et tonnage de jauge des navires entrés et sortis (port de Matane)	229
Tableau LXX	: Tonnage des marchandises manutentionnées (port de Matane)	230
Tableau LXXI	: Principales cargaisons manutentionnées à l'entrée et à la sortie, et trafic total (port de Matane)	231
Tableau LXXII	: Destination des exportations de bois à pâte et de bois de sciage du port de Matane, 1962	233
Tableau LXXIII	: Tonnage de produit de la forêt transporté par le chemin de fer, comté de Matane, 1963	233
Tableau LXXIV	: Entrée de marchandises par cabotage	235

LISTE DES FIGURES

Page

Transport

Figure I	: Infrastructure des divers modes de transport	3
Figure Ia	: Lignes aériennes	11a
Figure II	: Aéroport de Mont-Joli et orientation des vents	21
Figure III	: Courbe du trafic passagers et marchandises	25
Figure IV	: Aéroport de Rimouski	39
Figure V	: Graphiques: a) répartition des tonnages importés b) répartition des tonnages exportés c) destination des exportations d) provenance des importations	55
Figure VI	: Déplacement de la marchandise par chemin de fer	56
Figure VII	: Déplacement de la marchandise par chemin de fer	60
Figure VIII	: Destination des marchandises importées par camionnage public	77a
Figure IX	: Répartition des importations	77b
Figure X	: Origine des marchandises exportées par camionnage public	78a

		Page
Figure XI :	Répartition des exportations	78b
Figure XII :	Points desservis par le transport par eau	154a
Figure XIII:	Approches des ports de Rimouski et Pointe-au-Père	244

TABLE DES ANNEXES

		Page
Annexe I:	Classification des transporteurs aériens	293
Annexe II:	Méthodologie suivie	297
Annexe III:	Modalités du service rail-route aux Etats-Unis	303
Annexe IV:	Enquête sur le transport par camion	307
Annexe V:	Classification de la marchandise	328
Annexe VI:	Description des différents services qui peuvent être autorisés dans un permis de transport	332
Annexe VII:	Cartes et graphiques de la Régie des Transports	336
	a) Répartition géographique des permis service local	
	b) Permis service local sur fonds de routes	
	c) Répartition géographique des permis service longue distance-rayon	
	d) Graphe des services longue distance-route	
	e) Graphe des services longue distance-route restreinte	

AVANT-PROPOS

Pour permettre au lecteur de mieux saisir la portée de ce rapport, il nous a paru nécessaire d'en préciser certains aspects

Ce document, que nous présentons, constitue un rapport de travail préliminaire qui situe le problème dans son cadre général, et vise surtout à porter un diagnostic sur les principales difficultés auxquelles font face les divers modes de transport-marchandises (1) dans le territoire-pilote. En d'autres mots, il traite des principaux problèmes qui nuisent au fonctionnement des transports et en empêchent le développement dans le Bas du Fleuve et la Gaspésie (2)

A partir de ces données générales, dans l'élaboration du plan de ce secteur, il nous faudra tenir compte des possibilités de développement, et alors considérer le rôle des transports dans l'exploitation des ressources, l'industrialisation, etc

Le deuxième objectif de ce rapport consiste à formuler des hypothèses de travail qui ont été tirées de l'analyse globale des résultats obtenus par les travaux d'enquête et de compilation réalisés durant les derniers mois sur les quatre modes de transport. Ceci implique donc la revision constante de ces hypothèses à la lumière des résultats des discussions que nous aurons avec

---

(1) Le transport des passagers n'est considéré que de façon indirecte dans le chapitre du transport aérien et dans la première partie du transport par voie d'eau. C'est dans notre plan de travail des prochains mois, d'étendre l'étude au transport par autobus et chemin de fer

(2) Un cahier spécial ayant été consacré aux Iles-de-la-Madeleine, cahier où seront traités les différents secteurs d'activité, il ne sera pas question ici des transports aux Iles-de-la-Madeleine

les agents économiques du secteur, de même que de l'analyse détaillée postérieure qui portera sur les données capables de confirmer ou d'infirmer l'orientation générale obtenue. Ainsi les hypothèses feront fonction d'outils capables d'orienter le travail à venir.

Ce rapport comprendra quatre (4) chapitres principaux:

Dans le premier chapitre qui traitera du transport par air, des hypothèses seront présentées à la suite d'une analyse de l'infrastructure des aéroports, de l'état financier des compagnies, de la demande, etc.

Les transports routier et ferroviaire seront traités ensemble dans un deuxième chapitre, étant donné certaines similarités qu'offrent ces deux modes de transport terrestre, l'importance de la concurrence qu'ils se livrent et les possibilités d'intégration.

Le troisième chapitre traitera du transport par eau. Deux aspects seront retenus:

- celui des traversiers, où on considère l'état actuel des liaisons par traversier, et la possibilité d'établir une politique réaliste de communication entre les deux rives.

- celui du cabotage, c'est-à-dire, l'infrastructure, le flux des marchandises pour chacun des ports importants, le volume transporté par le cabotage public et des hypothèses sur l'aménagement portuaire du territoire.

Le quatrième et dernier chapitre traitera de la Régie des Transports.

Le BAEQ ne croit pas déborder son mandat en analysant le fonctionnement de cet organisme. Celui-ci en effet a un rôle tellement prépondérant dans le transport routier et maritime qu'il nous a paru impossible de formuler des propositions visant à rationaliser le transport sans discuter le rôle que la Régie des Transports devait jouer dans cette réorganisation.

On s'étonnera peut-être que le cahier sur les transports soit le seul à examiner la Commission gouvernementale qui régit le secteur C'est exact, mais il ne faut pas en conclure que le rôle des autres Commissions telles la Régie des Marchés Agricoles, sera négligé: l'étude du fonctionnement des Commissions gouvernementales n'apparaissait pas comme prioritaire, règle générale. C'est ainsi, qu'en agriculture, il fallait d'abord connaître la nature des sols, leur utilisation, les coûts de production selon les zones de production, les circuits de distribution, la rentabilité des fermes et des établissements laitiers, etc. Aussi la Régie des Marchés Agricoles a dans l'agriculture un rôle effacé, si on veut comparer avec la Régie des Transports dont les décissions sont prépondérantes dans l'orientation des moyens de communication. C'est pourquoi l'étude de cette dernière Régie a-t-elle été faite pour l'Esquisse du Plan alors que l'examen des autres Régies ne se fera que pour le plan.

Enfin, le BAEQ veut s'excuser du langage technique qui a cours dans certains chapitres Il a tenté de simplifier au maximum, mais les permis, les taux et les classes de marchandises, pour ne nommer que ces aspects, conserveront toujours un caractère difficile, malgré un effort de vulgarisation.

INTRODUCTION GENERALE

Il convient d'abord de situer le territoire-pilote et de le décrire à grands traits, afin de voir les difficultés que pose au départ sa géographie physique. Ensuite, un bref exposé des principaux problèmes rencontrés actuellement dans le transport fera comprendre la préoccupation de la population pour les transports dans cette région, d'où les différents rapports qui ont été rédigés successivement sur le sujet.

1.- Situation et description

Le territoire-pilote situé à l'extrémité sud-est de la province de Québec, s'étend de Rivière-du-Loup à Gaspé. A l'ouest il touche le comté de Kamouraska; au sud, le Maine (U.S.A.), le Nouveau-Brunswick et la Baie-des-Chaleurs; à l'est et au nord, le Golfe et le Fleuve St-Laurent respectivement.

Il a une superficie de 15,473 milles carrés, et ses différentes localités sont situées à des distances variant de 280 à 575 milles de Montréal, centre de la vie économique de la province; par ailleurs, en ses endroits privilégiés le territoire-pilote est situé, selon la largeur du fleuve, entre 20 et 60 milles des villes industrielles riveraines de la Côte Nord. Le long de la Côte, comme à l'intérieur du territoire, la topographie est souvent difficile. La population qui l'habite est de faible densité, et répartie dans des localités qui bordent pour une bonne part le littoral.

Ces différentes localités sont réunies entre elles par une route de ceinture qui longe le fleuve et suit le littoral de la péninsule gaspésienne. Trois voies principales lui sont perpendiculaires. Elles traversent les vallées du Témiscouata et de la Matapédia qui sont habitées. Une troisième voie a été construite dans une partie boisée de la péninsule, elle longe la rivière Cascapédia: c'est la route trans- gaspésienne. Enfin, il y a la route qui rejoint Mont-Louis,

Murdochville et Gaspé +.

2 - Les problèmes de communication

Pour desservir cette région, quatre modes de transport sont disponibles et procurent environ 1900 emplois à la population du territoire-pilote. L'infrastructure est inadéquate, la politique gouvernementale est souvent inadaptée tant au niveau des permis qu'au niveau des subsides et des taux, ce qui n'aide pas l'efficacité des transports. Le volume transporté est insuffisant pour assurer un service à bas prix: le plus fort volume est enregistré à l'importation de biens de consommation; à la sortie, le territoire-pilote n'utilise guère ces moyens de transport, si ce n'est pour les produits bruts qui sont une source faible de revenus.

En conséquence, le système de transport à l'heure actuelle n'est ni efficace, ni économique. Les transporteurs eux-mêmes n'aident pas la cause: un trop grand nombre d'entre eux cherchent à se diviser un volume trop faible, et, en même temps, il n'existe pas de coordination entre les différents modes de transport.

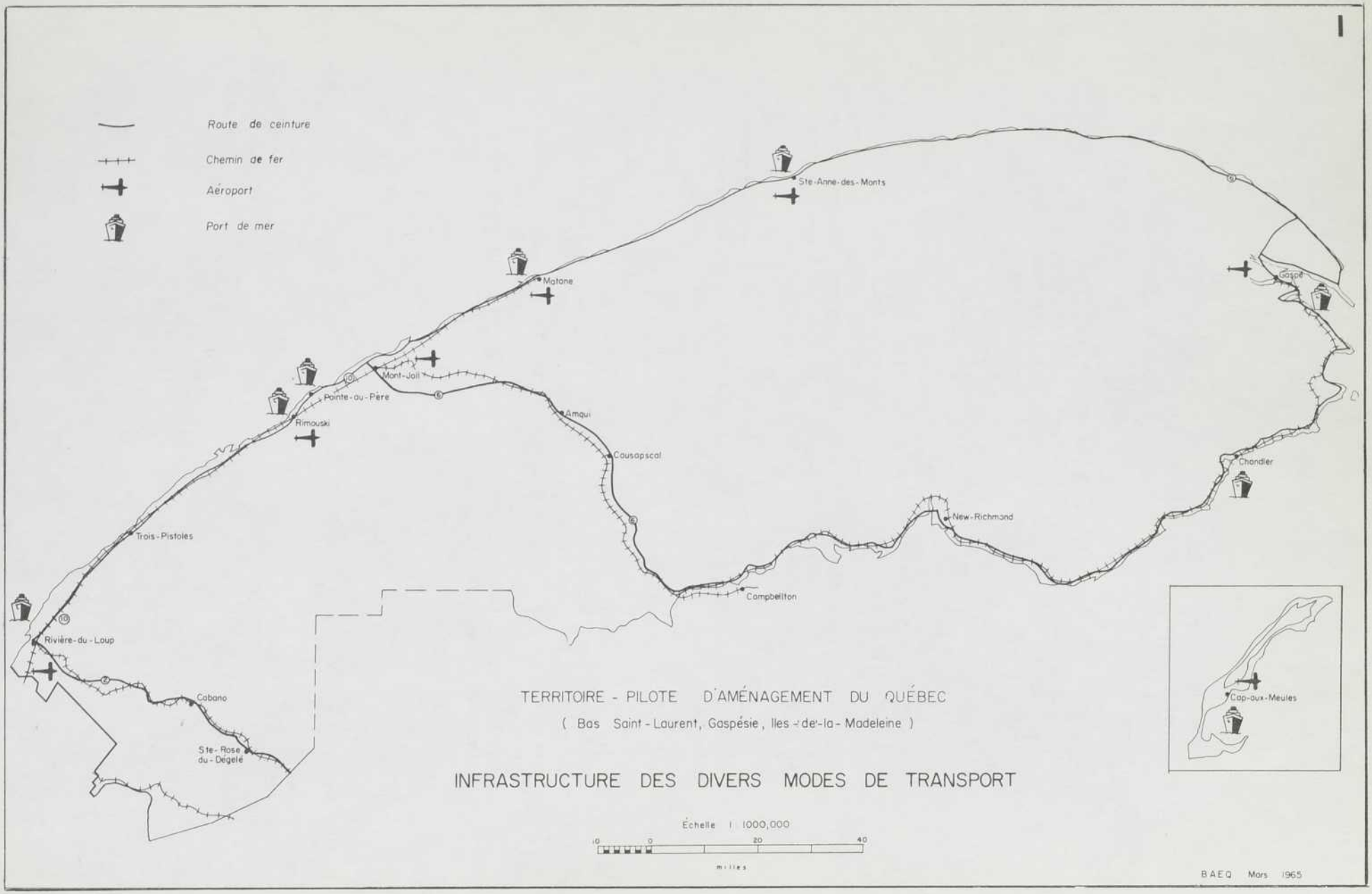
Il en résulte que les marchés éloignés ou proches au point de vue géographique sont inaccessibles à cause d'un manque d'organisation ou à cause de barrières légales injustifiées.

3 - Préoccupation de la population

On vient de dégager à larges traits les grands problèmes des transports, problèmes d'ailleurs très bien sentis par la population qui s'est mise à la recherche des solutions. Un premier travail sur les

---

+- cf figure I, page suivante


Route de ceinture
Chemin de fer
Aéroport
Port de mer
Ste-Anne-des-Monts
Matane
Gaspé
Mont-Joli
Pointe-au-Père
Rimouski
Amqui
Causapscal
Chandler
New-Richmond
Trois-Pistoles
Campbellton
Rivière-du-Loup
Cabano
Ste-Rose du-Dégelé
Cap-aux-Meules
TERRITOIRE - PILOTE D'AMÉNAGEMENT DU QUÉBEC
(Bas Saint-Laurent, Gaspésie, Iles-de-la-Madeleine)
INFRASTRUCTURE DES DIVERS MODES DE TRANSPORT
Échelle 1: 1000,000
10 0 20 40
milles
BAEQ Mars 1965

"Problèmes du transport dans la région du Bas Saint-Laurent" avait été fait par Monsieur Pierre Camu en 1960, à la demande du Conseil d'Orientation Economique du Bas-St-Laurent (C.O.E.B.)

Quelque temps plus tard, en 1963, les Chambres de Commerce de Baie-Comeau, Hauterive, Mont-Joli, Rimouski et Sept-Iles présentaient un mémoire au gouvernement provincial: "Le transport dans l'économie de la région du golfe et du Bas St-Laurent", surtout axé sur la liaison entre les deux rives.

En février 1964, à la demande du Ministère de l'Industrie et du Commerce, qui voulait peut-être donner suite au mémoire des Chambres de Commerce, la firme SORES inc. soumettait un rapport dans lequel elle étudiait quelques problèmes de l'industrie du camionnage: "La Régie des Transports et le camionnage dans le Bas St-Laurent".

Enfin, on trouve aussi des travaux rédigés par M. Huet Massue: "Year Round Navigation between Rimouski and the North Shore in the Gulf of St. Lawrence" (1957) "The Region with a Future, the Gulf and Lower St-Lawrence."

Pour en arriver à définir l'organisation rationnelle de l'économie du territoire-pilote, le BAEQ se devait de ne pas négliger l'étude des moyens de communication. Les textes qui suivent sont le fruit de ses premiers travaux Ils proposent des moyens visant à assurer l'accessibilité aux marchés pour un coût minimum en dépit des distances.

Premier chapitre

Le transport par voie aérienne

Ce chapitre analysera la situation du transport aérien sous le double aspect de l'offre et de la demande. L'exposé des principaux problèmes permettra de fixer les objectifs à atteindre et les moyens à prendre pour les réaliser.

Avant d'aborder les trois points mentionnés, il serait utile de situer le transport par air dans son cadre légal.

Première partie: Cadre légal du transport par air +

C'est le gouvernement fédéral qui réglemente l'aviation civile. Cette réglementation s'exerce en vertu de la loi de 1919 sur l'aéronautique et comporte trois parties:

- la première partie traite de l'aspect technique de l'aviation civile, c'est-à-dire l'immatriculation des appareils, le permis aux aviateurs, l'entretien des aéroports, les installations et la réglementation de la navigation aérienne, etc. etc.;

- la deuxième partie touche l'aspect social et économique des services aériens commerciaux;

- la troisième partie a rapport aux questions d'administration interne des services de l'Etat se rattachant à la loi.

Cette loi est appliquée par deux organismes:

- l'aspect technique relève du Directeur de l'Aviation Civile, sous la surveillance du sous-ministre adjoint, responsable des Services de l'Air au Ministère des Transports;

- les aspects sociaux et économiques des services aériens commerciaux relèvent de la Commission des Transports aériens à laquelle incombent certaines fonctions relatives à la réglementation de ces services.

+ Inspiré de l'Annuaire du Québec, 1963.

Deuxième partie: L'offre et la demande du trafic aérien

Les considérations qui vont suivre porteront sur:

- l'offre de transport aérien, c'est-à-dire la nature des différentes compagnies de transport qui opèrent tant à l'intérieur du territoire-pilote qu'à l'échelle de la province, leur équipement, les permis qu'elles détiennent, la classe de service offert et l'infrastructure en place.

- la demande du transport aérien. L'étude de l'évolution du trafic passagers et marchandises de chacun des transporteurs du territoire, au cours des dernières années, sera le principal point discuté.

A.- LES COMPAGNIES DE TRANSPORT ET LEUR EQUIPEMENT

L'équipement constitue un des premiers éléments à retenir dans l'analyse des transporteurs aériens. Ces derniers seront divisés de la façon suivante:

1.- Ceux qui opèrent à l'intérieur du territoire-pilote

La région-pilote est desservie par trois compagnies de transport par air dont une régionale: Québecair, et deux locales: Matane Air Service et Air Gaspé. Un transporteur régional, par définition, est celui qui a été licencié pour effectuer un service cédulé (Classe I) (1). L'aviation civile utilise pour ce cas l'appellation "Transporteurs de groupe II". Les transporteurs locaux se définissent d'abord selon leur revenu annuel

---

(1) Voir annexe I pour interprétation des différentes classes.

brut et ensuite par leur non-appartenance aux groupes supérieurs. Dans ce cas, les définitions de l'aviation civile utilisent la dénomination "Transporteurs de groupe III" quand leur revenu brut annuel se situe entre $400,000 et plus; "transporteurs de groupe IV" quand le revenu brut annuel est compris entre $60,000 et $400,000. Un transporteur ayant des revenus de moins de $60,000 peut être assimilé au groupe IV s'il a été licencié pour effectuer un service de transport public de marchandises et de passagers moyennant un taux unitaire +

a) Leur équipement:

La flotte d'appareils des trois transporteurs est constituée comme suit ++:

1) Québecair Inc. possède

3 Turbopropulseurs F 27 Fairchild à capacité de 36 passagers chacun.
4 DC 3 à capacité de 28 passagers chacun.
1 Beechcraft de 6 passagers.
1 avion cargo C 46 d'une capacité de 14,000 livres.

2) Matane Air Service, dont la base d'opération est située à Matane, utilise:

2 DC 3 à capacité de 28 passagers chacun.
3 Lockeeds à capacité de 10 passagers chacun.

3) Air Gaspé possède les types d'avions suivants:

1 DC 3,
2 Lockeeds 10 A,
2 Pipers Apache,
1 Norseman et 1 Cessna 180

+ Source: Catalogue du Bureau Fédéral de la statistique.

++ Données fournies par les transporteurs aériens.

2.- A l'échelle de la province (+)

A l'échelle de la province de Québec, d'autres transporteurs s'ajoutent à la liste qui vient d'être dressée.
Ce sont:

a) Un transporteur national: Air Canada

Dans son équipement se retrouvent des Vanguards et des Viscounts.

b) Nordair Limitée

Quoique n'effectuant pas un service de classe I, cette compagnie a été considérée par l'aviation civile comme appartenant au groupe II de transporteurs (le même que celui de Québecair). Les appareils utilisés sont:

4 DC 4,
8 DC 3,
6 C-46,
5 Cansos PBY-5A.

Le grand nombre de C 46 (avion cargo) possédé par Nordair est dû aux contrats à longs termes détenus par cette compagnie, spécialement ceux du ravitaillement des installations de la ligne de défense DEW et du transport de l'huile en divers points inaccessibles par bateaux.

(+) Annuaire du Québec, 1963.

c) Les Ailes du Nord Limitée opèrent sur 450 milles de route environ avec:

3 DC 3,
2 Cansos,
3 Norseman,
4 Beavers,
1 Beechcraft et 1 Otter.

d) Le Service Aérien de la Province

Le gouvernement du Québec est propriétaire du Service Aérien de la Province, placé sous le contrôle du Ministère des Transports et Communications et composé d'appareils de types divers, principalement de Cansos.

B.- LES CIES DE TRANSPORT ET LES PERMIS

Dans l'accomplissement de sa tâche, la Commission des Transports Aériens délivre des permis qui habilitent les transporteurs à fournir un service déterminé.

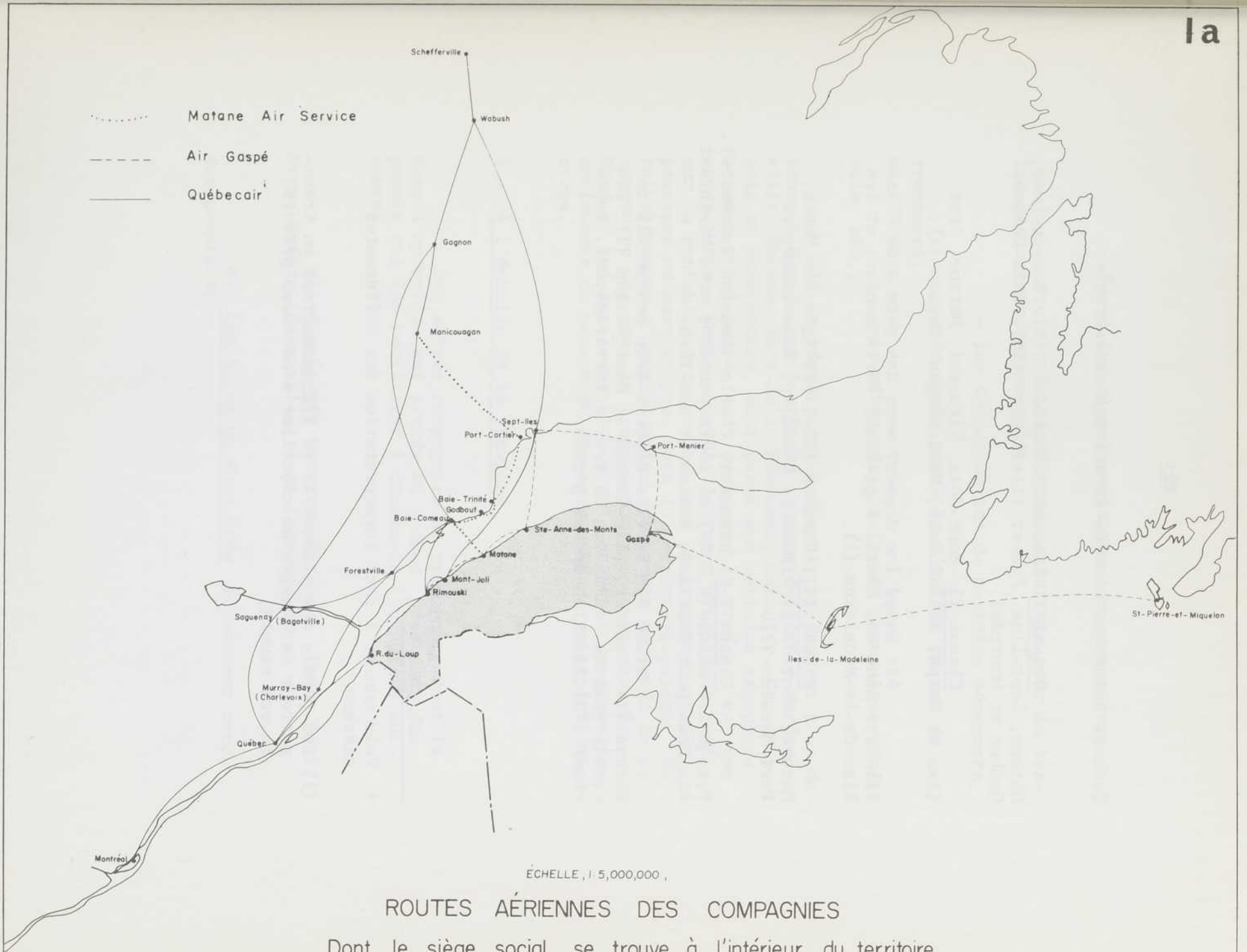
1.- A l'intérieur du territoire-pilote

Les transporteurs aériens du territoire-pilote peuvent se diviser en deux classes selon la nature des services qu'ils fournissent:

a) Québecair fournit un service à horaire fixe.

b) Matane Air Service et Air Gaspé offrent des services aériens réguliers entre des points déterminés.

Québecair prit son nom actuel en 1953, lors de la fusion d'Air Rimouski, fondé en 1947 et de l'aviation du Golfe. Cette compagnie dessert actuellement Montréal, Québec, les régions du Saguenay, de la Côte-Nord, du Bas St-Laurent, du Labrador et du Nouveau



ÉCHELLE, 1:5,000,000,

ROUTES AÉRIENNES DES COMPAGNIES

Dont le siège social se trouve à l'intérieur du territoire

B.A.E.Q. Mars 1965

Québec, selon les classes de service suivantes +:

Classe I: Rimouski, Mont-Joli, Rivière-du-Loup, Matane, Sept-Îles, Forestville, Chicoutimi, Baie-Comeau, Québec et Montréal.

Classe II: Mont-Joli, Rimouski, Matane, Sept-Iles et Gaspé, Baie-Comeau, Manicouagan, Gagnon (1).

Air Gaspé Inc dessert avec des permis de Classe II: Ste Anne des Monts, Sept-Iles, Port-Meunier, et les Iles-de-la-Madeleine (1).

Classe III: Murdochville, Ste Anne des Monts, Matane, Mont-Joli, Rimouski, Chandler, Bonaventure et Port Meunier (1).

Classe 9-2: Rimouski, Charlo (Nouveau Brunswick), Presqu'Ile Maine (U.S.A.) et correspondance avec Northeast Airlines pour Portland, Boston et New-York.

Matane Air Service dessert avec des permis de Classe II: Godbout, Baie-Comeau et Manicouagan (1). Diverses raisons, au niveau du trafic intrarégional, empêchent l'utilisation de ces permis.

+ Voir annexe 1 pour interprétation des différentes classes.

(1) Les permis des classes II et III permettent au transporteur de changer ou canceller sans aucun préavis, le vol cédulé.

Parmi les plus importantes, on peut citer:

- la faible demande existante pour le trafic passager ou marchandise,

- les défectuosités de certains aéroports,

- le choix possible d'autres moyens de transport,

- le niveau de l'activité economique générale, etc..

Il en résulte que Québecair ne dessert plus Matane et Gaspé, que Air Gaspé ne peut desservir Murdochville, Matane, Mont-Joli, Rimouski, Chandler, Cap d'Espoir et Bonaventure, soit parce que certains aéroports ne sont pas à point, soit parce que le trafic n'est pas assez élevé. Cette constatation nous fournit un indice sur la rentabilité des opérations de transport aérien, passager ou marchandise, dans le territoire-pilote. Un tel phénomène d'inutilisation des permis délivrés ne se rencontre pas dans le transport aérien entre les Côtes Nord et Sud du fleuve St-Laurent, en dépit de la baisse croissante du mouvement des marchandises entre les deux rives.

2.- A l'échelle de la Province

Les autres compagnies de transport, dont la base d'opération est située au Québec, possèdent des permis qui les habilitent à desservir les points suivants:

a) Air Canada dessert: Montréal, Trois-Rivières, Québec, Bagotville, Sept-Iles et Rouyn.

b) Les Ailes du Nord Ltée desservent avec des permis de:

Classe I: Havre St-Pierre, Natashquan, Harrington, Harbour, Blanc Sablon, Mingan, Baie-Johan, Beetz, La Tabatière, St-Augustin, Gethsémanie, Rivière au Tonnerre, Aquanish, Tête à la Baleine, Old Fort Bay.

Classe III: Gagnon, Peppler, Midway, Mount Wright, Carol, Wabush, Ross Bay.

c) Nordair possède les classes de permis suivantes:

Classe II:

1) services réguliers entre Montréal, Roberval, Fort Chimo, Frobisher, Cape Dyer, Hall Beach et Resolute Bay,

2) entre Montréal, Val D'Or et Grande Baleine,

3) entre Montréal, Kingston, Oshawa, Toronto, Hamilton et Windsor.

Classe III: entre Roberval, Alma, Bagotville, Québec, La Tuque, Montréal, Chibougamou, Chute des Passes, Fort McKenzie, Asbestos Hill et Schefferville.

d) Le Service aérien de la Province, avec ses 14 appareils, s'occupe des arrosages de feux de forêt, du transport des membres du cabinet provincial et des hauts fonctionnaires.

C.- L'INFRASTRUCTURE

Dans ce chapitre, l'objectif poursuivi est de relever les principales caractéristiques physiques et climatologiques des aéroports licenciés (1) à l'intérieur du territoire-pilote. Une simple énumération des

(1) Les aéroports non licenciés situés dans le territoire-pilote sont: Bonaventure, Chandler, Causapscal, Murdochville, Carleton et bon nombre de pistes privées.

endroits où ils sont situés permettra de voir qu'ils sont de loin les plus importants à cause de la population qu'ils desservent: Mont-Joli, Rimouski, Rivière-du-Loup, Matane, Ste Anne des Monts, et Gaspé. Il y a lieu de diviser ces aéroports en deux groupes:

- ceux munis de procédures d'approche par instrument c'est-à-dire licenciés et équipés afin de permettre d'atterrissage en tout temps moyennant certaines conditions spécifiques.

Ainsi à Mont-Joli, les conditions topographiques de la zone et les appareils de télécommunication disponibles ont permis de fixer comme minima 700 pieds pour la hauteur de plafond et 1 mille pour la visibilité dans le cas des approches directement axées sur la piste d'atterrissage. Ces limites s'élèvent à 900 pieds de hauteur de plafond et 2 milles de visibilité dans le cas des approches en cercle. A Rivière-du-Loup, l'approche directe n'est pas autorisée mais, pour l'approche en cercle, les limites respectives du plafond et de la visibilité sont portées à 500 pieds et à 1 mille et demi.

- les aéroports dépourvus de procédures d'approche par instrument: Rimouski, Matane, Ste Anne des Monts et Gaspé. Les restrictions quant aux limites de plafond et de visibilité imposées à ces aéroports sont plus élevées en raison de leur manque d'appareils de télécommunications.

Le tableau I (voir page suivante) donne un résumé des principales caractéristiques des aéroports licenciés:

Tableau I: PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES AEROPORTS LICENCIES

Localités	Nombre de pistes	Elevation Pieds	Longueur Pieds	Largeur Pieds	Type de Revêtement	Propriétaire
Mont-Joli (1)	2	172	6,000	150	Asphalte	MT (2)
Rimouski	1	82	4,000 4,600	150	75% asph. 25% gravier	Municip.
R. du-Loup	1	425	6,000	200	Asphalte	Municip.
Matane	2	68	3,000 3,000	500	Gazon & Sable	Municip.
Ste Anne des Monts	1	72	4,600	150	Gravier	Air Gaspé
Gaspé	1	100	4,000	200	Gravier	Municip

Source: Canada Air Pilot, 1964

(1) Il existe une 3e piste d'atterrissage actuellement fermée.

(2) MT: Ministère des Transports (Ottawa)

Il est à remarquer que les aéroports mentionnés possèdent la longueur exigée pour qu'un DC 3 puisse atterrir avec sécurité. De plus, la faible élévation des pistes d'atterrissage (non supérieure à 500 pieds) constitue un facteur positif dans la détermination de la longueur nécessaire au décollage ou à l'atterrissage des avions. Il ne faudra cependant pas conclure pour autant au bon état des pistes d'atterrissage. En effet, certains aéroports, celui de Gaspé en particulier, présentent une très faible résistance lors de l'atterrissage, en raison de la nature des matériaux qui composent le "bedding".

A ce genre d'inconvénients d'ordre physique, il faut ajouter certains désavantages climatologiques et météorologiques. Dans ce rapport, il n'a pas été possible de présenter, pour tous les aéroports, des analyses de caractéristiques importantes telles que la hauteur des nuages (sens vertical) et la visibilité (sens horizontal), la vitesse et la direction prédominantes du vent en relation avec l'orientation de la piste d'atterrissage. Ces points peuvent expliquer l'abandon temporaire de quelques terrains d'aviation dans la région. Cependant les données statistiques publiés par la division météorologique du Ministère Fédéral des Transports permettent de faire l'analyse de ces facteurs en relation avec au moins un aéroport: celui de Mont-Joli (1).

En ce qui concerne le facteur brouillard, l'aéroport de Mont-Joli est inférieur à ceux de Dorval et de Québec, mais supérieur à celui de Cap-aux-Meules. Le tableau II indique le nombre de jours avec visibilité de moins de 5/8 de mille et précise aussi les mois où ce désavantage se fait le plus sentir, soit d'avril à septembre.

---

(1) Nous aurons ces données pour le rapport final.

Tableau II: MOYENNE DE BROUILLARD ENREGISTREE SUR 10 ANS (1941-1950)
(EN JOURS OU LA VISIBILITE EST DE MOINS DE 5/8 DE MILLE)

	Jan.	Fev.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	TOTAL
Mont-Joli	1.4	0.9	1.9	2.4	4.4	3.6	4.4	3.6	4.0	5.1	4.5	1.2	37.4
Québec	3.6	1.0	2.9	3.4	2.0	1.0	2.5	1.4	4.0	3.3	4.3	2.6	32.9
Cap-aux - Meules	4.8	4.7	7.4	11.3	13.3	12.7	9.6	5.0	5.2	6.3	6.8	5.1	92.2
Montréal	1.6	1.9	2.1	1.0	1.1	1.1	1.0	1.4	1.4	2.5	3.3	3.0	21.4

Source: Monthly Fog Data, M.K. Thomas. Ministère des Transports, Section Météorologique, Toronto.

Deux autres critères vont permettre de comparer l'aéroport de Mont-Joli à celui de Dorval. Ce sont:

- le nombre de fois où les observations ont indiqué un plafond de 200 pieds ou moins et une visibilité de ½ mille ou moins (1);

- le nombre de fois où les observations ont indiqué un plafond de moins de 1000 pieds et une visibilité de 1 mille ou moins (1).

Sachant déjà que la hauteur de plafond et la visibilité minima établies par le Ministère des Transports pour les atterrissages directement axés sur la piste, à Mont-Joli, sont de 700 pieds et de 1 mille, ces deux critères nous permettront aussi d'y connaître les conditions d'atterrissage pendant l'année.

Comme l'indiquent les tableaux III et IV, (page suivante) les conditions de visibilité et de plafond sont, en général, meilleures à l'aéroport de Dorval.

Dans le cas spécifique de l'aéroport de Mont-Joli, une analyse basée sur l'hypothèse la plus défavorable (conditions minima), soit 700 pieds de hauteur de plafond et 1 mille de visibilité, dans le cas des approches directement axées sur la piste, indique que les conditions d'atterrissage, en relation avec les deux facteurs précités, sont excellentes à 90% durant le mois de février, le pire de l'hiver. Sur un total de 720 occasions, 70 seulement présentait un plafond de 1000 pieds ou moins et une visibilité de 1 mille ou moins.

Considérons maintenant une autre caractéristique en relation avec les aéroports: la vitesse et la direction prédominante du vent en relation avec l'orientation de la piste d'atterrissage (voir figure No. 2). Mentionnons tout d'abord l'immense avantage que confèrent à Mont-Joli ses deux pistes d'atterrissage, l'une de 6000 pieds

---

(1) Ces observations sont effectuées à raison de 720 par mois, soit une à toutes les heures.

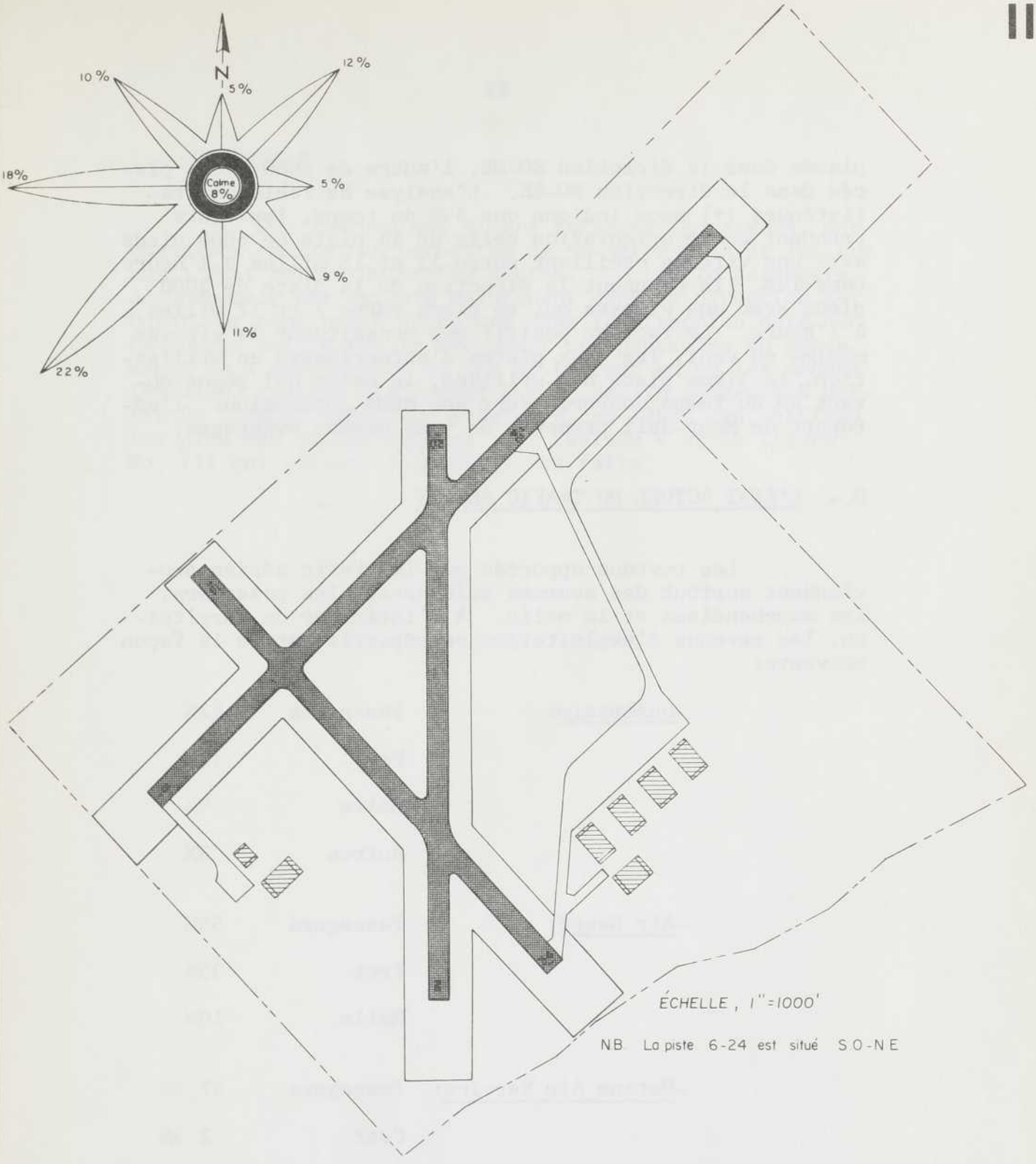
Tableau III: NOMBRE D'OCCASIONS OU LA HAUTEUR DE PLAFOND ETAIT DE 200 PIEDS OU MOINS ET LA VISIBILITE DE ½ MILLE OU MOINS (moyenne 1950-1961)

	Jan.	Fev.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.
Mont-Joli	9.9	13.9	12.5	14.2	17.3	19.9	18.1	13.9	15.4	8	10.8	9.7
Dorval	4.3	5.8	3.6	5.3	1.8	2.3	1.3	1.4	2.7	5.3	4.9	7.4

Tableau IV: NOMBRE D'OCCASIONS OU LA HAUTEUR DE PLAFOND ETAIT DE 1000 PIEDS OU MOINS ET LA VISIBILITE DE 1 MILLE OU MOINS (moyenne 1950-1961)

	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct	Nov.	Dec.
Mont-Joli	69.4	70.2	54.4	44.9	35.0	35.5	27.4	24.5	23.1	20.0	37.3	50.8
Dorval	38	45	30	14	3.5	5.7	4	3.3	7.4	12	20	43

Source: General Summaries of hourly weather observations in Canada, Part II, Ministère des Transports, Section Météorologique, Toronto, 1961.



AÉROPORT DE MONT-JOLI et ORIENTATION DES VENTS

(Pourcentage de fréquence, période 1944-1954)

BAEQ Mars 1965

placée dans la direction SO-NE, l'autre de 3000 pieds placée dans la direction NO-SE. L'analyse de tableaux statistiques (+) nous indique que 34% du temps, les vents prennent comme orientation celle de la piste de 6000 pieds avec une vitesse oscillant entre 11 et 15 milles à l'heure. Dans 19%, ils prennent la direction de la piste de 3000 pieds avec une vitesse qui se place entre 7 et 17 milles à l'heure. Le facteur positif que constituent la vitesse minime du vent, les deux pistes d'atterrissage en utilisation, la 3ième piste non-utilisée, le calme qui règne durant 8% du temps converge vers une même conclusion: l'aéroport de Mont-Joli présente de très grands avantages.

D.- L'ETAT ACTUEL DU TRAFIC AERIEN

Les revenus apportés par le trafic aérien proviennent surtout des sources suivantes: les passagers, les marchandises et la malle. A l'intérieur du territoire, les revenus d'exploitation se répartissent de la façon suivante:

-Québecair:	Passagers	82%
	Frêt	11%
	Malle	4%
	Autres	3%
-Air Gaspé:	Passagers	55%
	Frêt	35%
	Malle	10%
-Matane Air Service:	Passagers	97.5%
	Frêt	2.5%

(+) Climatic Summaries for Selected Météorological Stations in Canada. Ministère des Transports, Section Météorologique, Toronto - Ontario - 1959.

1.- Québecair

Une analyse des divers facteurs, passagers, marchandises, malle, va permettre de projeter plus de lumière sur l'état actuel du trafic aérien. Le trafic passagers de Québecair est orienté maintenant dans la direction Est-Ouest, et continue à décroître dans la direction Nord-Sud. La courbe suivie par le mouvement des passagers en provenance ou à destination du Bas St-Laurent entre les années 1958-1963 indique clairement que le déclin commence à partir de l'année 1960 pour atteindre, en 1963, les chiffres les plus bas jamais obtenus. Le tableau V et la figure No. III qui suivent illustrent ces faits.

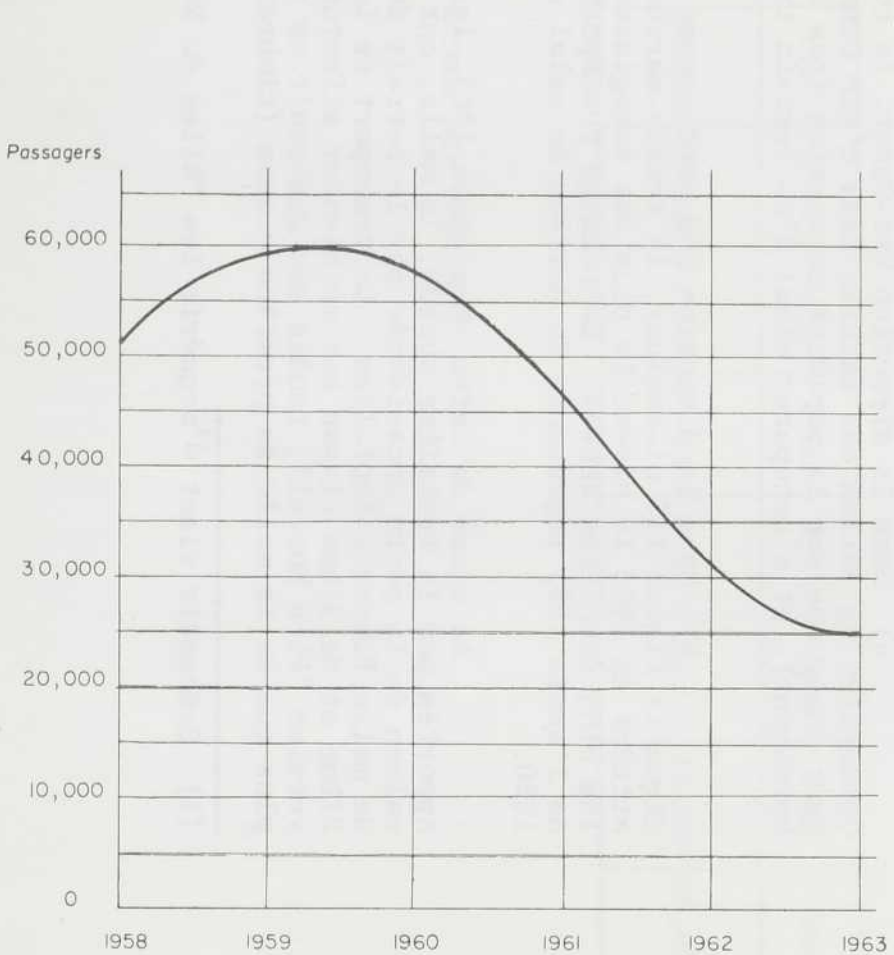
Tableau V: TRAFIC PASSAGERS (QUEBECAIR) EN PROVENANCE OU A DESTINATION DU BAS ST-LAURENT (Direction Nord-Sud).

ANNEES / DESTINATION	1958	1959	1960	1961	1962	1963
COTE SUD	25,523	29,825	28,906	22,036	13,180	13,165.
COTE NORD	24,908	29,323	28,415	23,914	13,416	11,838

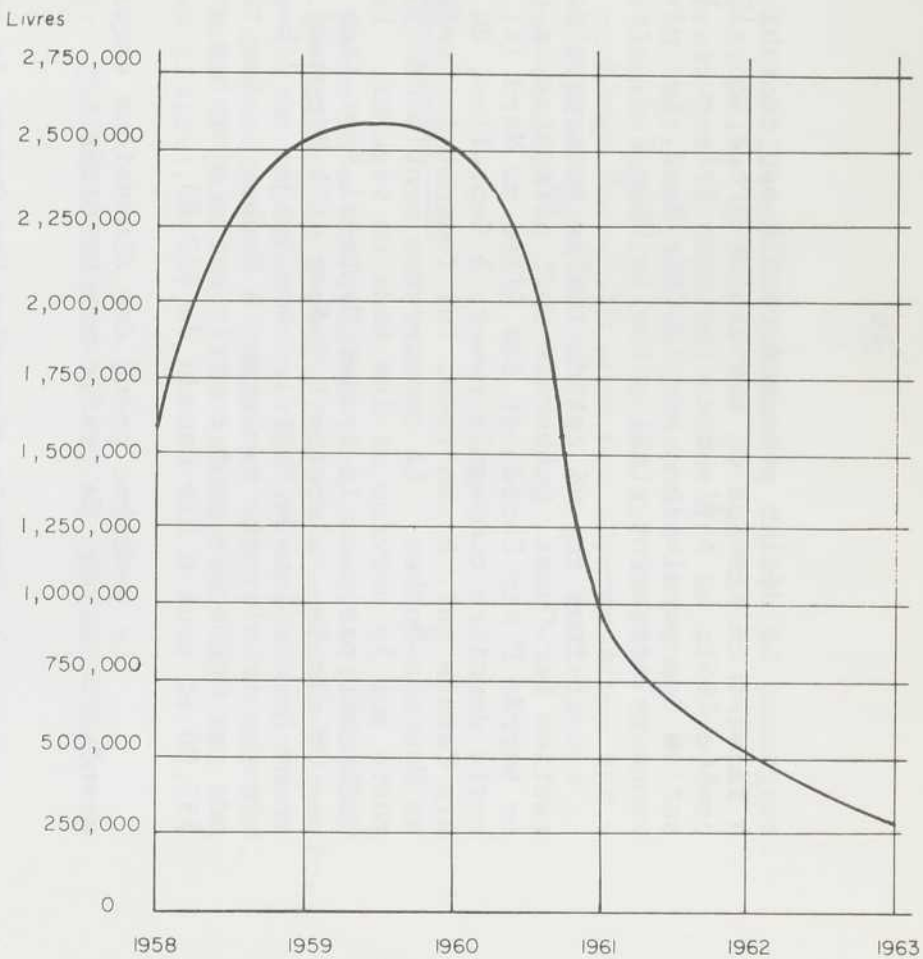
COURBE DU TRAFIC PASSAGERS ET MARCHANDISES

(Entre les rives du St-Laurent durant les dernières années)

(Par Québecair)



TRAFIC PASSAGERS



TRAFIC MARCHANDISES

BAEQ Mars 1965

Le déclin prononcé révélé par ce tableau est dû à la mise en service du traversier "Père Nouvel" le 29 décembre 1961, et à d'autres facteurs tels que: la stabilisation des populations sur la Côte Nord, les niveaux de revenus relativement stables sur la Côte Sud, etc..

Pour ce qui est du trafic passagers dans la direction Est-Ouest, Québecair doit affronter la concurrence serrée D'air Canada et des Ailes du Nord (1). En effet, cette dernière compagnie remet, à Sept-Iles, du trafic à Air Canada qui, à son tour, lui fournit le trafic destiné au Nouveau-Québec. La concurrence mentionnée plus haut porte sur le service et les taux en vigueur. Le F-27 de Québecair parcourt le trajet Montréal-Sept-Iles en 3 heures 05 minutes, s'arrête à Québec et à Rimouski. Le Viscount de Air Canada fait le même trajet en 2 heures 35 minutes et s'arrête seulement à Québec. Les taux réclamés par Québecair pour couvrir cette distance sont de $37.00 et ceux d'Air Canada de $32.00.

Le problème prend des dimensions encore plus grandes au niveau du trafic-marchandises:

a) Dans la direction Est-Ouest, la compagnie Québecair, en raison des faibles taux d'Air Canada, ne peut jouer que sur la rapidité du service (pas de transbordement), et s'accaparer ainsi d'un certain trafic.

b) Dans la direction Sud-Nord, comme nous l'indique la figure III ci-incluse, le trafic-marchandises a atteint en 1963 le niveau le plus bas enregistré pendant les cinq dernières années. Le tonnage transporté au cours de l'année 1963 représente le dixième de celui de l'année 1960.

Au cours de cette même année 1963, les revenus apportés par la troisième source, la malle, ont diminué en raison de la perte occasionnée par le retrait du contrat de malle Rimouski-Sept-Iles. Le transport de la malle de 2ième et de 3ième classe est maintenant effectué par le traversier "Père Nouvel", tandis que Québecair ne s'occupe plus que de la malle de première classe (timbres de 5 sous).

---

(1) Québecair vient d'acquérir les "Ailes du Nord".

En conclusion, la situation du trafic passagers, marchandises, malle, présente des perspectives d'avenir assez sombres, car la compagnie a atteint un niveau de stabilité qui est fonction du niveau des revenus. De plus, la récente augmentation de 15% sur le coût des pièces de rechange Fairchild aura des répercussions sur les frais d'exploitation de la Cie, ce qui contribuera à briser cet équilibre.

2.- Matane Air Service

Comme il a été indiqué plus haut, le trafic passagers de Matane Air Service lui apporte 97.5% de ses revenus. Or cette compagnie a vu réduire considérablement son nombre de passagers à la suite de l'apparition du N.A. Comeau au mois de juin 1962. Le tableau VI l'indique de façon assez claire:

Tableau VI: TRAFIC-PASSAGERS DE MATANE AIR SERVICE.

ANNEES	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
NOMBRE DE PASSAGERS	24,000	17,000	23,000	26,255	34,614	21,537	11,434	18,438

Source: Matane Air Service.

De plus, la mécanisation de l'industrie forestière, la construction projetée d'un nouveau traversier pour le mois de mai 1966 vont affaiblir davantage la position déjà précaire de cette compagnie opérant qu'entre les deux rives. Il est à remarquer aussi que la faible distance de 41 milles qui sépare Matane de Baie-Comeau ne joue pas en faveur du transport par air, car le traversier N.A. Comeau ne parcourt cette distance qu'en 2 heures 30 minutes. De plus, le coût du voyage par le N.A. Comeau est de $3.00 alors que Matane Air Service réclame $8.75. Ce trajet apporte à Matane Air Service les 9/10 de ses passagers. L'argument de la faible distance s'applique aussi au transport-marchandises. La faible valeur à la livre des marchandises telles les patates, le lait, ne justifie pas l'utilisation de ce mode de transport. Il ne s'avère profitable que pour les marchandises requises d'urgence (pièces de camion), et les matières périssables et fragiles. En résumé, à moins d'un changement d'importance qui modifierait la structure économique de la région située à l'intérieur des routes aériennes de la compagnie, ou d'une intégration des services aériens, il n'est réservé aucune perspective d'avenir vraiment brillante pour Matane Air Service.

3.- Air Gaspé

La situation de la compagnie Air Gaspé est différente de celle des deux autres compagnies pré-citées, car son trafic a marqué une augmentation ces dernières années.

Toutefois, quoique le trafic de Air Gaspé ait augmenté, le chiffre d'affaires de cette compagnie a diminué de 70%, en 1963, par rapport à l'année 1960. De plus, les revenus nets n'ont pas évolué en dépit des coupures réalisées (nombre total du personnel et leur salaire), et des modifications apportées à leur équipement. Les principales raisons qui expliquent cette situation sont les suivantes:

a) Le retrait de la subvention que le gouvernement provincial leur avait accordé jusqu'en 1960 afin d'assurer l'entretien de l'aéroport. Cette subvention absorbait d'ailleurs la majeure partie de leurs frais d'opération,

b) L'entretien défectueux de l'aéroport de Gaspé augmente leurs frais d'opération et d'immobilisations (achat de niveleuse, etc),

c) Si le tonnage de la malle est demeuré stable ces dernières années, le volume occupé par unité de poids a triplé. De plus, la compagnie transporte cette malle sur des lignes déficitaires.

d) L'augmentation du trafic-marchandises est relative. En effet, les taux appliqués pour le transport de marchandises (ex: la nourriture qui vient de Rimouski par Rimouski Transport) sont très bas et représentent 50% du taux normal pour un minimum de 2,000 livres.

e) Le même phénomène se répète pour le trafic passagers. Le contrat qui liait Air Gaspé avec le Ministère des Terres et Forêts jusqu'en l'année 1960 apportait des revenus considérables à la caisse de cette compagnie.

Les considérations précédentes permettent de conclure que Air Gaspé, malgré l'augmentation du trafic constatée, se trouve dans une situation aussi précaire que les autres compagnies.

Les caractéristiques des transporteurs aériens qui desservent le territoire-pilote se retrouvent aussi chez les autres compagnies de transport aérien de la province. En effet, il existe une multitude de routes aériennes qui se croisent, une disparité dans les taux appliqués, une sous-utilisation de l'équipement, une politique nationale de transport incohérente et un service déficient ou inexistant pour certaines agglomérations du Québec.

E.- SOMMAIRE DES PROBLEMES:

Le transport aérien dans le territoire-pilote rencontre des difficultés majeures qui empêchent son bon fonctionnement. Elles proviennent:

- de la nature de cette industrie. Elle nécessite des coûts d'opération très élevés,

- de l'abandon relatif de certains aéroports du territoire-pilote,

- de la stabilisation des populations sur la Côte Nord, autrefois source de revenus importante,

- d'une stagnation de l'activité économique sur la Rive Sud,

- de la concurrence exercée soit par le même mode de transport (par exemple, Air Canada), soit par d'autres modes comme les traversiers.

Donc, d'une part, la demande est faible et tend à décroître à l'intérieur des routes aériennes desservies; d'autre part, les frais sont plus élevés en raison de l'augmentation du coût des pièces de rechange de certains types d'avions. Il en résulte donc que les finances des compagnies sont en mauvais état ou se soutiennent dans certains cas, grâce aux coupures faites au niveau du personnel administratif. Bref, pour survivre, le transport aérien nécessite qu'on lui injecte du sang nouveau.

Cette transfusion peut se réaliser soit sous la forme de subsides directs ou indirects, soit sous la forme d'une politique nouvelle de transport. En effet, les difficultés sont amenées par la multiplicité des compagnies et par la saturation des revenus apportés par les routes aériennes concédées ou desservies. Il y a d'ailleurs compénétration dans les deux cas. En définitive, la faible demande existante ne peut être partagée entre plusieurs compagnies.

Troisième partie: Les objectifs

Les problèmes exposés précédemment révèlent bien la situation précaire du transport par air dans le territoire-pilote en général. Il faut maintenant proposer des objectifs axés sur une perspective d'aménagement, en vue de redresser cette situation.

A.- RATIONALISER LA DISTRIBUTION DES ROUTES AERIENNES

Le choix de la compagnie qui devra desservir un nouveau point ne posera plus de difficultés si on retient comme élément prioritaire l'extension normale des routes déjà concédées. Cette mesure permettra à la Commission des Transports aériens de montrer plus d'impartialité dans l'adjudication des routes aériennes. Le permis, accordé à la Compagnie Nordair, d'exploiter la ligne Schefferville-Fort Chimo illustre bien ce cas: les compagnies Nordair et Québecair avaient toutes deux demandé un permis afin d'exploiter la route Schefferville-Fort Chimo. Or, la Commission des Transports aériens a accordé le permis à la Nordair, alors que Québecair se rend déjà à Schefferville. Pour Québecair, Schefferville - Fort Chimo était pourtant l'extension normale de ses routes. De plus, cette rationalisation évitera tout croisement inutile des routes aériennes. Cette façon d'agir implique l'utilisation de critères scientifiques dans la détermination de la surface à desservir et surtout du nombre de compagnies capables d'assurer ce service en se gardant une marge de bénéfices. L'exemple le plus frappant est celui de la ligne Rimouski-Gaspé pour laquelle Québecair détient un permis de classe II et Air Gaspé un permis de classe III . Aucun des deux permis n'est utilisé en raison de la non-rentabilité de cette ligne. L'émission d'un seul permis d'exploitation pour cette ligne ne résoudrait pas le problème si, comme c'est le cas, la compagnie bénéficiaire opère sur des routes aériennes saturées où il n'est plus possible d'augmenter

les revenus alors que le vieillissement du personnel, avec la séniorité qu'il entraîne, et les frais d'opération augmentent les dépenses d'exploitation. Toute distribution de routes aériennes doit donc retenir comme critère de base la possibilité de rendre accessible le transport par air à toute la population, moyennant une équitable distribution de routes aériennes suivie d'une détermination rationnelle du nombre de compagnies.

B.- UNE AMELIORATION JUDICIEUSE DE L'INFRASTRUCTURE ACTUELLE DEVRA PARFAIRE LA DISTRIBUTION DES ROUTES AERIENNES.

La complémentarité de ces deux objectifs est évidente car la nouvelle distribution préconisée ne porterait pas tous ses fruits si les facteurs qui entrent en jeu dans l'établissement de la rentabilité d'une ligne, parmi lesquels l'état physique des aéroports, n'étaient considérés. Ce concept n'implique cependant pas un saupoudrage nécessitant la modernisation de tous les aéroports existants, mais plutôt suppose la localisation et l'aménagement d'aéroports de type régional (+) centres de distribution et de regroupement du trafic. Nombreux sont les avantages qui découleraient de cette forme de regroupement. Les plus importants concernent la disponibilité de services (meilleure sécurité au passager), l'installation de tours de contrôle, le fonctionnement de stations de météorologie, etc..

C.- TOUTE LA POPULATION DU TERRITOIRE-PILOTE DEVRA ETRE BENEFICIAIRE DE CETTE NOUVELLE POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES ROUTES AERIENNES ET D'AMELIORATION DE L'INFRASTRUCTURE.

La réalisation de cet objectif sera rendue difficile dans la Gaspécie car, la topographie, la densité de population, le niveau des revenus et les conditions climatologiques et météorologiques variant sensiblement d'un endroit à l'autre, toute la région n'est pas astreinte aux

---

(+) Ce terme est développé plus loin.

mêmes normes d'opération. Toutefois des critères portant sur le type et l'équipement des avions rendent possible la desserte de cette région par le transport aérien. Cette question sera traitée dans le quatrième chapitre (Desserte de la Gaspésie).

D.- CE TROISIEME OBJECTIF NE SERA RENDU POSSIBLE QUE DANS LA MESURE OU ON SAURA AUGMENTER LA DEMANDE DE TRAFIC AERIEN.

La recherche d'un minimum de rentabilité à l'intérieur du réseau concédé devra être envisagée, car un état financier satisfaisant se traduira par un meilleur service au client. Bien que l'augmentation de la demande dépende, pour une large part, de la nouvelle structure économique de la région, il n'en demeure pas moins vrai qu'une analyse de la situation du transport par air à l'intérieur de la province peut faire émerger d'autres solutions capables d'augmenter la demande actuelle.

Quatrième partie: Les Moyens

Possibilités de réorganisation du transport aérien

L'évolution du transport aérien dépend pour une large mesure des moyens qui seront mis en oeuvre pour réaliser les objectifs proposés.

A.- REORGANISATION DU TRAFIC

L'examen de la situation du transport par air et des objectifs proposés suggère la nécessité d'unifier le trafic, soit par la formation d'une compagnie unique, soit par le maintien des compagnies existantes. Les avantages principaux qui peuvent découler de cette nouvelle conception du transport par air concernent les taux, le service fourni au client, une plus grande souplesse, etc.

La faible demande existante sur certaines routes aériennes provoque une disparité importante dans les taux utilisés, au Québec par le transport aérien. Sur la route Rimouski-Montréal, un passager paie $0.09 du mille tandis que, pour le trajet Iles-de-la-Madeleine- Rimouski, il paierait $0.15 du mille, si Air Gaspé utilisait son permis. La demande affecte énormément les taux, quelle que soit la distance à parcourir. Aussi, de Québec à Montréal, le taux est de $0.08 du mille, et il tombe à moins de $0.08 pour le trajet Sept-Iles - Montréal.

La formation d'une compagnie aérienne unique, desservant toutes les routes aériennes de la province, pourrait compenser en partie ces inégalités, car elle pourrait faire bénéficier les lignes déficitaires du profit réalisé sur les lignes payantes. Ceci pourrait diminuer sensiblement les taux en vigueur sur les lignes non-rentables (1)

---

(1) La valeur de cette affirmation est soumise au cadre juridique dans lequel évoluera le transport par air.

Il n'est pas exagéré d'avancer qu'une telle diminution de taux peut entraîner une augmentation subséquente de la demande, car le taux exigé pourrait devenir accessible à un plus grand nombre de personnes.

La formation d'une compagnie unique révèle un second avantage: l'amélioration des conditions dans lesquelles voyage le passager. Il est évident, en effet, que cette compagnie jouirait de plus de crédit moral auprès du Ministère Fédéral des Transports et pourrait exiger de ce Ministère un meilleur service pour les aéroports du territoire. Ainsi, à l'heure actuelle, il n'existe sur le territoire aucun service de pompiers capable de circonscrire un incendie qui pourrait survenir à l'atterrissage ou au décollage d'un avion.

La formation de cette compagnie unique serait le prélude à la formation d'une politique nationale de transport tenant compte de la réalité économique régionale. La délimitation de la "région économique" serait le critère à utiliser pour l'émission d'un permis permettant à un transporteur régional de fusionner les autres transporteurs locaux. Cette façon de procéder éliminerait toute discussion relative aux demandes présentées par les compagnies pour la desserte d'une ligne particulière, puisque la délimitation d'une région deviendrait une sorte de frontière.

Le statut juridique que posséderait ce transporteur ne fera pas l'objet du présent rapport. Contentons-nous d'indiquer certaines possibilités:

-propriété du gouvernement de la province. Cette formule est adoptée lorsqu'il s'agit de veiller à l'intérêt général.

- propriété d'une compagnie privée avec obligation de desservir à une fréquence déterminée tous les centres principaux situés à l'intérieur des routes aériennes concédées, sans considération pour l'aspect déficitaire ou payant de certaines lignes. Cette formule est souvent critiquée, car plusieurs personnes y voient une forme possible de monopole.

- propriété d'une compagnie dont les actions seraient possédées par les représentants du

transporteur régional et des deux transporteurs locaux unifiés.

- propriété d'une compagnie dans laquelle le gouvernement de la province détiendrait 51% des actions. On associerait ainsi les intérêts de l'Etat, en tant qu'actionnaire, à ceux de l'entreprise privée.

Cette liste de possibilités n'est pas exhaustive. Plusieurs autres formules pourraient déterminer le statut juridique de cette compagnie unique.

Si le trafic était unifié en conservant plusieurs compagnies de transport, les avantages ne seraient pas les mêmes que ceux obtenus par la formation d'une compagnie unique. En effet, on peut difficilement prétendre à une réduction des frais d'opération et des taux, puisque le double emploi de l'équipement et du personnel administratif continuerait comme par le passé. Cependant, ce moyen pourrait permettre de solutionner certains problèmes urgents tels que ceux relatifs à la division des revenus, à la distribution inégale des permis, le service fourni aux clients, etc..

B.- AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DU TRANSPORT PAR AIR.

L'hypothèse d'un trafic unifié opérant sur des routes aériennes bien distribuées nécessite l'amélioration des conditions physiques des aéroports existants, classés en deux catégories:

1.- Aéroports de type régional

Dans cette première catégorie, on trouve l'aéroport de Mont-Joli, pour les raisons suivantes:

a) les trois pistes d'atterrissage déjà existantes. Elles rendent possible l'atterrissage, quelle que soit la direction du vent.

b) les possibilités quant à un agrandissement futur. Les terrains à l'est de l'aéroport actuel appartiennent au gouvernement fédéral.

c) sa fonction de centre d'approvisionnement en équipement. Mont-Joli est le plus grand point d'entreposage d'équipement électronique destiné aux divers aéroports du district aérien de Montréal.

d) sa richesse en matériel de service: réservoir d'eau de 150,000 gallons, 9 réservoirs de 10,000 gallons d'essence en parfaite condition, son propre système électrique, son système de télécommunication.

e) les lumières d'approche sur le "runway 06-24" (piste de 6000 pieds).

f) l'installation prévue, pour cet été, du VOR (very high frequency omnidirectional range), appareil de repérage permettant de diriger avec précision, vers l'aéroport, tout avion qui vole où que ce soit à l'intérieur d'un cercle de rayon donné.

A l'heure actuelle, pour être dirigé vers l'aéroport, l'avion doit se localiser seulement selon 4 courses directionnelles précises. Il est important de souligner que ce nouveau système (VOR) couvrira toute la province, et ne sera installé qu'aux endroits suivants: Mont-Joli, Baie-Comeau, Sept-Iles, Iron Lake, Fort Chimo.

L'aménagement du territoire-pilote permet de prévoir des possibilités de développement économique accéléré dans le secteur Rivière-du-Loup - Matane et rend nécessaire la création d'un aéroport de type régional(1). Le développement économique prévu créera un trafic aérien auquel cet aéroport devra être capable de répondre. L'aéroport de Mont-Joli est celui qui semble le plus apte à remplir cette fonction. On pourrait, bien entendu, proposer celui de Rimouski, mais ses possibilités d'agrandissement semblent plutôt douteuses. En effet, cet aéroport est entouré de deux rivières se déversant dans le Saint-Laurent et d'une voie de chemin de fer.

---

(1) Aéroport de type régional capable techniquement d'accepter le trafic nécessaire à un secteur donné d'activité intense et de rendre ensuite possible la desserte de tout le territoire.

Le département de Construction du Ministère fédéral des Transports recommande, pour la construction d'un aéroport de type régional et muni de procédures d'approche par instrument, les minima suivants:

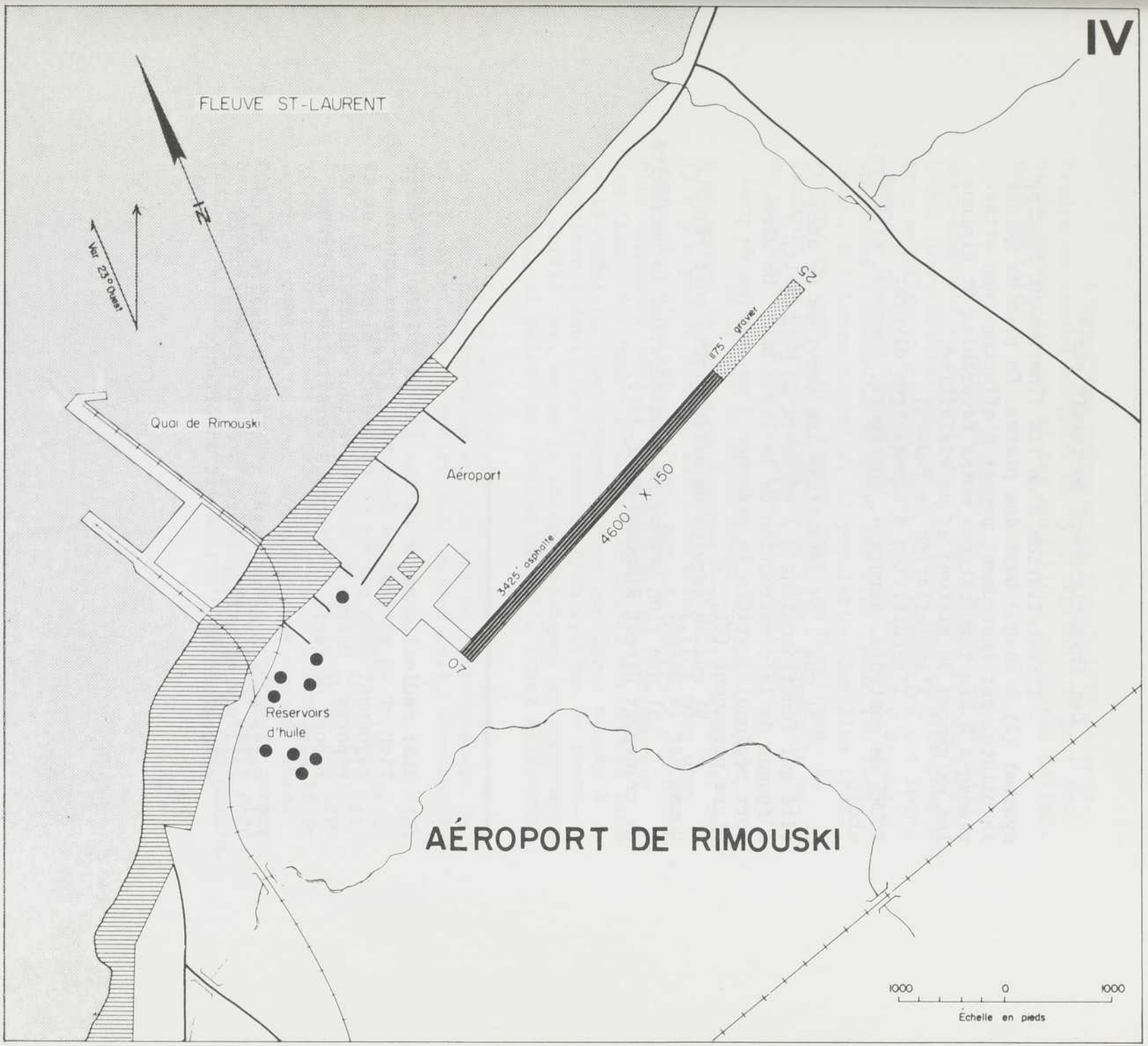
1) piste: 5,000 pieds,
2) "overshoot" (prolongation non pavée de la piste: 300 pieds,
3) dégagement total (sans aucun obstacle)
- dans le sens de la largeur: 400 pieds,
- dans le sens de la longueur: voie d'approche de 10,000 pieds devant être dégagée selon un angle de pente de 1 degré par 50 pieds (+).

Or, si l'on essayait de construire ce genre de piste à Rimouski, à partir du point 007 (voir figure No. 4), en direction Est-Ouest, le bout de la piste irait buter sur la voie ferrée, sans qu'il y ait possibilité d'y ajouter directement un "overshoot" et une voie d'approche raisonnable.

Cependant, tout transfert des services de l'aéroport de Rimouski à celui de Mont-Joli implique les conditions suivantes:

1) que l'on avise aux moyens de récupérer les investissements faits par Québecair à Rimouski;
2) que l'on complète l'équipement actuel de l'aéroport de Mont-Joli. Selon un estimé préliminaire, un investissement de $500,000.00 placerait l'aéroport de Mont-Joli dans des conditions des plus satisfaisantes.

(+) Ces dernières spécifications proviennent de la division de l'Aviation civile du Ministère des Transports.


IV
FLEUVE ST-LAURENT
NZ
Var 23° Ouest
Quai de Rimouski
Aéroport
25
1175' gravier
4600' X 150
3425' asphalte
10
Réservoirs
d'huile
AÉROPORT DE RIMOUSKI
1000
0
1000
Échelle en pieds

Cet investissement porterait sur:

- l'installation d'un ILS (instrument landing system) (1) à chaque bout des pistes. En plus de guider le pilote, cet instrument permet d'effectuer des atterrissages à des températures moins favorables et diminue les exigences de plafond et de visibilité;
- l'installation de radars;
- l'acquisition d'accessoires divers: TOURS de contrôle, aérogare, entrepôts, hangars, ateliers, etc.;

3) que l'on rétablisse les services de sécurité qui fonctionnaient à l'aéroport de Mont-Joli, à l'époque de la construction de la ligne DEW. Un aéroport régional justifie la présence d'un service de pompiers permanent (2);

4) que le service de météorologie soit rétabli comme par le passé;

5) que l'on prenne en considération la nécessité de transport direct Rimouski-Mont-Joli.

---

(1) ILS: radioalignement défini par un guidage en direction et un guidage en descente; les deux antennes rayonnent deux paires de faisceaux "plans". (Les Aéroports, Pierre D. Cot, Directeur général de l'Aéroport de Paris, Presses Universitaires de France, 1963).

(2) Cette mesure de sécurité s'avère nécessaire où décollages et atterrissages sont fréquents, où la concentration d'avions est importante.

L'hypothèse retenant la possibilité de construire un second aéroport de type régional ne peut devenir acceptable que si les conditions suivantes deviennent réalité:

(a) l'union directe des Iles-de-la-Madeleine avec Rimouski ou Mont-Joli, et des arrêts en Gaspésie à des jours déterminés. La fréquence des voyages pourrait être modifiée et rendrait peut-être nécessaire cet autre aéroport de type régional si Gaspé ou Chandler devenait un centre d'approvisionnement important pour les Iles. Comme, à l'heure actuelle, la population des Iles trouve tout ce dont elle a besoin dans les Maritimes, il faudrait que Gaspé ou Chandler puissent fournir le même service. Toutefois, cette union implique:

(a.1) que le gouvernement fédéral consente à suspendre le permis de Eastern Provincial Airways, car il n'y a pas de demande suffisante aux Iles pour deux compagnies d'aviation. Cette demande pourrait cependant être augmentée avec le développement du tourisme sur les Iles. A l'heure actuelle, le trafic aérien des Iles-de-la-Madeleine contribuerait dans une large mesure à favoriser l'équilibre financier d'un système de transport unifié car, outre le volume passagers en provenance des Iles, il existe un contrat de malle assez alléchant.

(a.2) que des efforts soient tentés pour assurer aux Madelinots un service qui se rapprocherait de celui offert sur le trajet Moncton-Montréal, advenant le changement de compagnie.

(b) un développement de l'industrie touristique. Pour assurer la croissance de cette industrie, il importe que le touriste n'ait pas à se plaindre des services rencontrés aux aéroports. Or, la disponibilité de services complets ne peut se trouver que dans un aéroport de type régional qui, entr'autres avantages, permet une diminution ou mieux une concentration des frais d'entretien du Ministère Fédéral des Transports en des points-clés.

2.- Aéroports de type local

L'emphase mise sur l'aéroport de type régional n'exclut pas le fait que des modifications puissent être apportées aux aéroports de type local. Les perfectionnements suivants, découlant du rôle que doivent jouer ces aéroports, doivent être retenus:

a) l'amélioration des conditions physiques des aéroports existants,

b) l'installation d'équipement météo. Au mois de juin de cette année commencera l'installation d'équipement de ce genre pour les aéroports de Rivière-du-Loup, Gaspé et Ste-Anne des Monts.

c) la disponibilité de services essentiels, etc.

L'aménagement des aéroports de type local est rendu nécessaire en raison des deux hypothèses retenues dans la section suivante.

C.- DESSERTE DU TERRITOIRE-PILOTE

Le rôle des aéroports de type local est déterminé par le moyen choisi pour assurer la desserte du tertiroire, la participation des Iles-de-la-Madeleine étant exclue.

Ce genre d'aéroport permettrait:

1.- l'utilisation de DC 3 conditionnés qui desserviraient la Gaspésie à partir de l'aéroport de type régional. Le terme "conditionné" signifie que le DC 3 possède un équipement électronique qui lui permet de réaliser, en dépit des conditions climatologiques adverses, la plupart des vols cédulés. L'avantage d'une telle solution peut se résumer ainsi: il est possible d'atteindre

une certaine rentabilité sans pour autant porter atteinte à la qualité du service. Dans cette optique, le regroupement de la population du territoire constituera l'un des critères déterminant les points de desserte, car les escales multiples coûtent cher et provoquent des taux plus élevés quand le vol cédulé comporte de nombreux points d'arrêt à faible densité de trafic.

Le désavantage que présente une telle solution réside dans la forte valeur à immobiliser pour l'achat de l'équipement en question, soit une valeur égale dans certains cas au coût de l'appareil ($40 à $60,000 environ).

2.- l'utilisation de types d'avions dans le cadre de services aériens d'apport. Ce sont des services de troisième catégorie, essentiellement à courte distance, reliant les lignes non desservies par les lignes aériennes, et assurées dans certains pays par des compagnies nationales. La priorité devra être accordée à la valeur du service rendu plutôt qu'aux bénéfices réalisés. Ils auront, en définitive, l'utilité de créer du trafic pour des grandes lignes, d'augmenter le fret aérien et d'aider le tourisme.

Tous les moyens suggérés pour modifier le statu quo observé dans le transport aérien:

Unification du trafic, aménagement d'aéroports régionaux, possibilité de desserte de la Gaspésie, disponibilité de services aux aéroports, ne peuvent atteindre leurs fins si nous ne considérons pas le problème de la demande.

D.- L'AUGMENTATION DE LA DEMANDE

L'accroissement de la demande pour le transport aérien dépend de la modification de la structure économique du territoire: un des objectifs du Plan d'Aménagement. Le volume de trafic auquel on doit s'attendre d'une ville ou d'une zone déterminée dépend des caractéristiques économiques de la ville ou de la zone en question, facteur prépondérant dans le processus de motivation en faveur du transport aérien. Vouloir augmenter le trafic dans des

proportions respectables sans que surgisse un élément moteur capable de soutenir cette croissance constitue une gageure presqu'irréalisable. Pour ce faire, il faudrait, du jour au lendemain, briser tous les obstacles qui s'opposent à une telle expansion, et tout particulièrement la mentalité. La possibilité de modifier dans un délai très court la fréquence des voyages des habitants d'une région apparaît assez douteuse, car le courant des affaires, dans une région en voie de développement, présente un taux de croissance bas. Et les gens ne voyagent pas s'ils n'ont pas une affaire à régler, un parent à visiter ou un médecin à rencontrer.

Le même raisonnement s'applique au trafic-marchandises où, en définitive, le transport aérien accuse une supériorité à cause de la rapidité et de la sécurité qu'il présente en ce qui a trait à la manipulation des produits délicats ou d'une certaine valeur. Ce dernier critère ne joue qu'en autant que la distance est respectable. Le transport par air facilite grandement l'expédition de produits délicats, car il ne nécessite pas d'emballage soigné. Ces avantages ne permettent toutefois pas de faire une comparaison directe du transport aérien avec les autres modes de transport, mais soulignent plutôt les bénéfices qui peuvent être tirés de l'utilisation du fret aérien. Ajoutons à ceux déjà mentionnés:

- la réduction du coût des assurances;

- la réduction des frais d'entreposage;

- le capital investi dans les marchandises en transit est diminué, etc.. La position compétitive du transport par air peut être améliorée si les tranporteurs possèdent un équipement approprié au trafic concerné, car c'est ce facteur qui, avec l'indice d'utilisation du matériel, détermine le coût du transport. Cet aspect particulier relatif au mode de transport nous contraint à rejeter toute hypothèse selon laquelle on pourrait créer artificiellement une demande. Mais il demeure certain que, advenant un taux de croissance élevé dans le territoire, durant les prochaines années, le transport aérien s'en trouverait beaucoup mieux. Des relations commerciales plus intenses permettraient une utilisation plus fréquente de ce mode de transport. La prévision du trafic aérien implique donc une connaissance aussi approfondie que possible des caractéristiques de l'économie régionale, principalement celle relative au marché, au revenu, à la

fonction des villes (centre de marché, industriel, etc.).

Le même genre d'objections sera apporté à toute hypothèse d'augmentation de la demande basée sur l'industrie touristique. A l'heure actuelle, l'attrait principal de la Gaspésie dans le domaine du tourisme se limite au "paysage". Or cet élément moteur implique une certaine mobilité à laquelle ne peut s'ajuster le transport aérien. Pour que le tourisme puisse constituer un apport important à ce mode de transport, il lui faut posséder un point d'attraction, un point-clé capable de créer une demande composée de personnes à revenus élevés. Dans le cas contraire, la route ou le chemin de fer constituera le moyen de transport. Il importe donc que l'élément moteur (1) soit mis sur place avant de penser à l'entrée en scène de ce mode de transport.

Ces brèves considérations voulaient enlever tout espoir d'augmenter la demande dans l'immédiat. Mais elles n'empêchent pas d'utiliser d'autres moyens pour parvenir aux fins désirées, tels une décision d'ordre politique. Un retrait d'Air Canada du trafic de Sept-Iles se révélerait un remède efficace contre les maux dont souffre tout transporteur régional qui opère sur cette route. Ce retrait ne doit pas être considéré comme étant une faveur, mais plutôt s'insérer dans le cadre d'une politique de redistribution des routes aériennes. Le principe fondamental qui régirait une telle politique devrait consister en ce que tout trafic qui a son point d'origine et de destination à l'intérieur d'une même province appartient à la compagnie de transport qui opère à l'échelle de cette province. La position privilégiée d'Air Canada empêche toute concurrence tant dans le trafic-passagers que dans le trafic-marchandises, son accord avec les "Ailes du Nord" qui lui remettent à Sept-Iles du trafic pour recevoir en retour, le trafic destiné à l'intérieur de la Côte Nord font fonction d'un véritable monopole auquel un transporteur régional ne peut opposer que la rapidité de son service, grâce à l'absence de transbordement. Quoiqu'il ne soit

---

(1) La création du pôle touristique à Percé satisfait à cette exigence.

pas certain qu'un transporteur régional puisse opérer cette ligne à meilleur marché, nous persistons à penser que la desserte de cette ligne par un transporteur régional pourra renflouer l'état financier de toute compagnie qui offre des services aux deux côtes. De plus, la desserte en exclusivité d'une ligne payante comme Montréal-Sept-Iles, par un transporteur régional, peut rendre possible l'utilisation de la ligne déficitaire Rimouski-Gaspé. Enfin, Air Canada ne connaitrait aucun problème économique en abandonnant cette route car ce sont, en général, les lignes internationales qui lui apportent le plus de revenus.

Conclusion.

A la fin de la deuxième partie de ce chapitre, il est fait mention des difficultés auxquelles fait face le transport aérien. Elles touchent:

- la production, c'est-à-dire l'équipement sous-utilisé, l'insuffisance des stations de météorologie, l'absence des "aides à la navigation".

- la vente du service, c'est-à-dire l'évolution du trafic, la situation financière des différents transporteurs.

La solution de ses deux problèmes et, par voie de conséquence, l'avenir du transport aérien dépendra pour une bonne part de l'action entreprise par l'Etat. Car il revient à ce dernier non seulement de rechercher l'utilisation maximum des investissements faits aux aéroports et de rationaliser la distribution des permis, mais aussi d'assurer la sécurité au voyageur et la rentabilité au transporteur.

Ainsi, le transport aérien pourra jouer son rôle, c'est-à-dire faciliter le déplacement des gens, transformer les relations commerciales, permettre l'accès d'une clientèle plus large aux avantages du transport du fret par avion. De plus, le trafic aérien peut contribuer à assainir la situation de la région en élargissant le marché de certains produits et en aidant à mettre en valeur les diverses parties de cette région au moyen de transport par air.

Deuxième chapitre

Les transports routier et ferroviaire

Durant les années 1950, le chemin de fer constituait le seul mode de transport d'importance opérant à l'échelle du territoire-pilote. Les quelques unités qui composaient la flotte de camionnage d'alors (Beaudet Express venait de passer à 20 unités) faisaient face à des obstacles insurmontables dont les principaux portaient sur l'impraticabilité d'opérer pendant la saison d'hiver et la période de dégel.

La rapide expansion du camionnage de 1956 à 1961 a apporté un élément nouveau dans l'industrie du transport. En effet, le nombre d'unités des 3 principaux transporteurs du territoire-pilote a subi une augmentation de 100%, et l'état des routes s'est considérablement amélioré. De plus, les innovations technologiques portant sur l'efficacité de fonctionnement, l'augmentation de puissance des moteurs à essence, l'apparition des moteurs diésel adaptés au camion et celle des remorques spécialisées ont fortifié davantage la position compétitive de l'industrie du camionnage.

C'est dans le but d'analyser la nature des services offerts par les deux modes de transport et de mesurer l'importance de cette concurrence, qu'il a été décidé d'étudier simultanément à l'intérieur d'un même chapitre le chemin de fer et le camionnage.

Les données utilisées dans ce chapitre proviennent:

-des enquêtes menées au cours de l'été 1964 sur l'industrie du camionnage et des différentes entrevues réalisées auprès des transporteurs (c.f. annexe II).

-des informations statistiques fournies par les Chemins de Fer Nationaux et le Canada and Gulf Terminal.

Première partie: Le chemin de fer

Le tonnage transporté par le chemin de fer dans le territoire-pilote (entrées, sorties et déplacements internes) est cinq fois supérieur à celui du camionnage par location ou camionnage public. Les deux compagnies de chemin de fer qui desservent la région se partagent le trafic dans une proportion de 93% pour les Chemins de Fer Nationaux et de 7% pour Canada and Gulf Terminal. Les pages suivantes présentent une description des lignes de ces compagnies et brossent un tableau de l'aspect général de leur trafic.

A.- DESCRIPTION DE LA LIGNE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX.

Les activités des Chemins de Fer Nationaux se distribuent suivant cinq grandes régions: la région des Rocheuses, des Prairies, des Grands-Lacs, du St-Laurent et de l'Atlantique. Ces régions comprennent à leur tour des divisions appelées secteurs. Le responsable de chaque secteur a pour fonction d'organiser les ventes, les opérations et de diriger le personnel de façon à assurer le bien-être de la compagnie à l'intérieur de son territoire. Sa fonction implique aussi une coordination, un contrôle des activités entre les secteurs adjacents, afin d'atteindre l'efficacité dans les différents services. Cette coordination est réalisée au niveau de la Région.

Le secteur Chaleur, auquel appartient le territoire-pilote, part de Pacific Junction à Rivière-du-Loup, en passant par Campbellton, siège de ce secteur. Un deuxième embranchement commence à Pacific Junction, passe par Mc Girney, Edmunston et s'arrête à St-Arsène. Des 1428 milles qui constituent la longueur totale de la voie ferrée, 700 milles sont situés au Québec. Ce secteur dépend de la région de l'Atlantique dont le siège est à Moncton.

Chaque secteur comprend un certain nombre de subdivisions. Ainsi le secteur Chaleur renferme 22 subdivisions dont 5 au Québec. Ces dernières sont:

-la subdivision de Mont-Joli, qui part de Rivière-du-Loup et se termine à Campbellton.

-la subdivision de Cascapédia, qui part de Matapédia et se termine à New-Carlisle.

-la subdivision de Chandler, qui part de New-Carlisle et se termine à Gaspé.

-la subdivision de Monk, qui part de Diamond et se termine à Edmunston.

-la subdivision de Témiscouata, qui part de St-Honoré et se termine à Fraser Jet.

B.- ASPECT GENERAL DU TRAFIC.

Le trafic-marchandises du CN, à l'échelle du territoire-pilote, prend une orientation différente de celle de l'industrie du camionnage, si l'on s'en tient à l'importance relative des importations et exportations, et au volume déplacé qui prend son origine et conserve sa destination à l'intérieur du territoire-pilote. En effet, les exportations représentent 34.7% du tonnage total contre 22.4% attribuables aux importations et 42.9% au déplacement interne. Les revenus se distribuent de la façon suivante: 52.8% proviennent des exportations, 32% des importations et 15.2% du mouvement interne. Le tableau VII résume les lignes précédentes:

Tableau VII: ASPECT GENERAL DU TRAFIC DES CHEMINS DE FER NATIONAUX.

	Pourcentage du volume	Pourcentage du revenu
Exportations	34.7	52.8
Importations	22.4	32.0
Mouvement interne	42.9	15.2
TOTAL :	100.0	100.0

Source: Compilation à partir de données fournies par les Chemins de Fer Nationaux, 1963.

Chez les voituriers publics du territoire, les proportions seraient les suivantes: 53% du tonnage total concernent les importations et 47% les exportations. En termes de revenus, les importations apportent 77%, tandis que les exportations 23%.

Tableau VIII: ASPECT GENERAL DU TRAFIC DES VOITURIERS PUBLICS.

	Pourcentage du volume	Pourcentage du revenu
Exportations	47	23
Importations	53	77
TOTAL:	100	100

Source: Voir Annexe Méthodologie suivie: Enquête sur les connaissements, 1963.

Il faudra éviter de faire une comparaison directe entre les deux modes de transport, pour les raisons suivantes:

-dans le cas du chemin de fer, les chiffres présentés concernent exclusivement la marchandises transportée en chargements complets (carloads) et ne s'appliquent ni aux chargements incomplets (less than carload) qui totalisent environ 8,000 livraisons et 4,000 expéditions annuelles, ni aux messageries (marchandises express).

-les revenus retenus pour les Chemins de Fer Nationaux n'incluent pas la somme des subsides qui leur sont versés annuellement. Une prise en considération de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (M.F.R.A.) (1) diminuerait l'importance relative des revenus produits par les marchandises à l'entrée au profit des revenus obtenus par le transport des marchandises à la sortie. La même constatation serait faite dans le cas du mouvement interne de marchandises comparé au transport des marchandises à l'entrée. Cela est dû à ce que les marchandises à l'entrée ne sont pas couvertes par cette loi.

Néanmoins l'analyse de ces deux tableaux permet de faire les considérations suivantes (cf. figure No. 5 a et b):

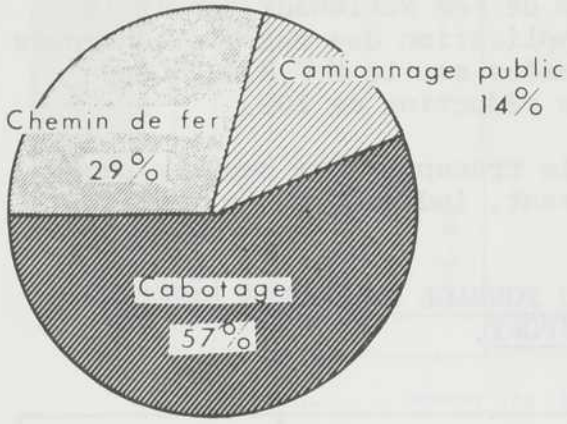
1.- Les marchandises à l'entrée représentent la principale source de revenus des voituriers publics, car elles leur apportent les trois quarts du revenu brut total. Dans le cas du chemin de fer, la situation est différente: les sorties de marchandises occupent la première position avec un peu plus de la moitié des revenus; le trafic à l'entrée n'apporte plus que le tiers du revenu brut total. De plus, comme il a déjà été souligné, le pourcentage attribuable aux revenus obtenus pour le transport de marchandises à la sortie est encore plus élevé, puisque le trafic dans cette direction bénéficie de 30% des subsides accordés en vertu de la loi des taux de transport dans les Provinces Maritimes (M.F.R.A.).

---

(1) Le contenu de cette loi sera donné au chapitre qui traite des subsides.

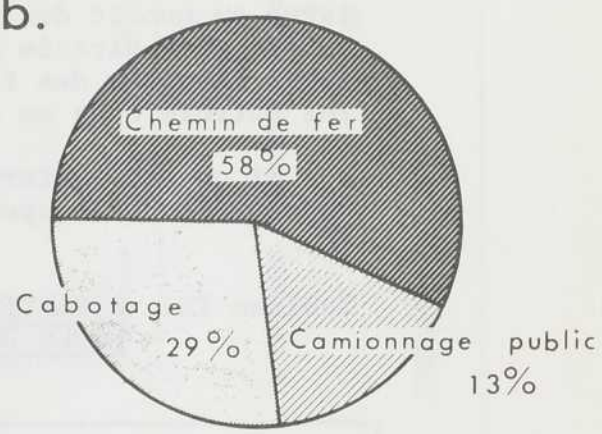
RÉPARTITION DES TONNAGES

a.



importés

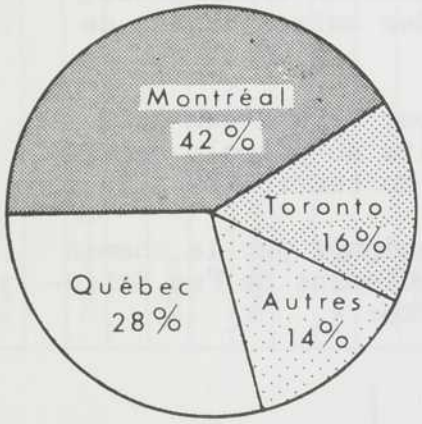
b.



exportés

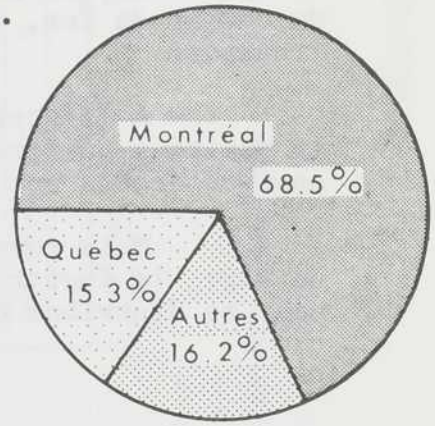
MARCHANDISES TRANSPORTÉES (par camionnage public)

c.



destination des IMPORTATIONS

d.



destination des EXPORTATIONS

2.- Le déplacement interne de marchandises par les voituriers publics est très faible. Le fort volume enregistré au profit des Chemins de Fer Nationaux serait la conséquence directe de l'application des charges convenues (voir chapitre des taux) basées sur le M.F.R.A. Cette loi octroie dans ce cas une réduction de 20%.

3.- Si on fait intervenir le transport par eau, le panorama présente l'aspect suivant, indiqué par le tableau IX.

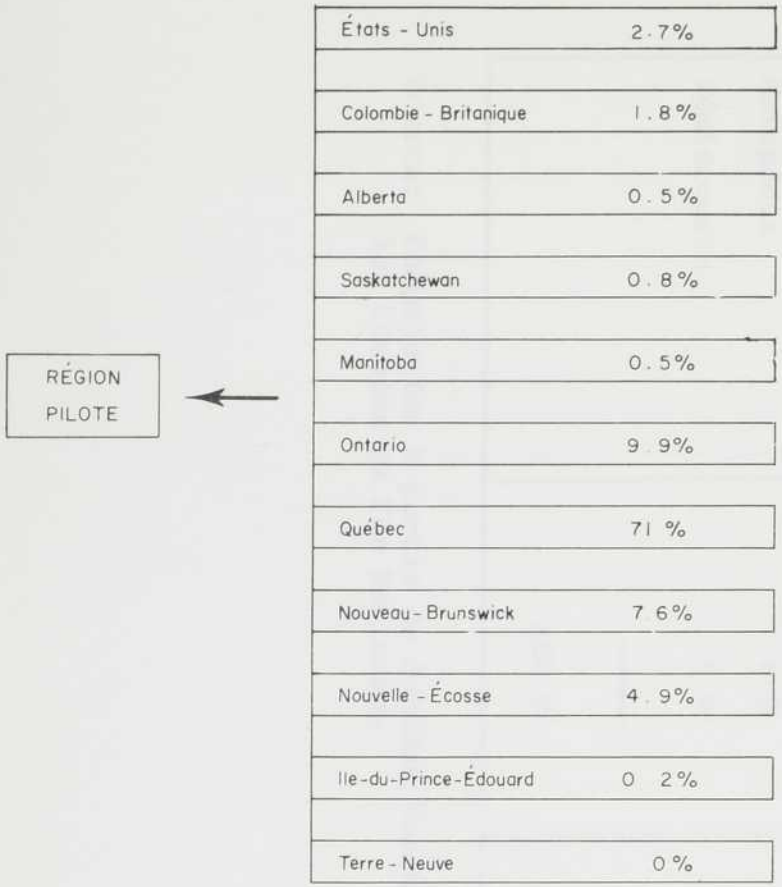
Tableau IX: REPARTITION DU TONNAGE ENTRE LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT.

	Entrées en %	Sorties en %
Route (camionnage public)	14	13
Chemin de fer	29	58
Voie d'eau	57	29

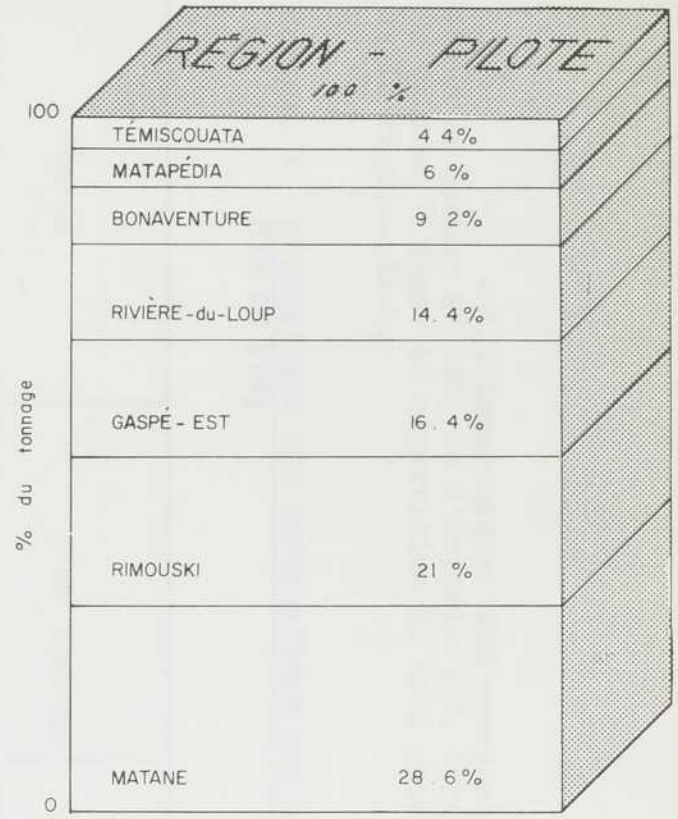
Ce qui illustre bien la position avantageuse du chemin de fer, comparée à celle des autres moyens de transport.

A l'entrée, le transport par voie d'eau doit sa position au fort volume de produits du pétrole qui sont débarqués aux différents quais du territoire-pilote.

Mais revenons au trafic manipulé par le chemin de fer: le fret transporté par les Chemins de Fer Nationaux se distribue de la façon suivante:



CAS DES IMPORTATIONS DE LA RÉGION PILOTE



IMPORTANCE DES COMTÉS d'après leurs IMPORTATIONS

DÉPLACEMENT DE LA MARCHANDISE PAR CHEMIN DE FER

B.A.E.Q. Mars 1965

- A l'importation: 70% provient de la province de Québec et 10%, de l'Ontario (cf. figure No.6). Le tableau X donne la répartition du fret pour les comtés de la région-pilote:

Tableau X: REPARTITION DES IMPORTATIONS PAR COMTE (CHEMIN DE FER).

Comtés	% du tonnage	% du revenu
Matane	28.6%	16.4%
Rimouski	21.0	26.7
Gaspé-Est	16.4	24.5
Rivière-du-Loup	14.4	11.2
Bonaventure	9.2	11.
Matapédia	6.0	6.
Témiscouata	4.4	4.2
	100.0	100.0

Source: Compilation à partir de données fournies par les Chemins de Fer Nationaux.

- A l'exportation: Les exportations de la région-pilote par les Chemins de Fer Nationaux sont a destination de la province de Québec pour environ 39.3%, à destination des Etats-Unis pour environ 33.9%, et du Nouveau-Brunswick pour environ 16.9% (cf. figure No.7).

Le tableau XI indique la provenance de ces produits exportés:

Tableau XI: REPARTITION DES EXPORTATIONS PAR COMTE.

Comtés	% du tonnage	% du revenu
Rimouski	18.5	14.6
Rivière-du-Loup	15.7	21.4
Matane	14.9	14.9
Gaspé-Est	14.1	16.2
Témiscouata	14.2	9.8
Bonaventure	12.9	11.6
Matapédia	9.7	11.5
	100.0	100.0

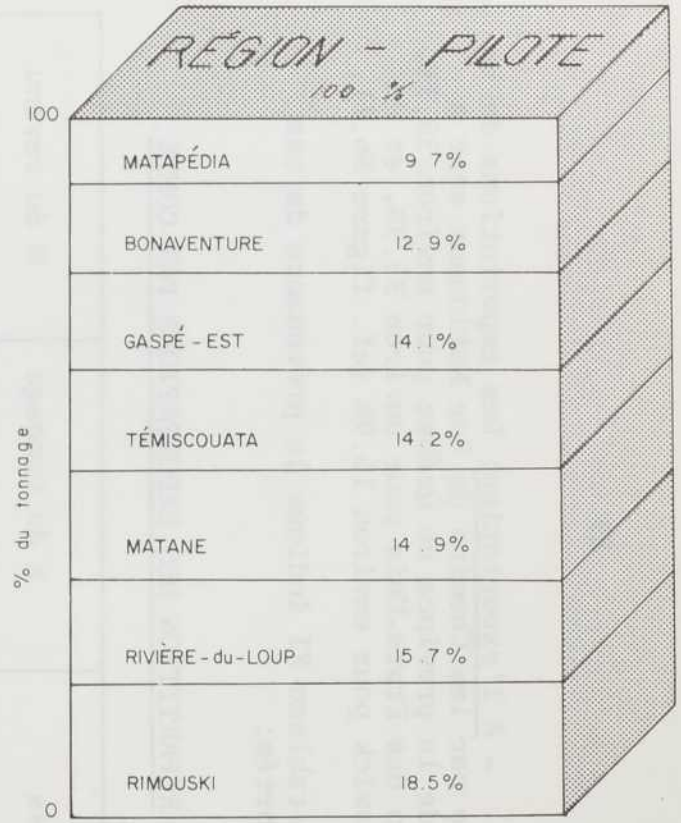
Source: Compilation faite à partir de données fournies par le CN.

VII

RÉGION PILOTE →

États - Unis	33.9 %
Colombie - Britanique	0 %
Alberta	0 %
Saskatchewan	0 %
Manitoba	1 %
Ontario	8.1 %
Québec	39.3 %
Nouveau - Brunswick	16.9 %
Nouvelle - Ecosse	1.3 %
Ile-du-Prince-Edouard	0.2 %
Terre - Neuve	0.1 %

CAS DES EXPORTATIONS DE LA RÉGION PILOTE



IMPORTANCE DES COMTÉS A L'EXPORTATION

DÉPLACEMENT DE LA MARCHANDISE PAR CHEMIN DE FER

B.A.E.Q. Mars 1965

Les importations sont constituées aux deux tiers de matériaux de construction, de produits chimiques, de fertilisants et de produits manufacturés. En général, les comtés de Rimouski et de Matane absorbent la majeure partie de ces produits. Puis suivent les comtés de Bonaventure et de Gaspé-Est, qui consomment respectivement une assez grande quantité de matériaux de construction et de produits manufacturés.

Pour les exportations, on peut retenir le bois à pâte, fourni dans une proportion de 76% par les comtés de Matane, Témiscouata, et Rimouski. La moitié du tonnage total de l'exportation de ce produit est destinée à la province de Québec; l'autre moitié est livrée au Nouveau-Brunswick et aux Etats-Unis. Le bois de sciage constitue le deuxième produit d'importance. Il provient surtout des comtés de Matapédia, Matane, Bonaventure, et Témiscouata et est dirigé surtout vers les Etats-Unis dans une proportion de 56.5%, et dans le Québec pour environ 30.4% . Ces deux produits (le bois à pâte et le bois de sciage) représentent respectivement 36.5% des exportations.

Le déplacement interne, c'est-à-dire les marchandises pour lesquelles l'origine et la destination se trouvent situées à l'intérieur du territoire-pilote, est constitué, dans une proportion de 85%, par le pétrole qui arrive par voie fluviale au port de Rimouski, et le bois à pâte manutentionné à l'intérieur des comtés de Gaspé-Est et de Bonaventure.

C.- DESCRIPTION DE LA LIGNE DU CANADA AND GULF TERMINAL.

Il existe aussi, à l'intérieur du territoire-pilote, une petite compagnie, la Canada and Gulf Terminal, possédant 38.8 milles de voie ferrée, et faisant le trafic Mont-Joli-Matane. La construction de la ligne a été très bien réalisée: du rail de 80 lbs, des courbes légères n'excédant pas 3^{o} et un maximum de 1.00% de pente. Cependant toute comparaison du niveau d'entretien de cette ligne et de celles du CN, de densité de trafic semblable, désavantage le Canada and Gulf Terminal, spécialement en ce qui concerne le traitement des traverses, les taux de

remplacement du ballast et l'installation de semelles (tie plates).

D.- ASPECT GENERAL DU TRAFIC.

Le tonnage total transporté par cette ligne est constitué surtout d'expéditions: 62%. La moitié des sorties concerne les copeaux de bois (chips pulpwood) venant de Price, l'autre moitié étant du bois ouvré en provenance de Price et de Matane, auquel il faut ajouter une très faible quantité de produits agricoles et de produits divers. Les réceptions qui forment 38% du trafic total sont presqu'exclusivement composées de chargements complets. Ces marchandises vont à Matane et comprennent les produits suivants par ordre d'importance: produits miniers (calco), ciment, huile à chauffage, produits manufacturés, gazoline, grains et produits du grain, etc.

Deuxième partie: Le Camionnage

Le tonnage transporté par l'industrie du camionnage est sensiblement le même que celui du chemin de fer. Ce tonnage se répartit entre deux catégories de voituriers publics:

-ceux possédant leur siège social à l'intérieur du territoire-pilote.

-ceux possédant leur siège social à l'extérieur du territoire.

Ce présent chapitre débutera par la description sommaire des routes principales situées à l'intérieur du territoire-pilote, et portera ensuite spécialement sur l'étude de la première catégorie de transporteurs: les classes de permis, les types de service, la nature et l'utilisation de leur équipement, les différentes natures de marchandises, leur origine et destination, etc... Cette analyse sera précédée d'une vue générale sur le trafic effectué par les voituriers publics de l'extérieur du territoire et sur l'utilisation de leur équipement, afin de rendre possible la comparaison entre les deux catégories de transporteurs.

A.- DESCRIPTION SOMMAIRE DES ROUTES PRINCIPALES.

Les routes principales situées à l'intérieur du territoire sont:

1.- la route no 6, de 530 milles de long, prend origine à Ste-Flavie, suit la ligne côtière de toute la péninsule jusqu'à Matapédia puis, se dirigeant à l'intérieur des terres, rejoint Amqui, traverse la vallée de Matapédia et retrouve son point de départ, à Ste-Flavie. Cette route forme ainsi une ceinture complète autour de la péninsule.

2.- la route 6A de 11 milles de long part de Rivière-aux-Renards et rejoint St-Majorique en passant par Morris.

3.- la route no 10 de 88 milles de long part de Rivière-du-Loup et se termine à Ste-Flavie.

4.- la route no 51 de 60 milles de long, prend origine à environ 5 milles à l'est de St-André, se dirige vers le Nouveau-Brunswick en passant par St-Alexandre, St-Eleuthère.

5.- la route no 2 de 76 milles de long part de St-André et suit la ligne côtière jusqu'à Rivière-du-Loup où elle bifurque pour traverser la vallée de Témiscouata jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick.

6.- deux (2) routes trans-gaspésiennes déja mentionnées dans l'introduction générale du transport.

Ces routes, revêtues de béton bitumineux posé à des périodes différentes, possèdent une largeur de chaussée variant de 20 à 50 pieds et une largeur d'emprise atteignant parfois les 140 pieds. La vitesse moyenne des camions et tracteurs varie de 30 à 60 milles par heure, selon les sections. Cette vitesse est fonction du nombre de courbes, des degrés de courbure utilisés, de l'inclinaison des pentes, autant de facteurs qui influencent les coûts d'opération du transporteur. L'entretien de la voie est assuré par le Ministère de la Voirie qui, à cette fin, dépense, selon les sections, une valeur de $2,000 à $3,500 par mille par an durant l'été. Le coût de l'entretien d'hiver est de $800 à $1,200 par mille par an. Cette différence entre les coûts d'entretien d'été et d'hiver s'explique:

a) par la nature des travaux exécutés. L'entretien d'été porte sur la réparation des garde-fous, le redoublement d'asphalte, le changement de ponceaux, le rechargement du gravier, l'entretien des accotements, le nettoyage du drain, etc. L'entretien d'hiver se limite surtout au déneigement, au sablage, etc.;

b) par la durée des travaux exécutés. L'entretien d'été porte sur 8 mois alors que celui d'hiver concerne 4 mois.

Rappelons, avant de terminer cette partie, que le coût apparemment élevé de l'entretien d'été se justifie pleinement puisque les réparations portent autant sur l'assiette du chemin que sur sa surface. De plus, le coût de construction d'un mille de route, selon les conditions normales qui prévalent dans le territoire, est de $75,000 à 100,000, sans inclure le coût des structures à établir (ponceaux par exemple)...

B.- ASPECT GENERAL DU TRAFIC (1)

1.- Caractéristiques générales du camionnage dans le territoire-pilote.

L'ensemble de l'industrie du camionnage dans la région-pilote présente l'aspect suivant: les 61% représentant le nombre d'unités appartenant au camionnage privé transportent 41% du volume manipulé, tandis que 39% des véhicules qui empruntent les routes du territoire-pilote, appartiennent au camionnage par location et transportent 59% du tonnage total. En prenant comme critère de différenciation le siège social des entreprises, on obtient une idée exacte de la manière dont se trouve réparti le volume total.

---

(1) Voir annexe II pour méthodologie suivie et copie du questionnaire.

Tableau XII: POURCENTAGE DU TONNAGE TRANSPORTE PAR CHAQUE TYPE DE CAMIONNAGE

	% du tonnage
Camionnage privé avec siège social à l'extérieur du territoire-pilote.	12.5
Camionnage public avec siège social à l'extérieur du territoire-pilote. (1)	32.4
Camionnage privé avec siège social à l'intérieur du territoire-pilote.	13.5
Camionnage public avec siège social à l'intérieur du territoire-pilote.	22.4
Camionnage privé avec siège social non identifié.	15.
Camionnage public avec siège social non identifié.	4.2
	100.0

Source: Voir annexe II Méthodologie suivie.

(1) Ce tonnage représente les marchandises en transit et celles destinées à la région-pilote.

Arrêtons-nous maintenant au camionnage par location ou camionnage public, et voyons dans quelle direction se déplace le flux de marchandises. Les deux points-clés retenus au cours de l'enquête (Notre-Dame-du Portage et Pointe-à-la-Croix), invitent à considérer deux variables dans la recherche de la direction que prennent les camions et tracteurs qui circulent sur les routes du territoire-pilote, soit ceux qui ont leur origine ou destination à l'intérieur de la région, c'est-à-dire les entrées et sorties et d'autre part, ceux pour lesquels ni l'origine, ni la destination ne se trouve à l'intérieur de la région, autrement dit, les camions en transit. Les chiffres qui vont suivre n'auront donc qu'une importance relative puisqu'ils ne tiennent pas compte des camions et tracteurs qui effectuent un déplacement interne. Néanmoins ils seront assez significatifs, étant donné le faible volume que représente le mouvement interne des marchandises, soit 4%.

Le tableau se présente donc de la façon suivante: 78% des unités prennent leur origine à l'intérieur du territoire-pilote ou s'y dirigent; le reste, soit 22% des unités sont en transit et relèvent presque toutes d'un siège social à l'extérieur de la région sous étude.

La moitié du trafic en transit se répartit entre les circuits St-John-Edmunston-Montréal-Toronto et l'autre moitié couvre à part égale l'est du Nouveau-Brunswick et la Nouvelle Ecosse, ayant comme points d'origine et de destination, la région de Montréal-Toronto.

Quant aux unités qui transportent des produits à destination du Bas St-Laurent et de la Gaspésie ou qui en sortent, ils proviennent dans une proportion de 95% de la région de Montréal et de Toronto, ou alors s'y dirigent.

Si maintenant on se penche sur l'utilisation des camions et tracteurs sur les deux parcours considérés, soit ceux qui passent en transit d'une part, et ceux qui commercent avec la région-pilote, le désavantage de ces derniers devient probant.

En effet 54% des camions en transit passent à volume plein et 3% sont utilisés à pleine capacité. Les camions vides ne constituent qu'un pourcentage de 9%. Parallèlement, on constate que pour les camions qui commercent avec la région-pilote la proportion de camions à volume plein est de 43%, et de 1.7%, à pleine capacité. Dans ce dernier cas, les vides atteignent 35%. Ce pourcentage s'élève jusqu'à 38.1% dans le cas des véhicules de compagnies dont le siège social se trouve à l'intérieur de la région-pilote.

Le tableau XIII, en plus de nous donner une vue d'ensemble sur les deux types de camionnage par location déjà décrits, nous permet de trouver l'indice d'utilisation du camionnage par location avec siège social à l'intérieur du territoire. Ce genre de camionnage sera l'objet d'une analyse spéciale dans la seconde partie de ce rapport.

Tableau XIII: INDICE D'UTILISATION DU CAMIONNAGE PAR LOCATION.

Siège Social à l'intérieur du T.P.		Siège Social à l'extérieur du T.P.	
Capacité Utilisée	% du nombre de camions	Capacité Utilisée	% du nombre de camions
100%	0	100%	4
75 - 99%	4	75 - 99%	21.1
50 - 74%	26.3	50 - 74%	23.6
25 - 49%	19.7	25 - 49%	15.8
1 - 24%	11.8	1 - 24%	14.4
%	38.2	%	21.1
	100.0		100.0

Source: Voir Annexe II Méthodologie suivie.

L'analyse des faits étudiés précédemment révèle, sans aucun doute, que la situation des entreprises de camionnage établies à l'intérieur du territoire-pilote est moins avantageuse, comparée à celle des autres compagnies de l'extérieur. Pour ces compagnies, ayant leur siège social à l'extérieur du territoire-pilote, le pourcentage de voyages à volume plein est supérieur; celui des charges à vide inférieur. La charge moyenne effectivement transportée est plus élevée (19,000 lbs contre 14,000 lbs), la capacité de charge est utilisée de façon plus rationnelle (près de 50% des camions utilisent au moins 50% de leur capacité totale). Il en résulte que la productivité brute de ces compagnies est supérieure à celle des compagnies de camionnage de notre région.

Cette situation peut s'expliquer: certaines compagnies établies hors du territoire-pilote, premières détentrices de permis de la Régie des Transports du Québec, bénéficient encore du très grand champ d'opération accordé au moment de l'obtention du permis, vu le petit nombre de compagnies de camionnage à l'époque. Or, malgré la multiplication du nombre de compagnies à travers toute la province, et malgré la politique de régionalisation des permis suivie par la R.T.Q. (c'est-à-dire que chaque région ait ses propres détenteurs de permis en quantité suffisante pour répondre aux besoins), ces transporteurs de première heure conservent le droit de venir dans le territoire-pilote. Ils y viennent donc pour les charges payantes qu'ils obtiennent grâce à des taux spéciaux. Pendant ce temps, le transporteur du territoire-pilote voyage avec des charges insuffisantes, donc moins payantes, et, en plus, il doit, deux fois par semaine, desservir toute la Gaspésie, que le volume y soit ou non.

Cette concurrence touche deux catégories de détenteurs de permis:

-celui des transporteurs, détenteurs de permis de contrat.

-celui des transporteurs, détenteurs de permis de rayon.

Ce problème sera mentionné dans le chapitre concernant les problèmes du camionnage.

2.- les Voituriers publics à l'intérieur du territoire.

a) Présentation générale.

Les 266 unités représentant les 13 compagnies de transport retenues au cours de l'enquête sur les factures se répartissent comme suit: semi-remorques: 50%, camions: 25%, tracteurs: 25%. Les semi-remorques appartiennent de façon générale aux classes de véhicules pour lesquelles le Ministère de la Voirie prescrit une pesanteur totale maximum de 44,000 et de 52,000 livres pendant la période de dégel (+).

Le prix d'achat pour les unités de 26 tonnes, soit 52,000 livres, est le suivant:

-tracteur Diesel:	$18,000.
-tracteur Gazoline:	12,000.
-semi-remorque ouverte:	5,800.
-semi-remorque fermée:	8,000.,

ce qui indique que la capacité de transport peut être triplée(achat de remorques seulement) pour un même investissement si le voiturier utilise le service rail-route.

En relation avec les types de services offerts par les compagnies, on retrouve (1):

(+) Année 1964

(1) Régie des Transports et Camionnage dans le Bas St-Laurent, Sorès Inc., page 10.

1) les permis accordant le droit de donner un service longue distance-rayon.

Au 1er juillet 1963, ils s'élevaient à 62, dont 39 pour le transport général et 23 pour le transport restreint.

2) ceux accordant l'autorisation d'offrir un service longue distance route-restreinte.

A la même date, ils étaient de 102, dont 51 pour le transport général et 51 pour le transport restreint.

3) les permis permettant l'offre de service longue-distance-route. Au 1er juillet 1963, 6 permis de transport général étaient émis à l'intérieur de cette catégorie.

4) les permis accordant l'autorisation d'offrir un service longue distance-territoire. Ils sont au nombre de 2 seulement.

5) 88 permis de service local, dont 74 de transport général et 14 de transport restreint.

Il faut retenir que certaines compagnies de la Rive Sud sont autorisées à transporter de la marchandise sur la Rive Nord, soit avec une classe de permis transport-général - (Rimouski Transport) à condition de la transborder une fois traversée soit avec une classe de permis transport restreint (Nap Transport, Harrisson Transport).

Enfin, le détenteur d'un permis s'engage à transporter des produits en accord avec la classe de son permis. Ces produits transportés peuvent être, soit de la marchandise générale, soit une marchandise spécifique, ou certains types de marchandises. La plupart de ces permis ne dépassent pas les limites du Québec, ce qui imposera de sérieuses limitations à l'analyse générale parce que les marchandises en transit sont transportées surtout par des voituriers publics de l'extérieur de la province.

En effet, 97% de ces voituriers publics ont des relations directes avec notre territoire soit à l'aller soit au retour. Leur provenance ou destination, dans les 9/10 des cas, est la région de Québec ou celle de Montréal. Voici quelques précisions en ce qui concerne l'utilisation de leur équipement: 34% des camions et tracteurs voyagent à volume plein contre 38% à vide. La répartition du volume pour les autres unités s'opère de la façon suivante: 14% des voyages à volume occupé à moitié, 7% à volume occupé au ¾ et 7% à volume occupé au quart de l'espace disponible. En ce qui concerne l'utilisation de la capacité permise, le tableau No. XIII sur l'indice d'utilisation est assez significatif.

b) Déplacement de la marchandise.

En raison des fortes réserves formulées (+) en annexe on se limitera à présenter ici une vue d'ensemble à l'aide des tableaux XIV, XV, XVI, et XVII.

Tableau XIV: IMPORTATIONS.- (1) NATURE ET IMPORTANCE DES PRODUITS À L'ENTREE.

	% du tonnage	% du coût
Produits alimentaires	31.5	23.
Matériaux de construction	18.5	11.4
Produits ménagers	9.5	12.7
Produits ferreux	8.3	7.0

(+) Voir annexe II, Méthodologie suivie.

(1) Inclut les importations par camion et celles des services complémentaires eau-route et rail-route.

(2) Le pourcentage donné pour le coût des produits alimentaires importés est faussé parce que, dans le cas de certaines compagnies, comme Beaudet Express, par exemple, seul figure sur la facture, le coût de distribution à l'intérieur de la R.P.

Tableau : XV: ORIGINE DES PRODUITS A L'ENTREE.

	% du tonnage	% du coût
Montréal	42	44
Québec	28	25
Toronto	16	18
Nouveau-Brunswick	1	1

Une ventilation plus poussée du tableau nous indique que la peinture, le vernis et le matériau de revêtement constituent la majeure partie du transport en ce qui concerne les matériaux de construction; que les déodorants et le papier constituent les commodités les plus importantes pour ce qui est des produits ménagers. Quant aux produits ferreux, ils consistent en un lot de morceaux hétérogènes que, dans la classification (voir Annexe V) on a retenu sous le nom de "autres" (Groupe 12).

Pour les exportations, on a obtenu le tableau XVII:

Tableau XVI: NATURE ET IMPORTANCE DES PRODUITS A LA SORTIE.

	% du tonnage	% du coût
Produits alimentaires	12.1	15.6
Matériaux de construction	8.7 (1)	6.3
Produits de la forêt	63.8	45.6

Source: Annexe II, Méthodologie suivie. Enquête sur les connaissements.-

(1) Cette ligne concernant les matériaux de construction exportés doit être retenue avec réserve, parce que seuls les comtés de Rivière-du-Loup et du Témiscouata sont concernés. De plus, une analyse au niveau des sous-groupes a révélé que ce pourcentage comprend des articles classifiés sous l'item "autres" des matériaux de construction (voir Annexe V).

Tableau XVII: DESTINATION DES PRODUITS A LA SORTIE

	% du tonnage	% du coût
Montreal	68.5	61.6
Québec	15.3	17.8

Source: Annexe II, Méthodologie suivie, Enquête sur les connaissements.

Parmi les produits de la forêt, le bois de sciage compte pour les 9/10. Il est principalement transporté de St-Norbert, de Cap-Chat et de Marsoui vers Montréal (cf. figure 5c). Les produits alimentaires exportés sont surtout du beurre, du poisson et du fromage.

Le résumé suivant indique l'importance relative des importations et exportations: ces dernières représentent 47% du tonnage et 23% du revenu tandis que les entrées constituent 53% du tonnage et 77% du revenu.

Selon les renseignements fournis par les compagnies, les revenus produits par les exportations proviennent du transport de charges complètes (1) à 95%, tandis que, dans le cas des importations, les lots brisés (2) apportaient 70% des revenus et la charge complète (truck load), 30%.

---

(1) Charge complète (truck load on T.L.): Dénomination qui affecte les taux et qui dépend du tonnage minimum requis pour un produit donné en fonction du mode de transport utilisé. En d'autres mots, chargement suffisamment important pour un produit donné.

(2) Lot brisé (less than truck load on L.+ L.): Dénomination qui affecte les taux et qui est utilisée lorsque le chargement n'atteint pas le tonnage minimum requis pour un produit donné.

Si on considère la demande de transport à l'intérieur du territoire et les municipalités constituant le critère de référence, un premier problème se pose: celui des charges à vide dans les limites d'un rayon donné. Les camions affectés à la distribution des marchandises en provenance de l'Ouest retournent le plus souvent à vide car aucun fret ne sort de ces paroisses éloignées pour se rendre vers les grands centres, soit Montréal ou Québec. Le déplacement interne de marchandises expédiées de ces paroisses vers les centres importants situés à l'intérieur du territoire s'est avéré très faible, 4% du trafic total. Ceci confirme l'opinion selon laquelle, dans un rayon de 100 milles partant de centres, soit Rimouski ou Matane, les camions retournent à vide dans 95% des cas.

En effet, des 317 municipalités qui composent le territoire, onze (11) se partagent 63.7% des importations. Les produits alimentaires composent la majeure partie de ce volume, car les matériaux de construction occupant la seconde place, sont transportés, soit par un voiturier faisant du transport restreint, soit par les voituriers à contrat utilisant des taux inférieurs à ceux en vigueur dans le territoire. Les tableaux Nos. XIX et XX résument ces faits.

Le problème des charges à vide auquel il a été fait allusion prend toute sa force dans la répartition du tonnage destiné à la sortie. Les municipalités demeurant le plan de référence, on peut constater que 15 d'entre elles se partagent 85% des produits, dans l'ordre suivant:

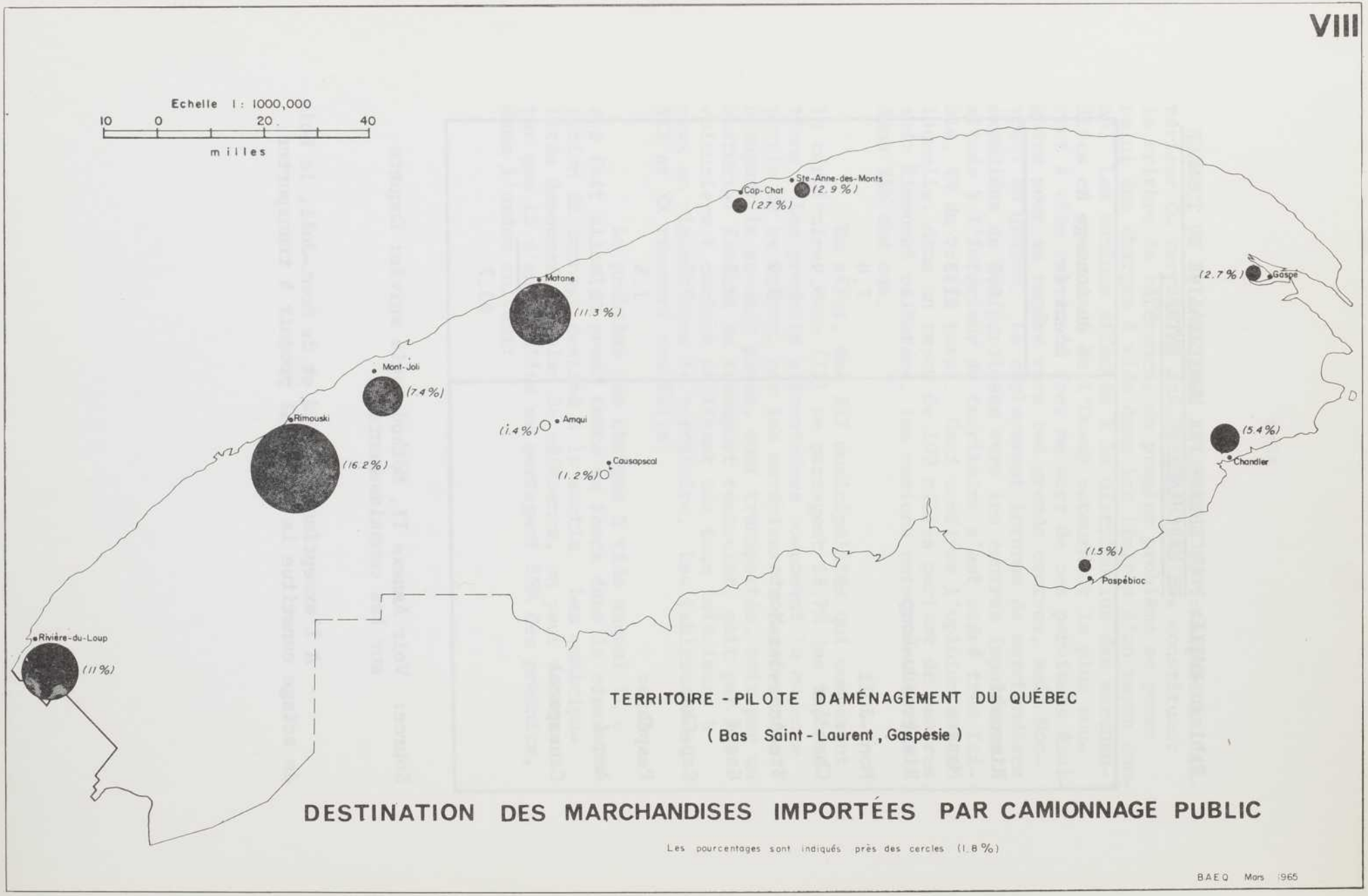
Tableau XVIII: POURCENTAGE PAR MUNICIPALITE DU TONNAGE DE MARCHANDISES A L'ENTREE.

	% du tonnage à l'entrée
Rimouski	16.2
Matane	11.3
Rivière-du-Loup	11
Mont-Joli	7.4
Chandler	5.4
Ste-Anne-des-Monts	2.9
Gaspé	2.7
Cap-Chat	2.7
Paspébiac	1.5
Amqui	1.4
Causapscal	1.2
	63.7

Source: Voir Annexe II, Méthodologie suivie: Enquête sur les connaissements.

A l'exception de Gaspé et de Mont-Joli, le bois de sciage constitue le principal produit à transporter.

VIII



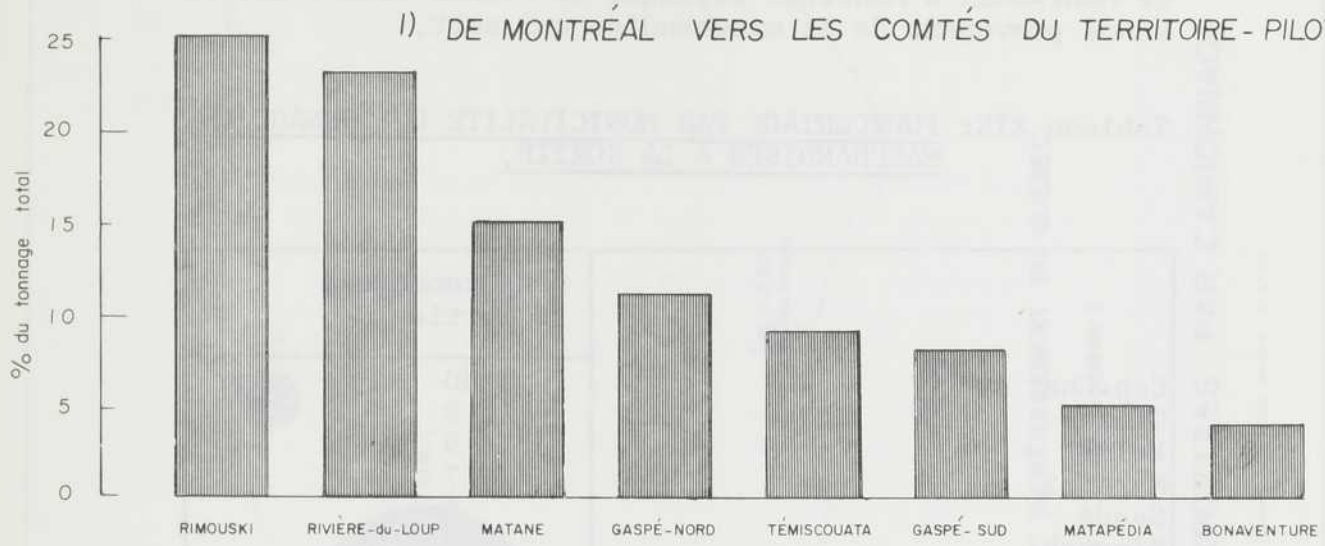
DESTINATION DES MARCHANDISES IMPORTÉES PAR CAMIONNAGE PUBLIC

Les pourcentages sont indiqués près des cercles (1.8%)

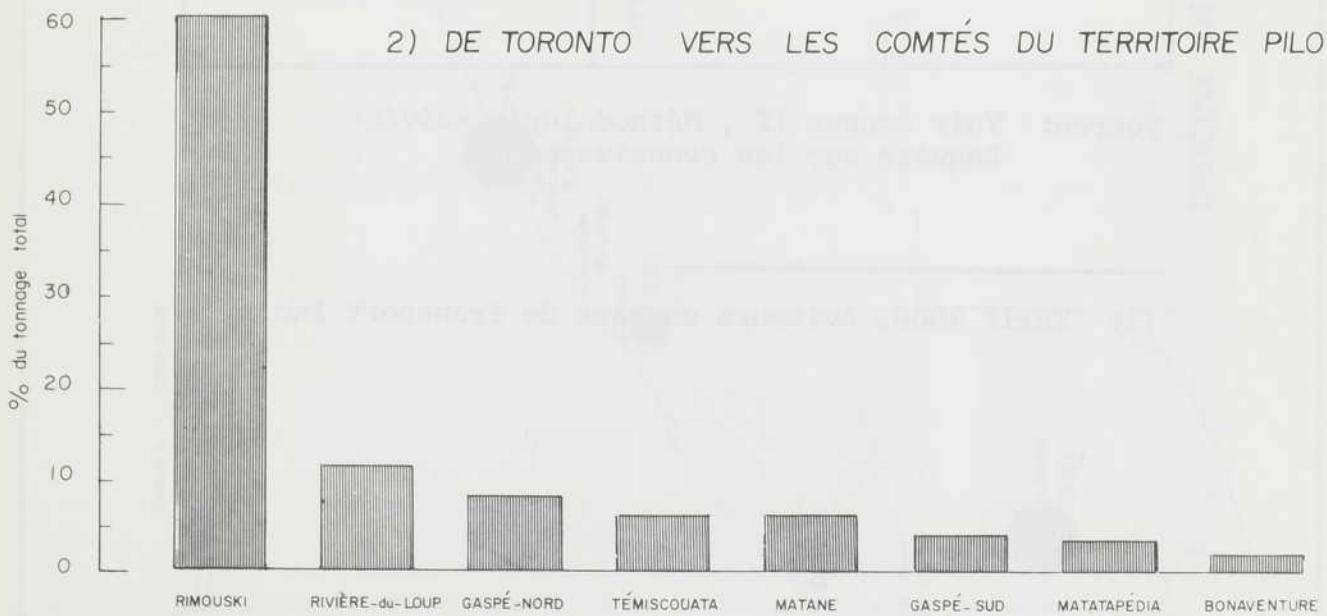
B.A.E.Q Mars 1965

RÉPARTITION DES IMPORTATIONS
(Par camionnage public)

1) DE MONTRÉAL VERS LES COMTÉS DU TERRITOIRE-PILOTE



2) DE TORONTO VERS LES COMTÉS DU TERRITOIRE PILOTE



* Nota 80 % de cette valeur sont transportés par chemin de fer jusqu'à Mont-Joli, puis sont distribués par camion à l'intérieur du territoire compris entre la ville de Rimouski et l'est de la péninsule

B.A.E.Q. Mars 1965

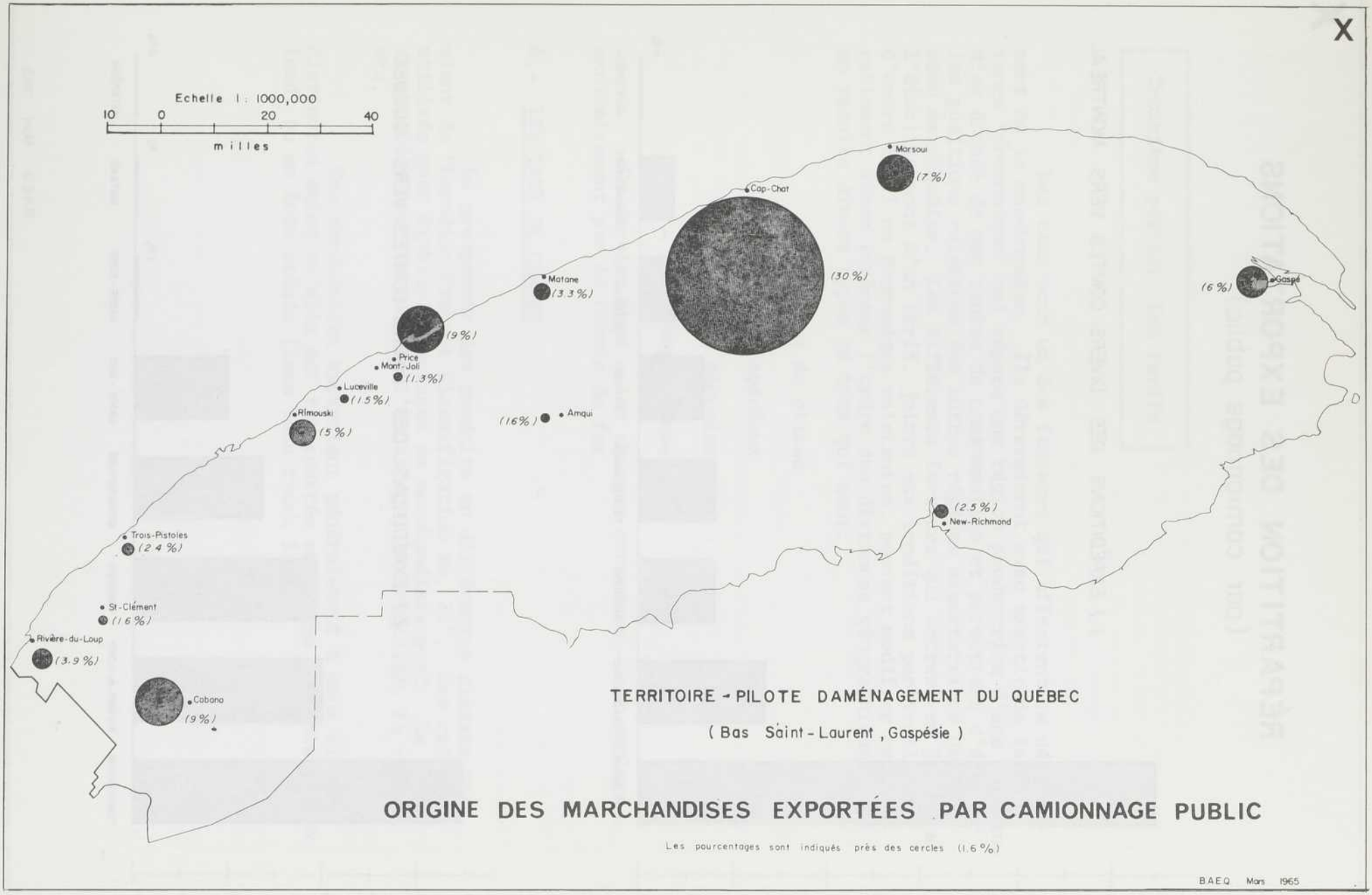
Le faible taux de transport, 37 cents aux cent livres (1) de Mont-Joli à Montréal explique la faible valeur des revenus provenant de la marchandise qui sort.

Tableau XIX: POURCENTAGE PAR MUNICIPALITE DU TONNAGE DE MARCHANDISES À LA SORTIE.

	% du tonnage à la sortie
Cap-Chat	30
Cabano	9
Price	9
Marsoui	7
Gaspé	6
Rimouski	5
Rivière-du-Loup	3.9
Matane	3.3
New-Richmond	2.5
Trois-Pistoles	2.4
St-Clément	1.6
Amqui	1.6
Luceville	1.5
Mont-Joli	1.3
Carleton	0.8
	84.9%

Source: Voir Annexe II , Méthodologie suivie: Enquête sur les connaissements.

(1) Tarif 200G, Aviseurs en taux de transport Inc.



TERRITOIRE - PILOTE DAMÉNAGEMENT DU QUÉBEC

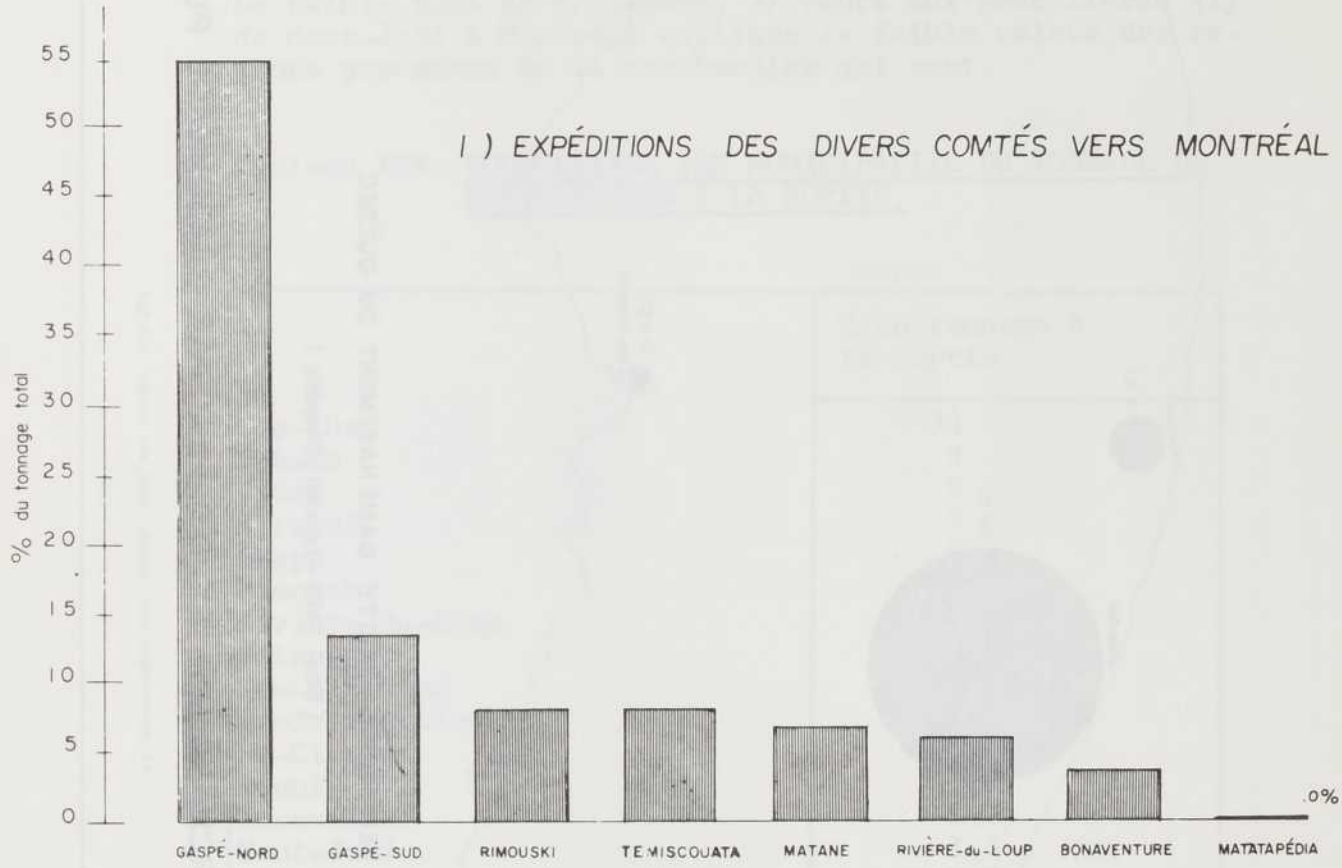
(Bas Saint - Laurent , Gaspésie)

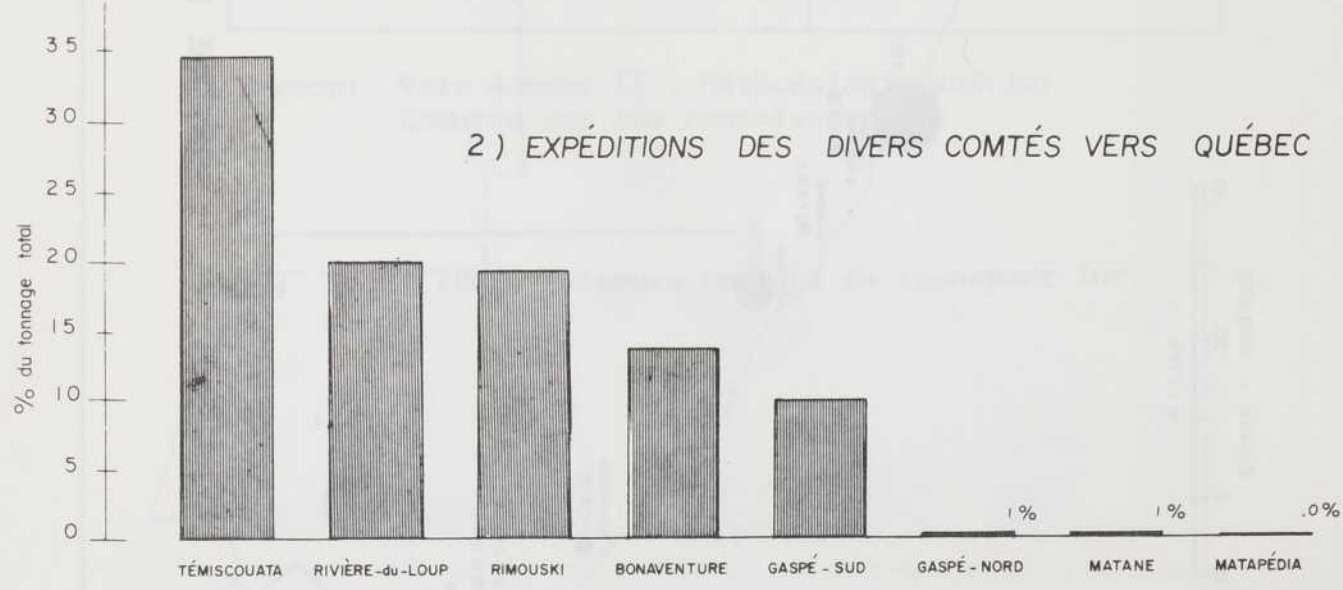
ORIGINE DES MARCHANDISES EXPORTÉES PAR CAMIONNAGE PUBLIC

Les pourcentages sont indiqués près des cercles (1.6 %)

B.A.E.Q. Mars 1965

RÉPARTITION DES EXPORTATIONS
(par camionnage public)





Troisième partie: Les tarifs

Les taux sont un des facteurs qui affectent le déplacement de la marchandise. Ils déterminent avec exactitude la distance "économique" qui sépare une région productrice d'une marchandise donnée de son centre de consommation et permettent d'établir les positions relatives des autres régions exportatrices de la même marchandise. Les différents facteurs qui entrent en jeu dans l'établissement d'un tarif, joints aux conditions particulières d'ordre légal ou économique existantes, peuvent modifier considérablement sinon inverser l'ordre des distances géographiques. Il en résulte divers types de taux qui sont:

- les taux de classe
- les taux spéciaux
- les taux décroissants
- les charges convenues.

Ce dernier type - les charges convenues - est employé exclusivement par le chemin de fer.

A.- LES TAUX DE CLASSE

Le groupement des produits en différentes classes provient du "Canadian Freight Classification No. 21". Les critères utilisés pour établir une classe de marchandises sont: Le poids en relation avec le volume, l'emballage, la fragilité, la valeur, etc.

Une marchandise appartient généralement à deux classes distinctes selon qu'elle est transportée en charge complète (truck load) ou en lots brisés (less than truck load).

Les classes sont établies proportionnellement d'après une classe considérée comme indice, la classe 100. Ainsi, un produit donné fera partie de la classe 55 parce que, si on le compare à un autre de la classe 100, l'importance des divers éléments qui interviennent lors du transport, soit le risque, les frais d'opération, la manipulation, etc.., est réduite de moitié.

Voici, à titre d'exemple, une liste de produits et les classes auxquelles ils appartiennent. Chacun de ces produits, transporté en charge complète, bénéficie d'une réduction de classe lorsque le chargement atteint un poids minimum requis, tel qu'indiqué.

Tableau XX: EXEMPLES DE CLASSIFICATION DE MARCHANDISES.

Produits	Pesanteur minimum requise pour une charge complète	Classe pour une charge complète	Classe pour lot brisé
Peinture	30,000 livres	45	70
Fournaise (à air chaud)	24,000 "	45	85
Bois de sciage	36,000 "	33	55
Beurre	20,000 "	55	100
Viande	20,000 "	55	100
Fer (en feuilles)	30,000 "	40	55
Cuivre	30,000 "	40	70
Produits chimiques	24,000 "	70	100

Source: Canadian Freight Classification No. 21.

Les classes peuvent varier pour un même produit, selon son état, ou pour bien d'autres raisons. Le tableau XX indique, pour les produits mentionnés, les classes habituellement utilisées dans le territoire-pilote. Il faut ajouter aussi qu'il arrive qu'une classe reste inchangée pour un chargement complet ou en lot brisé, dans le cas de certains produits fragiles dont la valeur est élevée: appareils d'optique, bijouterie, etc.

Comme on peut le voir, les classes ne sont pas établies qu'en considération de la marchandise à transporter. Il était nécessaire de recourir à cette classification afin de permettre aux transporteurs d'établir des taux plus facilement, et de s'appuyer sur des critères précis.

Les classes étant établies proportionnellement, il suffira de fixer un taux pour la classe 100. Par exemple, pour une distance donnée, le taux fixé pour une marchandise de la classe 100, peut être $2.00 aux cent livres. Si la marchandise était de classe 55, pour une même distance, le taux serait 55% de $2.00 (classe 100)

A l'intérieur du territoire-pilote, les marchandises pour lesquelles le camionnage applique le plus souvent les taux de classe sont: les articles de ferronnerie, la marchandise sèche, certains matériaux de construction (articles de chauffage, portes et châssis, verre), les produits ménagers, les produits non-ferreux (amiante en papier ou en feuille) et les produits chimiques. Les prix de transport établis dans ce cas incluent les frais de cueillette et de livraison pourvu que l'entrepôt, le magasin ou la manufacture soient directement accessibles au mode de transport et que la manutention du produit ne requiert pas de main d'oeuvre excessive.

B.- LES TAUX SPECIAUX

Les taux spéciaux sont appliqués à des items volumineux se déplaçant entre différents points déterminés. Ils ne sont pas conçus sur une base systématique mais plutôt ajustés selon les beboins d'expéditeurs ou de paroisses. Il existe deux sortes de taux spéciaux. (1)

---

(1) Les exemples sont tirés de l'industrie du camionnage.

1.- Ceux qui s'appliquent au transport d'un produit donné entre deux points déterminés.

Dans le territoire-pilote, le beurre en boites est expédié de Bic, Rimouski, St-Eloi, St-Fabien, St-Mathieu et de St-Simon vers Québec, à raison de $0.35 la boite (1);

2.- Ceux qui s'appliquent au transport d'une marchandise donnée, de points précis et destinée à toute une région

C'est le cas des céréales expédiées de Lévis, Montmagny, Montréal, Québec et Trois-Rivières, et destinées à tout le territoire-pilote.

A l'intérieur du territoire-pilote, les taux spéciaux du camionnage (la plupart s'appliquent aux entrées de marchandises) concernent la machinerie, certains matériaux de construction (brique, peinture, contre-plaqué), les produits en conserves, les engrais, les déodorants, etc.

Le bois de sciage et le poisson (principaux produits d'exportation) jouissent aussi de taux spéciaux.

Dans le cas du chemin de fer, les produits qui bénéficient de cette diminution de tarif sont:

- la viande fraîche, le beurre, le fromage, les oeufs qui entrent à Rimouski en provenance de Montréal.

- le bois de sciage s'en allant vers Québec ou Montréal et utilisant le "boxcar" (wagon fermé).

- le beurre, à destination de St-Jean (Nouveau-Brunswick).

- les engrais qui partent de Montréal vers quelques points spécifiques du territoire-pilote.

- les feuilles de métal, etc.

(1) Aviseurs en taux de transport, tarif 200G, item 230.

Ce type de taux amène des situations particulières, soit par exemple:

a) Pour une même origine et destination, le taux est très faible dans un sens et élevé dans l'autre (taux spéciaux vs taux de classe).

b) Le concept de la distance géographique s'efface devant celui de la distance économique. Comparons, à titre d'exemple, le transport d'une même marchandise transportée de Montréal à Rimouski et de Montréal à Rivière-du-Loup. Si un taux spécial s'applique dans le cas du trajet Montréal-Rimouski seulement, il se pourra alors que le transport coûte moins cher que dans le second cas où pourtant la distance était moins grande.

C.- LES TAUX DECROISSANTS

Quand les taux spéciaux prévoient toute une échelle destinée à rencontrer les conditions particulières de la production et de la vente, ils sont appelés taux décroissants. En général, ils s'appliquent à des produits volumineux spéciaux afin d'en réduire le coût du fret.

Dans l'industrie du camionnage, on applique ces taux spéciaux au transport des produits suivants: la brique, les produits en conserves, les engrais, la farine comestible, les insecticides agricoles, la moulée pour animaux et volailles, etc.

Le chemin de fer utilise ce type de taux, dans des cas spécifiques pour toute expédition de marchandises semblables ou mixtes, incluses dans un wagon fermé dont la longueur n'excède pas 40 pieds et 7 pouces.

D.- LES CHARGES CONVENUES

Les taux de charges convenues sont fixés d'après un accord passé entre l'expéditeur et le transporteur pour

l'acheminement d'une catégorie de marchandises donnée. L'autorisation d'utiliser les charges convenues fut accordée pour la première fois en 1938 en vertu des clauses de la partie V de "l'Acte sur le transport" promulgué au cours de la même année. Seul le chemin de fer est habilité à faire usage de ce type de taux.

Parmi les accords passés entre le chemin de fer et les expéditeurs, on peut citer ceux qui concernent:

- le bois de sciage en provenance de Matane, Price ou Rimouski transporté à Québec et à Montréal.

- les matériaux de construction (amiante, brique, matériaux de toiture) en provenance de Montréal et destinés à Rimouski, Mont-Joli et Trois-Pistoles.

- les conserves.

- les produits alimentaires (beurre de fruit, céréales et conserves, poissons en conserve, etc.) en provenance de Québec, Drummondville, Sherbrooke et destinés aux localités du territoire.

- d'autres produits comme le pétrole, etc.

L'énumération précédente des produits sur lesquels portent les divers types de taux nous indique que les marchandises manipulées à l'entrée ou à la sortie du territoire (produits alimentaires, matériaux de construction, bois de sciage) constituent l'enjeu de ce qu'on a appelé la "guerre des taux". Il en résulte que certains produits (sucre, sel, clou, grain, farine, fruits et légumes, graisse et huile) sont exclusivement transportés par le chemin de fer, qui en retour, laisse en totalité au camionnage le transport des produits de tabac, les bonbons, les chocolats et les pièces de véhicules.

Quatrième partie: Les subsides.

Afin d'avoir une meilleure idée de la situation des deux modes de transport concernés, il faut maintenant voir l'aide gouvernementale qui leur est accordée sous forme de subsides.

A.- LA LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DANS LES PROVINCES MARITIMES (MFRA)

En vue de réduire les taux de transport dans les Provinces Maritimes, le parlement promulgua en 1927 une loi connue sous le nom de "Loi sur les taux de transport dans les Provinces Maritimes". L'aide qu'apporte cette loi n'est accessible qu'au transport par rail. Elle offre deux principaux avantages aux expéditeurs situés à l'est de Charny (+) (Diamond Junction):

- elle réduit de 20 p. 100 les tarifs pour le transport de marchandises par chemins de fer, en ce qui a trait à certains "trafics privilégiés" dans le "territoire désigné";

- elle considère les marchandises transportées par transbordeurs de trains (traversiers, etc.) comme des marchandises transportées par voie ferrée seulement.

Depuis 1957, la réduction des taux s'établit à 30 p. 100 pour ce qui est des expéditions du territoire choisi vers d'autres régions du Canada. Il y a quatre (4) genres de trafics privilégiés:

(+) Commission Royale d'enquête sur les Transports Volume II, extraits.

1.- Trafic local, par chemin de fer, entre des endroits situés dans le territoire choisi.

2.- Trafic à destination de l'ouest, entièrement par voie ferrée, à partir d'endroits situés dans le territoire désigné vers d'autres points du Canada. (Ainsi, par exemple, de Moncton à Montréal via Lévis l'abaissement s'applique au tarif direct en vigueur pour le parcours Moncton-Lévis).

3.- Trafic d'exportation par chemin de fer et par mer, à partir d'endroits situés dans le territoire désigné, en passant par des endroits situés dans ce territoire désigné, à destination d'outre-mer. (Ainsi, par exemple, de Frédéricton à Liverpool via St-Jean, le tarif en question est celui qui s'applique de Frédéricton à St-Jean).

4.- Trafic en direction de l'ouest par voie ferrée et les Grands-Lacs ou par voie ferrée, Grands-Lacs et voie ferrée, à partir d'endroits situés dans le territoire désigné vers d'autres endroits du Canada. (Ainsi, par exemple, de Moncton à Winnipeg, l'abaissement s'applique au tarif direct en vigueur pour le parcours Moncton-Lévis ou de Moncton - Diamond Junction).

La région du Québec située à l'intérieur de la zone du trafic des Maritimes s'étend de l'Est de Lévis et de Diamond Junction jusqu'à la frontière de la province et au sud du fleuve St-Laurent. Il importe d'ajouter les précisions suivantes en vue d'arriver à une meilleure compréhension de cette loi;

a) Le trafic par voie ferrée allant vers l'est dans le territoire choisi mais provenant d'autres régions du Canada ne jouit pas des avantages accordés par cette loi. C'est le cas des produits alimentaires transportés de Montréal vers Mont-Joli.

b) Les tarifs de transport présentés au public par le chemin de fer contiennent les réductions prescrites.

L'incidence de cette Loi sur les taux en vigueur dans le territoire-pilote, ainsi que ses répercussions sur tout le système de transport en général, justifient à eux seuls les considérations qui suivent. Ces dernières porteront sur l'opinion émise par la Commission des Transports des Provinces Maritimes puis s'étendront sur la situation spéciale du territoire-pilote.

D'après la Commission des Transports des Provinces Maritimes, les changements survenus depuis 1927 ont modifié l'application de la loi. "En premier lieu, l'expansion de l'industrie du camionnage qui nuit à la concurrence que pourraient faire les industries des Provinces Maritimes sur les marchés du centre du Canada et, en second lieu, la méthode horizontale selon laquelle les tarifs-marchandises ont été haussés au cours de l'après-guerre (+), ne permettent pas aux industries de ces Provinces de tirer profit de cette loi. En effet elles ne peuvent pas pénétrer avantageusement sur les marchés du centre du Canada; les marchés plus proches du centre conservent l'avantage.

La Commission soutient donc les demandes formulées par les entreprises manufacturières des Provinces Maritimes et souhaite une augmentation des avantages prévus par le M.F.R.A.

Ces deux griefs présentés par la Commission des Transports des Provinces Maritimes conservent toute leur valeur dans le cas du Bas St-Laurent et de la Gaspésie. Bien plus, il s'y ajoute un troisième: la concurrence exercée par les produits qui sortent des Provinces Maritimes sur les exportations semblables du territoire-pilote.

(+) Commission des Transports des Provinces Maritimes.

Reprenons chacun des trois points déjà cités en rapport avec l'application du M.F.R.A., soit l'expansion de l'industrie du camionnage, la hausse des tarifs marchandises au cours de l'après-guerre, et la concurrence exercée par les produits des Provinces Maritimes sur les exportations du territoire-pilote.

Dans la province de Québec, le taux d'augmentation du nombre de camions et semi-remorques enregistrés a été de 330% durant la période 1936-1961, car le nombre d'unités a passé de 5692 à 25,000 environ. Il faudra aussi porter à l'actif de l'industrie du camionnage l'augmentation de la capacité unitaire des camions et semi-remorques, leur permettant de transporter une charge plus importante.

A l'intérieur du territoire-pilote, l'expansion des trois (3) plus grands transporteurs s'est manifestée de la façon suivante:

Tableau XXI: AUGMENTATION DE L'EQUIPEMENT DES GRANDS TRANSPORTEURS ROUTIERS

	1956	1961	1963
Beaudet Express	43	59	73
Rimouski Transport	55	92	105
D'Anjou Transport	39	62	90

Cet état de fait a créé une discrimination auprès des expéditeurs car, toutes les fois que les services du chemin de fer n'étaient pas requis, pour le

transport de certains produits, l'aide prévue en vertu du MFRA s'avérait inopérante. La possibilité d'utiliser la souplesse et la rapidité du transport routier se solde par un coût plus élevé pour l'expéditeur, car la présence du MFRA ne permet pas de libre concurrence entre les divers modes de transport, concurrence qui pourrait se concrétiser par une diminution des taux.

En effet, le niveau relativement élevé de l'échelle de tarifs en vigueur dans le camionnage est dû en partie à l'obligation faite aux transporteurs routiers de contrebalancer la résultante de forces négatives:

1) Celle produite par les faibles revenus apportés par les charges complètes à la sortie.

2) Celle qui prend origine de l'incursion à l'intérieur du territoire-pilote, de transporteurs détenteurs de permis de contrat, utilisant des taux moindres que ceux en vigueur. Ces voituriers publics de l'extérieur du territoire transportent surtout des charges complètes.

Plusieurs raisons expliquent le fait que les voituriers publics de l'extérieur rencontrent leurs coûts d'opération même en présentant des taux plus bas:

- ces voituriers de l'extérieur ne sont pas obligés d'avoir un entrepôt à l'intérieur du territoire.

- en plus des bureaux nécessaires dans la région, les voituriers du territoire doivent tenir un bureau à Montréal, ce qui augmente leurs frais d'administration. Le bureau principal du voiturier public de l'extérieur du territoire se trouve déjà à Montréal ou à Québec.

- le système de vente des produits. En effet, ils sont vendus au prix F.A.B. (franc à bord), ce qui laisse le dernier mot à l'expéditeur dans le choix du mode de transport et de celui du transporteur. Il arrive très souvent que la maison d'affaires de Montréal favorise le transporteur de Montréal qui, déja, peut présenter des taux moindres.

La perte partielle ou totale de charges complètes pour les camionneurs du territoire signifie une augmentation des frais d'entreposage et celle, en conséquence, des frais d'opération.

C'est pourquoi, même avec des taux plus élevés, les transporteurs du territoire-pilote réalisent, dans les meilleures conditions de gestion de l'entreprise, un pourcentage de profits nets inférieur à celui réalisé par les entreprises de même importance dans la Province. (cas des camionneurs de classe I).

Le troisième point soulevé au début de cette discussion, à savoir la concurrence exercée par les produits qui sortent des Provinces Maritimes sur les exportations de la région-pilote, n'est pas exclusif au transport mais constitue plutôt une résultante de tous les facteurs qui interviennent dans le mécanisme de production, de mise en marché, etc. En effet, les coûts de production inférieurs pour certains produits obtenus dans les Provinces Maritimes, la diminution de la distance économique par l'application du MFRA permettent aux Provinces Maritimes de remplacer sur le marché de Montréal la patate produite à l'intérieur du territoire, de soutenir une compétition serrée dans les produits de la pêche en dépit du fait qu'il existe 250 milles de plus entre les distances qui séparent Gaspé et Halifax de Montréal.

B.- LA SUBVENTION DE "REDUCTION" (+)

La loi sur la réduction des taux de transport de marchandises "accordait durant un an, à compter du 1er août 1959, la somme de 20 millions de dollars aux fins de diminuer, à l'égard de tarifs non concurrentiels, d'environ 7 p. 100 l'augmentation générale de 17 p. 100 que les chemins de fer avaient été autorisés à appliquer à compter du 1er décembre 1958". Durant les dix premiers mois, "cette subvention a permis une diminution de 9 p. 100 au lieu de 7 p. 100". A la fin de chaque période, des crédits sont accordés en vue de diminuer le tarif de la façon prévue.

(+) Commission Royale d'Enquête sur les Transports, Volume I, pages 23-24.

C.- L'APPROPRIATION ACT

En vue d'aider les chemins de fer à payer les augmentations de salaires, le Parlement accorde chaque année, par l'intermédiaire de la caisse de crédit, une somme d'environ $50 millions en faveur des différentes entreprises ferroviaires.

D.- L'ASSISTANCE AU TRANSPORT DES PROVENDES

La Caisse des Crédits votés par le Parlement octroie une subvention fédérale pour le transport des grains de provendes et de certains autres produits alimentaires depuis les provinces des Prairies jusque dans le territoire-pilote. Cette subvention, payable aux négociants de provendes, tend à égaliser le coût des grains de provendes des Prairies utilisés pour l'alimentation du bétail et de la volaille. Les céréales de provendes (grains entiers moulées et criblures pour le bétail, issus de meuneries) expédiées vers les comtés du territoire-pilote se répartissent de la façon suivante selon les différents comtés. (voir tableau XXII page suivante) (+)

Il est à noter que le territoire-pilote reçoit la dixième partie du total des subventions accordées au Québec pour le transport des céréales de provendes.

L'application de cette subvention présente à la fois des avantages pour le secteur agricole et des désavantages pour le transport. Le rapport de la Commission Royale D'Enquête, Volume II le confirme de la façon suisuivante:

(+) Ministère de l'agriculture du CANADA, Service de la Production et des Marchés.

Tableau XXII: TRANSPORT DES CEREALES DE PROVENDE PAR COMTE, REPARTITION DU TONNAGE ET DES SUBSIDES.

Comtés	% du tonnage	% du subside
Bonaventure	7	8.4
Gaspé-Nord	1	1
Gaspé-Sud	7	9
Iles-de-la-Madeleine	2	2.2
Matane	12	10.4
Matapédia	11	12.6
Rimouski	27	24
Rivière-du-Loup	22	19
Témiscouata	11	13.4
TOTAL	100.0	100.0

Source: Ministère de l'Agriculture du Canada

"Comme cette subvention se rattache surtout au transport par voie ferrée, elle a gêné le mouvement des céréales de provendes par les voies d'eau, qui sont moins coûteuses. A quelques exceptions près, la subvention a empêché l'accroissement de la concurrence des tarifs de la part des camions pour le transport des céréales de provendes. Elle a, dans une large mesure, détruit l'effet modérateur qu'avait sur les taux de transport par voie ferrée la concurrence des chemins de fer des Etats-Unis. Elle a stimulé le trafic des matières brutes (céréales de provendes) aux dépens du trafic des produits finis (viandes débitées et bétail habillé), qui perdent du poids. Tous ces effets sont contraires à un emploi efficace des moyens de transport et à la répartition convenable des ressources du transport".

Bref, le même reproche adressé à la loi sur les taux du transport des Provinces Maritimes s'applique aussi à celle relative au transport des céréales de provendes; ces lois ne tiennent pas compte des changements intervenus dans le milieu économique et mettent en péril l'efficacité de l'industrie du transport en privilégiant un mode en particulier. Leurs dates respectives de promulgation (1927 et 1941) expliquent dans une large mesure l'inadaptation de ces textes de loi à la situation actuelle de l'activité économique et le fait qu'elles ne s'appliquent qu'au transport par chemin de fer.

Un tel grief perd un peu de sa valeur si on considère la subvention de "réduction" passée en 1959. Toutefois, cette subvention n'est pas totalement exempte de reproches, car la diminution de 9 p. 100 qu'elle a pu atteindre à l'égard de tarifs non concurrentiels, n'élimine pas le risque de privilégier un mode de transport en particulier. Sans doute, la concurrence est-elle faussée en raison de la différence de nature des frais d'opération consentis par le chemin de fer et le camionnage.

En effet, la construction et l'entretien de la voie de chemin de fer est à la charge directe des Chemins de Fer Nationaux ou du Canada and Gulf Terminal, tandis que ceux du réseau routier sont assurés par le Ministère de la Voirie. Il faut cependant ajouter que la

taxe de 15 cents sur le gallon d'essence et de 21 cents sur le gallon d'huile diesel représente la contribution du transport routier au budget du Ministère de la Voirie. Par contre, le ministère provincial du revenu retourne au chemin de fer 19 cents des 21 cents de taxes payés à l'achat du gallon de diesel.

E.- AIDE AU TRANSPORT DE LA CREME

Cette aide, d'origine provinciale, est accordée "aux paroisses de colonisation reconnues comme telles, n'ayant pas de fabrique et pour lesquelles le coût du transport de la production laitière serait supérieur à la normale".

F.- AIDE AU TRANSPORT DU BETAIL

L'objectif majeur visé par le Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation par l'octroi de cette aide était qu' "une subvention au transport des animaux vivants à destination des abattoirs aurait pour effet de rapprocher économiquement des marchés les régions défavorisées et pourrait faciliter l'écoulement des produits animaux de ces régions éloignées tout en y favorisant l'élevage".

Les taux de subvention prévus étaient:

1.- Pour les comtés de Matane, Matapédia, Rimouski, Rivière-du-Loup et Témiscouata:

Bovins:	$5.00 par tête
Veaux:	1.00
Moutons et agneaux:	.75
Porcs:	1.00

2.- Pour les comtés de Bonaventure, Gaspé Nord, Gaspé-Sud et les Iles-de-la-Madeleine:

Bovins:	8.00
Veaux:	2.50
Moutons et agneaux:	1.50
Porcs:	2.50

G.- AUTRES SUBSIDES

Il existe d'autres subsides accordés afin de favoriser le transport de certains produits comme:

aide au transport de tuyaux de drainage

produits laitiers

foin

pierre à chaux

marne

engrais chimiques

grains de semences

Cinquième partie: Exposé des problèmes

La lecture des pages précédentes donne l'impression que les différents mécanismes qui interviennent dans le fonctionnement de l'activité du transport sont séparés par des cloisons étanches. A aucun moment, en effet, ne se décèlent les moindres traces de cette interférence de tous les instants entre les diverses variables. Tant au niveau de l'infrastructure physique de ces deux modes de transport qu'à celui du déplacement de la marchandise, en passant par le côté légal qui réglemente cette industrie, toute considération faite de façon isolée de l'un ou l'autre de ces éléments tendra surtout à nous fournir des résultats partiels car l'ensemble des facteurs n'aura pas été retenu.

Ce chapitre, traitera de la relation existante entre les différents facteurs, et fera ressortir, en même temps que le dynamisme qui caractérise l'activité du transport, les différents problèmes auxquels fait face cette industrie.

De plus, la nature de cette entreprise laisse entrevoir deux types particuliers de problèmes:

ceux que confronte la population du territoire-pilote,

ceux que confronte l'industrie du transport.

Il ne sera cependant pas question de fixer les cadres dans lesquels évoluent ces deux genres de problèmes parce qu'ils ne sont pas divisés par des barrières étanches. Le transport, activité économique au service de la population, doit donc être analysé sans qu'on sépare les difficultés confrontées aussi bien par les usagers que par les propriétaires d'entreprises de transport, sous peine d'obtenir une solution boîteuse qui aggraverait les problèmes déjà existants.

Dans le cas du territoire-pilote, les lignes suivantes fourniraient une idée assez exacte de la situation: une population qui paie des taux de transport élevés à des voituriers qui, malgré cela, ne réalisent qu'un pourcentage de profit net inférieur à la moyenne retenue pour les camionneurs dans l'ensemble du Québec. Un cadre légal et administratif (+) à tendance conservatrice accentue encore plus l'acuité des problèmes qui tirent leur origine d'une situation spéciale dans le domaine économique et social.

Une revue rapide de la situation du transport à l'intérieur du territoire-pilote va pouvoir projeter plus de lumière sur les problèmes, étape préliminaire à la formulation de solutions. La présentation se fera sous le double aspect des problèmes spécifiques à l'industrie du camionnage et de ceux qui résultent de la compétition entre le chemin de fer et le camionnage. Les principaux sujets de discussion retenus concernent les taux, les restrictions printanières, le volume, les charges peu payantes, etc. Cette liste indique qu'il est impossible de traiter ces problèmes en se référant de façon spéciale à un mode de transport. Considérons le problème des taux par exemple. Comment étudier l'échelle de taux en vigueur dans l'industrie du camionnage sans retenir l'existence du chemin de fer dans la région, les taux appliqués par les Chemins de Fer Nationaux et les subsides accordés pour le transport des marchandises dans une direction déterminée? Pour toutes ces raisons, l'analyse de ces différents facteurs retiendra non seulement l'aspect spécifique d'un problème mais aussi ses répercussions sur les deux modes de transport en cause.

A.- LES TAUX

Le problème des taux utilisés à l'intérieur du territoire revêt une importance capitale en raison du rôle des taux de transport dans le coût de production et dans la rentabilité de l'entreprise de trans-

---

(+) Voir le chapitre sur la Régie des Transports.

port. Le taux constitue l'un des éléments déterminants de l'expansion d'une région, car il permet aux produits d'une zone déterminée d'avoir accès à un marché et de soutenir la concurrence avec l'apport des autres régions sur le même marché. Il va sans dire que l'économie régionale peut subir de profonds changements à la suite de toute hausse de l'échelle de taux en vigueur, car le coût total d'opération qui en résultera ne permettra pas aux expéditeurs de soutenir la concurrence. On retiendra donc, dans l'étude des taux à l'intérieur du territoire-pilote, les deux aspects principaux:

- celui de la situation des taux en relation avec ceux appliqués dans les autres parties du Québec.

- celui du sens de l'évolution des taux durant les dernières années.

L'étude de ces deux aspects exige le choix de critères distincts qui nous permettent d'apporter une réponse précise à ces deux questions. Les quatre critères suivants ont été sélectionnés. On a choisi de:

- procéder à une comparaison entre des distances semblables prises à l'intérieur de la région-pilote et d'autres distances prises en dehors du territoire. Le même tableau permettra d'établir une différence entre la situation qui prévaut dans le côté nord du territoire et en relation avec celle existant dans les comtés de Bonaventure et Gaspé-Sud.

- rechercher la différence de coût de transport entre les importations en provenance de Québec et celles qui arrivent de Montréal.

- considérer de petites distances de 40, 60, 100 milles prises à l'intérieur du territoire pour mesurer les effets de l'éloignement.

- comparer les taux de transport (taux de classe et taux de commodité) appliqués par le chemin de fer et le camionnage pour des distances semblables.

Tableau XXIII: TAUX RELEVES POUR DES DISTANCES SEMBLABLES, EN DOLLARS, PAR 100 LIVRES

DISTANCES / CLASSES	Classe 100	Classe 85	Classe 70	Classe 55
Gaspé-Matane	2.19	1.95	1.65	1.40
Gaspé-Matapédia	1.96	1.67	1.37	1.08
Montréal-Montmagny	1.65	1.41	1.16	0.90

Source: Taux tirés du tarif 200-F en vigueur jusqu'au 1er mars 1965.

Le tableau No. XXIII révèle que, pour une même distance d'environ 200 milles et pour une même marchandise, les taux utilisés à l'intérieur du territoire peuvent atteindre jusqu'à 54 cents/100 livres de différence comparés à ceux en vigueur pour la distance Montréal-Montmagny. S'il est acquis que le volume transporté joue un rôle considérable dans la fixation des taux, il ne faut pas surtout négliger, dans le cas qui nous occupe, l'influence d'autres facteurs tels que:

- le coût d'opération plus élevé du côté de Gaspé-Nord;

- l'absence de chemin de fer pour maintenir les taux à un plafond qui permette la compétition entre les deux modes de transport. Rappelons que pour une distance semblable par chemin de fer, Lévis-Mont-Joli par exemple, le taux de 1.27/100 lbs est applicable à une marchandise appartenant à la même classe 100. Une partie de cette différence de 92 cents entre le taux exigé sur le trajet Gaspé-Matane par le transport routier et celui exigé sur une distance semblable Lévis-Mont-Joli par chemin de fer est absorbé par la loi des

taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes qui, dans ce cas, prévoit une réduction de 20% (cas du déplacement à l'intérieur de la zone privilégiée).

Si maintenant on utilise le deuxième critère, c'est à dire la recherche de la différence de coût de transport entre les produits expédiés de Québec et Montréal vers le territoire, les constatations suivantes peuvent être faites.

Les exemples suivants se réfèrent aux taux de classe:

- les 170 milles qui séparent Québec de Montréal sont couverts seulement par une augmentation de 11 cents aux 100 livres quand Gaspé est le deuxième point concerné; de 45 cents dans le cas de Rivière-du-Loup, de 49 cents dans le cas de Matane et de 52 cents dans le cas de Rimouski.

Tableau XXIV: TAUX DE CLASSE DES VOITURIERS PUBLICS ($ - 100 LBS)

	Distance	Classe 100	Classe 85	Classe 55
Québec-Gaspé	446	3.61	3.07	1.98
Québec-Matane	243	2.69	2.29	1.48
Québec-Rimouski	184	2.21	1.88	1.22
Québec-Riv.-du-Loup	117	1.81	1.54	1.00
Montréal-Gaspé	617	3.72	3.17	2.05
Montréal-Matane	410	3.18	2.70	1.75
Montréal-Rimouski	351	2.73	2.32	1.50
Montréal-Riv.-du-Loup	284	2.26	1.92	1.24

Source: Tarif No. 200G des Aviseurs en Taux de Transport Inc. Les distances sont exprimées en milles et les taux en cents/100 lbs.

- le coût de transport du produit à la tonne-mille en provenance de Québec est toujours plus élevé que celui du produit expédié de Montréal. Ce même tableau fournit les chiffres suivants:

Tableau XXV: COUT A LA TONNE-MILLE POUR LA CLASSE 100 DE MARCHANDISES

Gaspé-Québec	16	cents la tonne-mille
Matane-Québec	22	" " " "
Rimouski-Québec	24	" " " "
Riv.-du-Loup-Qué.	31	" " " "
Gaspé-Montréal	12	" " " "
Matane-Montréal	15	" " " "
Rimouski-Montréal	15.5	" " " "
Riv.-du-Loup-Montréal	15.5	" " " "

Source: Calculé à partir du tarif No. 200G des Aviseurs en Taux de Transport Inc.

L'application du même tarif utilisé pour le tableau XXVI apporte les données ci-après:

Tableau XXVI: COUT A LA TONNE-MILLE POUR LE DEPLACEMENT INTERNE DE MARCHANDISES

Gaspé-Matane	25	cents la tonne-mille
Rimouski-Riv.-du-Loup	36	" " " "
Matane-Rimouski	36	" " " "

Source: Calculé à partir du Tarif No. 200G des Aviseurs en Taux de Transport Inc.

La conclusion est claire: le déplacement interne est nettement défavorisé. Ce désavantage s'accentue encore plus dans le cas des courtes distances. Pour s'en rendre compte, il n'est que de comparer le trajet Gaspé-Matane à celui de Rimouski-Rivière-du-Loup.

Supposons un instant des distances semblables d'environ 60 milles, soit:

Mont-Joli - Causapscal,

Mont-Joli - Trois-Pistoles,

Riv.-du-Loup - Rimouski,

Riv.-du-Loup - Cabano.

Le coût du transport à la tonne-mille pour ces différents trajets indique l'absence de critères précis et scientifiques dans la fixation des taux. Néanmoins les taux restent toujours élevés comme nous le montrent les valeurs du tableau XXVII.

Tableau XXVII: TAUX DE TRANSPORT A LA TONNE-MILLE POUR DE COURTES DISTANCES.

Mont-Joli-Causapscal	37	cents	la	tonne-mille	
Mont-Joli-Trois-Pistoles	31	"	"	"	"
Rivière-du-Loup-Rimouski	36	"	"	"	"
Rivière-du-Loup-Cabano	30	"	"	"	"

Source: Calculé à partir de tarif publié par les Aviseurs en Taux de Transport Inc.

- le tarif No 200 G qui régit le déplacement de commodités de ou vers le territoire-pilote prévoit cinq (5) localités d'entête: Rivière-du-Loup, Rimouski, Mont-Joli, Matane, Amqui. Cela signifie que

tout déplacement de produits effectué entre deux points du territoire non-inclus dans ces localités, se calcule au millage. Le taux de transport d'un produit qui sort de Gaspé vers Ste-Anne des Monts, par exemple, est calculé au millage.

Les considérations précédentes convergent vers une même idée: le net avantage accordé à Montréal. En effet, il est possible d'affirmer que les taux ont été conçus en fonction de Montréal, en raison de l'avantage accordé aux importations en provenance de Montréal et du traitement fait au déplacement interne. Le taux à la tonne-mille utilisé pour transporter des marchandises de Montréal à Montmagny représente 76% de celui utilisé sur une distance semblable Gaspé-Matane. Dans le cas de distances plus courtes comme Rimouski-Rivière-du-Loup, le taux à la tonne-mille est encore plus élevé.

Il ressort que cette situation constitue un blocage à toute décentralisation industrielle, car un industriel peut non seulement s'assurer des avantages en s'établissant près du marché de Montréal, mais encore, augmenter ses possibilités d'exportation toutes les fois que le transport est concerné. En effet, les taux de transport pour la marchandise de classe 100, comme l'indiquent les tableaux précédents, sont assez identiques dans un rayon assez étendu et inférieurs aux taux à la tonne-mille retenus pour toute distance semblable ayant des points d'origine et de destination différents.

Jusqu'à présent, l'analyse s'est limitée aux taux utilisés dans la classe 100 de marchandises à l'intérieur de l'industrie du camionnage. Les autres classes (85, 70, 55, 45) représentant un pourcentage de cette classe 100, les mêmes avantages s'y appliquent puisque les chiffres de taux à la tonne-mille conservent entre eux la même relation.

On comparera maintenant les taux utilisés par les deux modes de transport, pour une distance semblable. Contrairement à ce qui a été fait dans les lignes précédentes, la comparaison portera sur les taux spéciaux et sur les taux de classe. De plus, il faudra compter, en certaines occasions, avec la loi sur les

taux de transports dans les Provinces Maritimes.

En effet, les taux de transport par chemin de fer et camion tiennent compte des réductions dues au MFRA, dans les tableaux XXVIII et XXIX.

Tableau XXVIII: TAUX DE TRANSPORT EN $ AUX 100 LBS. CLASSE 100 DE MARCHANDISES

MODES DE TRANSPORT / DISTANCES	CAMIONNAGE	CHEMINS DE FER
Mont-Joli-Lévis	2.21	1.27
Gaspé-Lévis	3.39	1.89
Matapédia-Lévis	2.82	1.57

Les taux de chemin de fer contiennent une réduction de 20% sur les tarifs-marchandises, et s'appliquent dans les deux sens.

Tableau XXIX: TAUX DE TRANSPORT EN $ AUX 100 LBS. CLASSE 100 DE MARCHANDISES

MODES DE TRANSPORT / DISTANCES	CAMIONNAGE	CHEMINS DE FER
Mont-Joli-Montréal	2.73	1.76
Gaspé-Montréal	3.49	1.93
Matapédia-Montréal	3.37	1.93

Une réduction de 30% du tarif du chemin de fer a été appliquée sur le parcours Mont-Joli-Lévis.

Tableau XXX: TAUX DE TRANSPORT EN $ AU 100 LBS. CLASSE 100 DE MARCHANDISES

Le MFRA ne s'applique pas.

MODES DE TRANSPORT / DISTANCES	CAMIONNAGE	CHEMINS DE FER
Montréal-Mont-Joli	2.73	2.06
Montréal-Gaspé	3.49	2.45
Montréal-Matapédia	3.37	2.40

Ces taux, tels que présentés par les tableaux XXVIII, XXIX et XXX influencent directement l'importance de chaque mode de transport à l'échelle de la région-pilote. En effet, le chemin de fer transporte 58% du tonnage manipulé à la sortie contre 13% au camionnage public. A l'entrée, le panorama se modifie car le chemin de fer ne transporte que 29% contre 14% au camionnage public (c.f. tableau X). Le fort tonnage du chemin de fer à la sortie est dû au fait qu'il transporte autant de bois de pulpe que le transport par eau dans les comtés où s'exerce la compétition, soit Matane, Rimouski, Rivière-du-Loup. De plus, il se réserve le transport presqu'exclusif de la production du comté de Bonaventure, de Témiscouata, Matapédia, exception faite du transport effectué par des voituriers privés. D'autre part, le chemin de fer manipule le double du tonnage de bois de sciage transporté par les voituriers publics. Rappelons que ces deux produits (bois de pulpe et bois de sciage) représentent 68% des exportations par chemin de fer; et que le bois de sciage constitue 63% des sorties par camionnage.

Il n'y a donc pas de peine à comprendre l'ardeur mise par les deux modes de transport dans la recherche du trafic à la sortie. Il résulte que dans bien des cas, il ne s'agit pas de réaliser un profit sur le transport du bois de sciage, mais plutôt d'éviter que les revenus obtenus à l'entrée se séparent, en égard au pourcentage élevé de charges à vide à la sortie. En effet, le taux exigé par les voituriers publics pour le transport du bois de sciage de Luceville à Montréal par exemple, est de 37 cents aux cents livres: pour un minimum de 32,000 livres; ce minimum s'élève à 36,000 livres pour les expéditions vers les Etats-Unis, moyennant un taux de 35 cents aux 100 livres. En appliquant les taux de marchandises décroissants des Chemins de Fer Nationaux, la situation est la suivante: 37 cents aux 100 livres pour un minimum de 36,000 livres, et 34 cents/100 livres pour un minimum de 40,000 lbs. Le résultat est évident: le bois de sciage représente environ 40% du tonnage transporté par les voituriers, mais apporte seulement des revenus oscillant entre 10 et 20% du revenu brut total. Même dans les conditions les plus avantageuses (une charge de 48,000 livres de bois de sciage), le revenu brut ne serait que de $175.00. Supposons un coût d'opération

optimal de 45 cents au mille, le coût total serait de $90.00; les revenus pour un minimum de 32,000 lbs se chiffrent à $118.00 ce qui représente un profit brut de $28.00 pour la distance de 347 milles qui sépare Rimouski de Montréal.

Une première conséquence de cette situation anormale se retrouve dans la courbe suivie par l'évolution des taux durant les deux dernières années. Le tarif 200F, qui a eu son plein effet au cours des deux premiers mois de l'année 1963, a subi trois modifications successives. Par les deux premières, les Aviseurs en taux ont établi une échelle de taux décroissants à l'intérieur des taux de classe: en effet, ils ont considéré trois catégories selon le volume à transporter:

Tableau XXXI: REPARTITION PAR CATEGORIE DU VOLUME A TRANSPORTER

lere catégorie	1 à 750 livres
2ième catégorie	750 à 2000 livres
3ième catégorie	2000 livres et plus

Plus tard, une autre échelle a été adoptée considérant seulement certains articles pour lesquels existaient des taux spéciaux. Autrement dit, les taux décroissants du camionnage seraient des taux de classe à pourcentage moindre. Les résultats peuvent se résumer d'après le tableau suivant dans lequel on relève une augmentation des taux employés:

Tableau XXXII: EVOLUTION DES TAUX DURANT LES ANNEES 1963 ET 1964

Catégories / Modifications	I	II	III
1ère modification	7%(1)	2%	-3%
2ième modification	7%	3.5%	Original
3ième modification	Augmentation selon les items surtout dans le T.L.		

(1) Pourcentage par rapport au tarif 200F considéré comme ORIGINAL.

Cette augmentation est en étroite relation avec l'une des solutions disponibles proposées par l'Association du Camionnage du Bas St-Laurent. En effet, dans un mémoire en date du 18 mars 1963, adressé au Ministère de la Voirie, elle préconise l'élévation des taux jusqu'à arriver au point de saturation.

Si le déplacement de la marchandise d'un point du territoire à un autre est régi par les taux, ces derniers dépendent de divers facteurs dont les plus importants sont: le genre d'équipement utilisé, le pourcentage des charges à vide, la distance à parcourir, les services offerts et la pesanteur permise sur les parcours.

B.- LES RESTRICTIONS PRINTANIERES

La situation anormale qui résulte des faibles revenus apportés par les charges à la sortie s'aggrave lors de l'application des restrictions printanières discriminatoires. Au mois d'avril surtout, le camionneur, obligé de se contenter de lots brisés, perçoit

des revenus à la tonne-mille inférieurs à ceux des autres mois de l'année, et, dans certains cas, accumule un déficit qu'il doit récupérer durant les autres mois. Ce déficit peut atteindre un coût mensuel total d'opération de 120% par rapport au revenu mensuel normal. Cette manipulation exclusive de lots brisés augmente les frais d'opération en raison de l'entreposage qu'ils nécessitent. De plus, la répartition du volume à travers le territoire ne permet pas d'utiliser des semi-remorques pour le transport du centre de distribution aux diverses paroisses mais plutôt des camions. Il est facilement compréhensible que cette diminution substantielle de la marchandise à charge complète, tant à l'entrée qu'à la sortie, amène des conséquences désastreuses sur l'état de pertes et profits des voituriers publics en raison de leurs coûts d'opération plus élevés.

Avant de terminer la discussion de ce problème, il ne sera pas sans intérêt de situer les régions qui avoisinent le territoire-pilote par rapport au problème des restrictions printanières. Même avant la construction de la Trans-Canada, ces restrictions n'existaient pas sur le parcours Québec-Montréal, d'où l'avantage relatif en faveur des voituriers publics qui desservent ce trajet. Pour la province de Québec, les pesanteurs autorisées pendant l'été:

- 60,000 livres pour un tracteur et semi-remorque à 4 essieux (+).

- 70,000 livres pour un tracteur et semi-remorque à 5 essieux.

A l'intérieur du territoire-pilote, durant la période de dégel, les mêmes types d'unité ne doivent pas dépasser une pesanteur totale maximum de 48,000 livres et de 56,000 livres respectivement.

D'autre part, au Nouveau-Brunswick, le Ministère intéressé apporte aussi des restrictions sur les routes No. 2, 11 et 8. Durant la période du dégel, la pesanteur totale permise se limite à 75% de la pesanteur accordée durant l'été. Les pesanteurs totales utilisées, sensiblement pareilles à celles en vigueur au Québec, comprennent aussi le poids du véhicule et de la charge.

(+) Ministère de la Voirie, Province de Québec, 15 mars 1964.

En rapport avec l'activité du transport, les mois d'avril et de mai marquent une légère reprise des opérations. La variation mensuelle des marchandises transportées par les Chemins de Fer Nationaux confirme cette opinion. En effet, au cours de l'année 1963, l'indice de variation mensuelle pour la marchandise transportée par chemin de fer en charge complète est:

Tableau XXXIII: VARIATION MENSUELLE DU TONNAGE TRANSPORTE PAR CHEMIN DE FER

MOIS	% DU TONNAGE
Janvier	4.9
Février	4.9
Mars	5.2
Avril	5.2
Mai	9.3
Juin	9.6
Juillet	11.2
Août	11.2
Septembre	10.8
Octobre	11.2
Novembre	9.5
Décembre	7.0
	100.0

Source: Compilation faite à partir de données fournies par les Chemins de Fer Nationaux.

Le tableau précédent permet de retenir un facteur qui explique la situation du transport à l'intérieur du territoire-pilote par rapport à celle qui lui est faite dans d'autres parties du Québec: il s'agit des restrictions imposées à la pesanteur durant la période de dégel.

C.- LE VOLUME

Les restrictions printanières ne sont pas le seul obstacle à favoriser le maintien du statu quo dans l'industrie du transport. Il s'y ajoute un troisième encore plus important: le manque de volume ou plutôt l'insuffisance de volume par rapport au nombre et à l'importance des transporteurs qui se le partagent. On ne parlera pas ici du problème posé par l'existence des 129 voituriers publics desservant le territoire, mais plutôt du problème causé par l'émission de permis à des camionneurs d'importance, spécialement ceux appartenant à la classe I de transporteurs. Un transporteur de classe I est celui dont les recettes d'exploitation brutes atteignent $500,000 ou plus par année. En décembre 1963, les transporteurs de classe I, dont le siège social se trouvait à l'intérieur de la région-pilote, étaient au nombre de 3, les transporteurs de classe 2, au nombre de 4, dont les recettes d'exploitations brutes s'établissaient entre $100,000 et $499,999 par année (+).

1.- La course au volume et les voituriers publics, du territoire.

Le mécanisme actuel d'émission de nouveaux permis par la Régie des Transports entraîne des conséquences néfastes à l'intérieur de l'industrie du camionnage. En effet, les voituriers publics, soucieux de transporter un volume minimum qui puisse aider à établir un équilibre financier, intensifient la"guerre de taux" dans le but exclusif de détourner les revenus des autres compétiteurs. Il importe de rejeter ce procédé toutes les fois que les taux sont inférieurs aux coûts d'opération et concernent une marchandise déterminée. Les intérêts bien fondés de l'industrie du transport et ceux des expéditeurs requièrent que les

---

(+) Catalogue du Bureau Fédéral de la Statistique.

transporteurs rencontrent leurs coûts, ce dernier principe déterminant la forme la plus économique de transport. Tout agissement différent s'oppose à l'établissement d'une saine concurrence et grève le budget de certains expéditeurs.

Cette guerre de taux peut se terminer par l'élimination totale ou partielle des compétiteurs et l'établissement d'un monopole à l'intérieur de l'industrie du camionnage moyennant collusion entre les voituriers publics restants. Ce genre de monopole se base sur la protection exclusive des intérêts de ces voituriers au détriment du service à bon marché à fournir aux expéditeurs. Pour les usagers du camionnage, il devient d'autant plus dangereux qu'il appartient aux camionneurs de présenter les taux par devant la Régie des Transports, par l'intermédiaire des "Aviseurs en taux de Transport Inc".

Cette course au volume, observée à l'intérieur d'un mode de transport, présente des répercussions sur les autres: il suffit, en effet, de hausser les taux sur les produits pour lesquels tel mode présente des avantages inhérents et de réaliser, d'autre part, des coupures systématiques de taux toutes les fois que joue la compétition. Il est superflu d'ajouter que ce mécanisme agit à l'encontre des directives qui peuvent découler d'une saine politique de transport dont l'objectif majeur est de tirer partie des avantages inhérents à chaque mode de transport.

2.- Les voituriers publics du territoire vs ceux d'autres régions du Québec.

Le deuxième aspect du problème causé par l'insuffisance de volume oppose les détenteurs de permis du territoire-pilote et les détenteurs de permis à contrat. Les matériaux de construction, produit classé en seconde place dans le tableau de pourcentage du tonnage à l'entrée, constituent surtout l'enjeu de cette lutte. En effet, il se produit une infiltration assez importante de camionneurs sous contrat qui s'accaparent d'une bonne partie du volume de cette marchandise grâce à des taux dérisoires qui empêchent toute concurrence loyale.

Cette compétition entre les détenteurs de permis du territoire et ceux d'autres régions diminue le volume de marchandises à charge complète transportée par les voituriers publics. Cette diminution a pour effet d'augmenter les frais d'entreposage et d'opération des compagnies de transport et d'abaisser les profits nets. Une telle compétition est d'autant plus désastreuse qu'elle porte sur les matériaux de construction, marchandises apportant des revenus bruts relativement élevés. De plus, l'importance dans le chiffre d'affaires total des revenus produits par les marchandises à l'entrée rend encore plus impérieuse la nécessité de minimiser les coûts d'opération afin de réaliser des profits nets plus élevés.

3.- Les charges à vide

Un autre aspect, non moins important, du manque de volume auquel fait face le voiturier public du territoire, trouve son expression dans le pourcentage élevé de charges à vide. Ce phénomène revêt deux formes différentes:

a) Les charges à vide à la sortie

L'état des structures économiques sur l'exploitation des ressources de matières premières du territoire-pilote crée un déséquilibre entre le transport à l'entrée et à la sortie. L'enquête conduite aux deux points-clés du territoire (Notre-Dame du Portage et Pointe à la Croix) a révélé que 38% des voyages s'effectuent à vide, ce qui diminue de façon substantielle les revenus bruts des entreprises de camionnage.

b) Les charges à vide dans un rayon à partir du centre de distribution

La concentration en quelques points importants (Rimouski, Matane, Rivière-du-Loup) de toute l'activité économique affaiblit les recettes des compagnies de transport parce que toutes les expéditions vers les

paroisses de l'intérieur s'accompagnent de retour à vide dans une très forte proportion. Pour illustrer le phénomène de concentration, il n'est que de mentionner le cas de Rimouski, qui, à lui seul, représente 16% des importations de tout le territoire-pilote alors que les municipalités réunies du comté de Rimouski atteignent à peine 1.7% exception faite de Mont-Joli, qui constituait un centre de distribution des produits alimentaires de Canada Packers, en provenance de Toronto.

4.- Les charges peu payantes

Quoique ce problème ait été traité de façon indirecte dans le chapitre sur les taux, il convient à nouveau de signaler que le bois de sciage, principal produit à la sortie pour l'industrie du camionnage, est transporté au taux de 37 cents aux 100 libres pour un minimum de 32,000 livres. Ce taux très bas est dû à ce que, sans le bois de sciage, la charge à vide constitue la seule alternative possible, et aussi à l'obligation de soutenir la compétition avec les taux de marchandises décroissants et les charges convenues (agreed charges) des Chemins de Fer Nationaux, tous deux basés sur la loi des taux de transport dans les Provinces Maritimes.

5.- La compétition CN - camionnage

Le chapitre sur les taux a déjà présenté une image assez exacte de la compétition existante à l'intérieur du territoire-pilote entre les Chemins de Fer Nationaux et le camionnage. Il n'est donc pas nécessaire de répéter les diverses formes que revêt cette compétition dont l'une des manifestations les plus importantes se situe dans la "guerre de taux". Cependant, il faut ajouter ici les "charges convenues", arme très efficace utilisée par le chemin de fer pour s'approprier le trafic. A ces charges convenues sont attachées des conditions stipulant que l'expéditeur s'engage à confier un pourcentage très élevé du produit concerné, de 20 à 100% pour le bois de sciage. Le contrôle du volume

expédié varie selon la nature et la phase de mise en marché du produit.

Les charges convenues, comme indiqué au paragraphe précédent, représentent une des multiples armes utilisées dans la compétition entre les deux modes de transport. A l'intérieur du territoire-pilote, cette compétition revêt un aspect particulier en raison de la présence de la loi sur les taux de transport dans les Provinces Maritimes. La Commission d'Enquête Mc Pherson sur les transports critique le MFRA tant controversé et "conçu dans le but d'empêcher les compagnies de chemins de fer de faire porter le fardeau de leurs frais élevés d'exploitation par les expéditeurs de la région". "Nous avons la conviction que favoriser un moyen de transport au détriment de tous les autres aurait pour effet de limiter le choix des expéditeurs à cet égard et de maintenir les tarifs, du moins certains d'entre eux, à un niveau plus élevé qu'ils ne le seraient si le jeu de la concurrence se faisait sentir. Il découle de la disparité actuelle de traitement que certaines entreprises commerciales sont contraintes d'utiliser le chemin de fer comme moyen de transport de leurs marchandises, et cela à des taux plus élevés que ceux qui régneraient si l'on traitait tous les moyens de transport sur un pied d'égalité".

On a déjà souligné, dans le chapitre sur les subsides, l'expansion qu'a connue l'industrie du camionnage durant les dix dernières années, en dépit de la compétition qu'elle soutient avec les Chemins de Fer Nationaux et le Canada and Gulf Terminal. Il est normal de penser qu'advenant des décisions propres à placer tous les modes de transport sur un pied d'égalité, l'expéditeur du territoire-pilote pourra, à son gré, choisir le mode de transport qui réponde à ses besoins et profiter des avantages inhérents à chaque mode de transport.

D.- LES TARIFS CHARGES A LA REGION DE MATANE

Les trois problèmes précédents - taux, volume et restrictions printanières - concernent l'emsemble de la population du territoire-pilote et présentent des

répercussions à un degré ou à un autre sur les deux modes de transport. Le quatrième et dernier problème qui va être traité aura la particularité d'intéresser non seulement un mode de transport mais aussi une population déterminée à l'intérieur du territoire-pilote. En effet, il s'agit de la situation faite aux expéditeurs ou consignataires de la zone Mont-Joli-Matane par la ligne de chemin de fer Canada and Gulf Terminal.

Le faible volume transporté par rapport aux installations ferroviaires impose à cette compagnie des obligations financières qui se répercutent sur l'échelle de taux en vigueur. Cette échelle comprend quatre types de taux: les taux de classe, les taux combinés, les "through rate" et les charges convenues. Les taux de classe et les charges convenues répondent à la même description présentée au chapitre des taux. Quant aux deux autres, ils constitueraient des taux spéciaux ou "commodity rates" divisés sous deux formes:

1.- Quand il existe un accord entre les Chemins de Fer Nationaux et le Canada and Gulf Terminal sur le transport d'un produit donné, de Montréal à Matane par exemple, le taux utilisé s'appelle "through rate". En vertu de cet accord, le Canada and Gulf Terminal perçoit un pourcentage déterminé à l'avance du coût de transport payé par le client. Dans le but de rencontrer la compétition avec le camionnage ou le cabotage, les Chemins de Fer Nationaux acceptent une diminution de leurs bénéfices sur le trajet Montréal-Mont-Joli parce que le taux auquel le CN transporte la marchandise, sur le dit parcours, est souvent inférieur à celui utilisé dans le cas où la marchandise s'arrêterait à Mont-Joli.

2.- Quand les taux spéciaux consentis au transport d'un produit ne fait pas l'objet d'un accord entre les deux lignes de chemin de fer, nous sommes en présence des taux combinés. C'est surtout dans ce type de taux que l'expéditeur paie un taux beaucoup plus élevé à la tonne-mille, face à son compétiteur d'autres régions, parce que le trafic utilisant les taux de classe est faible.

Les deux exemples suivants, le premier sur les taux de classe, le deuxième sur les taux combinés(1) vont nous fournir la preuve de cette assertion.

Tableau XXXIV: TAUX A LA CLASSE PAR CHEMIN DE FER EN $ AUX 100 LBS.

		Classe 100	Classe 85	Classe 70	
CNR	Taux aux 100 lbs / Distance en milles	2.06 / 363	1.75 / 363	1.45 / 363	Mtl-Mont-Joli
CGT	Taux aux 100 lbs / Distance en milles	.55 / 38	.48 / 38	.42 / 38	Mt-Joli-Matane

Le tableau XXXIV met en évidence que le coût à la tonne-mille de Montréal à Mont-Joli est de 11 cents tandis que de Mont-Joli à Matane, il grimpe à 28 cents.

---

(1) Taux combinés: variable des taux spéciaux.

Prenons un exemple de taux combinés: l'engrais qui part de Beloeil vers Matane. Les taux en vigueur nous donnent les chiffres suivants:

Tableau XXXV: TAUX COMBINES

Beloeil-Matane	Beloeil-Mont-Joli par CN .26	Mont-Joli-Matane par CGT .07

ce qui signifie que l'expéditeur paie 1.5 cent par tonne-mille de Beloeil à Mont-Joli et 3.7 cents par tonne-mille de Mont-Joli à Matane. De plus, la totalité du trafic manipulé par le Canada and Gulf s'en va à destination des grands centres ou des Etats-Unis. Si on accepte l'hypothèse que cette ligne de chemin de fer rend des services à la population qu'elle dessert, aucune justification ne peut être trouvée à la mise en application de taux aussi élevés, si ce n'est celle de rencontrer les frais d'exploitation.

Sixième partie: Les objectifs.

Les cinq premières parties de ce chapitre, qui traite de la situation du camionnage et du chemin de fer à l'intérieur du territoire-pilote, font ressortir une multiplicité de problèmes dont les plus importants sont:

-un réseau routier ayant la forme d'une ceinture dont la boucle se trouve à Ste-Flavie,

-la présence ou survie de règlements qui ne tiennent pas compte des contingences,

-le niveau de l'activité économique générale qui offre comme produits d'échange des articles très peu rémunérateurs sur le marché du transport,

-la population à niveau de revenus relativement élevés se concentre dans quelques centres choisis.

A.- OBJECTIFS MAJEURS: LES TRANSPORTS AU SERVICE DE L'ECONOMIE DU TERRITOIRE-PILOTE.

Face à ces différents problèmes, les objectifs retenus se rattachent surtout à trois éléments qui interviennent dans l'industrie des transports (l'Etat, l'expéditeur et le transporteur), soit en agissant sur le cadre légal qui réglemente cette industrie, soit en proposant des modifications aux différents facteurs qui peuvent assurer une meilleure rentabilité à l'entreprise tout en fournissant à la population un service efficace et bon marché.

Mais toutes les démarches tentées en vue d'améliorer la situation des transports à l'intérieur du tertiroire-pilote doivent être conçues en conformité avec les objectifs régionaux, car elles doivent, dans certains cas, se désolidariser, si besoin est, des intérêts immédiats

des parties en cause pour se mettre au service de l'ensemble de l'économie. Ainsi se définirait notre objectif majeur. Une telle orientation ne signifie pas la mise au rancart des critères qui prévalent dans la gestion de toute entreprise commerciale, à savoir l'efficacité et l'économie mais plutôt se veut d'assigner aux trois forces qui déterminent le transport (l'Etat, l'expéditeur et le transporteur) le rôle qui leur revient.

Car si le client a le droit d'exiger un bon service et le transporteur de convoiter des profits nets sans cesse plus élevés, il appartient à l'Etat de veiller au bien-être de toute la collectivité par la recherche d'un développement maximum qui s'attache à corriger les erreurs ou les lacunes portées au compte de l'économie régionale. L'objection selon laquelle les effets de la concurrence portent les mêmes fruits que les directives émanant d'une autorité régulatrice n'est généralement valable qu'en autant que ce principe est fidèlement respecté, ce qui n'est pas le cas à l'intérieur du territoire. Si on excepte les Chemins de Fer Nationaux qui, avec ses différents types de subsides, occupent une position privilégiée pour soutenir la concurrence, il se produit des irrégularités dans l'application de taux utilisés par le camionnage, soit pour soustraire du trafic à un compétiteur d'un même mode de transport, soit pour rivaliser avec le CN.

De plus, le principe d'une concurrence laissée à elle-même ne s'adapterait pas à la situation économique du territoire. Pareille situation ne plaide pas en faveur d'investissements qui auraient pour fonction de remplacer ceux déjà faits par les transporteurs éliminés. Cette élimination de transporteurs constitue une saignée à blanc dans les structures économiques, etc. C'est à l'Etat qu'incombe le devoir de veiller et d'agir de façon à éviter que pareille forme de concurrence ne se poursuive.

B.- OBJECTIFS MINEURS.

Ce rôle de régulateur dévolu à l'Etat l'habilite à poursuivre deux (2) objectifs mineurs:

1.- Utiliser le réseau de transports de façon telle que le coût du transport devienne un pourcentage sans cesse décroissant du prix de vente final d'un produit.

L'augmentation du pouvoir d'achat de la population concernée ainsi que la possibilité de compétitionner sur un marché sont les deux conséquences qui peuvent résulter de la concrétisation de cet objectif.

2.- Maintenir un juste équilibre de la concurrence sur le marché du transport et profiter des avantages inhérents à chaque mode.

Les parties précédentes ont déjà souligné les graves désavantages qu'apporte une compétition déloyale ou faussée à un niveau donné. Il n'est cependant pas sans intérêt de répéter que le transporteur se rattrape toujours sur les autres produits pour lesquels n'existe pas la compétition ce qui va à l'encontre des intérêts de certains expéditeurs et, par voie de conséquence, de ceux de la population desservie. Il faudrait ajouter à cette situation anormale la perte des avantages inhérents à tel mode de transport, surtout en ce qui concerne le prix et les services et le danger d'un monopole naturel à l'intérieur d'un mode de transport.

Le maintien de cet équilibre entre les divers modes de transport exige que toute aide soit répartie équitablement entre tous les transporteurs.

Septième partie: Les moyens.

L'idée principale indiquée précédemment, à savoir l'adaptation des transports aux objectifs régionaux, laisse l'impression que l'efficacité dans les transports est une fonction exclusive de la situation régionale. Il est clair, en effet, que la qualité du service offert à la population dépend pour une large part du volume à transporter et que l'amélioration de ses services et leur adaptation à la réalité régionale n'est possible qu'en autant qu'un minimum de rentabilité permet à l'entreprise de faire de nouveaux investissements.

Cette dépendance à l'égard du contexte régional se retrouve aussi sous d'autres aspects. L'état de l'infra-structure physique modifie les coûts d'opération et une réglementation déficiente empêche le libre épanouissement de cette industrie ou place des barrières artificielles à l'exercice normal de cette activité.

L'incidence, dans le développement des transports, des facteurs d'ordres physique, économique ou légal se présente aussi dans le sens opposé. En effet, une amélioration de l'état physique d'un moyen de transport peut augmenter le trafic; une baisse de tarifs peut augmenter la consommation de certains produits et stimuler l'économie; le respect de la réglementation favorise une compétition loyale avec les conséquences positives que cela entraîne. En résumé, bien des décisions prises au niveau des transports peuvent apporter des améliorations sensibles au niveau des échanges qui se font entre régions et modifier le cours de l'activité économique et commerciale.

Ce phénomène d'action et de réaction inhérent à l'activité des transports ainsi que la nature de certains problèmes propres à un mode de transport ont déterminé les moyens à suivre. Quelquefois, un seul mode de transport est concerné dans la présentation d'un moyen comme dans le cas de la pesanteur permise aux camions et

tracteurs des voituriers publics; d'autres fois, les deux modes de transport s'y retrouvent comme dans le cas du service intégré rail-route. Mais l'idée de servir les intérêts de l'économie régionale constituera le noyau autour duquel graviteront tous les moyens proposés.

A.- LA LEVEE DES RESTRICTIONS PRINTANIERES.

Les chapitres précédents ont indiqué les préjudices causés à l'industrie du camionnage par l'imposition des restrictions durant la période de dégel. La pesanteur permise étant diminuée de 20% et le taux de 37 cents aux 100 lbs pour le bois de sciage demeurant le même, les entreprises de camionnage présentent pour le mois d'avril un déficit dont les répercussions continuent jusqu'au mois de mai ou de juin.

La levée de ces restrictions, outre l'avantage qu'elle procurerait d'assainir la situation financière des voituriers publics de la région, rencontrerait, dans les grandes lignes, la politique de construction de routes des gouvernements fédéral et provincial. En effet, on projette la construction de la route Trans-Canadienne jusqu'à Rivière-du-Loup, et la réfection de la route No 6 à partir de Baie-des-Sables jusqu'à Rivière-aux- Renards. Il ne resterait donc que le tronçon Rivière-du-Loup - Les Boules à présenter des conditions négatives de faible résistance du sous-sol par rapport à la charge qui lui est appliquée. Les 105 milles de route qui séparent Rivière-du-Loup - Les Boules ne vont pas élever dans de fortes proportions les dépenses du Ministère de la Voirie car, en définitive, seul le coût d'entretien au mille se ressentira d'une augmentation de la pesanteur sur ce tronçon.

L'aménagement de ce tronçon est d'autant plus nécessaire qu'il permettra la libre circulation des tracteurs et remorques à plusieurs essieux pour lesquels la charge portante est plus uniformément répartie sur la chaussée que celle des camions en raison du nombre plus élevé d'essieux.

Quant à la reconstruction de la route 6, elle aura pour effet de diminuer les coûts d'opération, car les faibles valeurs retenues pour les pentes et la correction des courbes horizontales amélioreront tant la situation du voiturier public qui dessert cette zone que celle de l'expéditeur. Il suffit de rappeler que la vitesse moyenne des camions est de 41 milles à l'heure dans le comté de Gaspé-Nord contre 49 dans celui de Rimouski.

Enfin, une réfection assez substantielle du tronçon La Vallée-Baie des Chaleurs s'avère essentielle pour la région de Gaspé-Sud, car elle permettra de faire des économies sur les frais d'opération.

Si on excepte les cas où il y a décision politique, toute construction ou réfection d'une route sous-entend généralement l'existence d'un trafic suffisant, capable de justifier une telle dépense. C'est donc dire que, dans le cas de l'aménagement prévu du territoire-pilote, la construction ou la réfection des routes ne pourra qu'être proportionnelle à l'essor économique prévisible de la région. Il n'appartient pas à l'Esquisse du Plan de préciser ces points; cela relève plutôt du Plan lui-même.

B.- LA RATIONALISATION DES PERMIS ET DES TAUX.

Les permis constituent une autorisation écrite émise par la Régie des Transports à un voiturier aux fins d'exploitation d'un service de transport public conformément aux conditions et restrictions stipulées sur le document. Ces conditions portent sur la route à suivre, les localités à desservir, la marchandise à transporter, la fréquence de service, etc. Les permis se retrouvent donc à tous les niveaux dans l'activité des transports.

Dans le chapitre sur la structure de la Régie des Transports, nous parlerons du mécanisme d'émission de permis et des lacunes du système; le chapitre sur la situation des transports routier et ferroviaire a déjà

indiqué les conséquences d'une procédure inadéquate sur le déplacement de la marchandise et sa mise en marche. Nous nous arrêterons maintenant de préférence aux moyens à mettre en oeuvre pour améliorer la situation actuelle.

Le procédé le plus efficace pour minimiser les effets de la course au volume entre les voituriers du territoire-pilote consiste à s'attaquer à la base même de la structure qui supporte ce mécanisme: le nombre de permis en vigueur. La solution réside dans l'imposition de restrictions quant au nombre de permis à émettre à l'intérieur d'une catégorie donnée de transporteurs. Cette restriction doit découler des études entreprises par la Régie sur la région concernée et tenir compte tant du volume actuel et potentiel qu'à la somme des capitaux nécessaires pour fonder une entreprise de transport routier.

Dans le cas du territoire-pilote, la faible importance de la demande de transports oblige à considérer ce moyen sous un jour particulier, sous peine d'établir un monopole de fait à l'intérieur d'un mode de transport. Il s'avère de toute urgence que cette restriction imposée au nombre de permis accordés soit suivie d'une réglementation efficace des taux afin d'éviter toute hausse exagérée des tarifs sur les produits non-compétitifs. Cette tâche rentre dans le cadre des attributions du bureau de recherche attaché à la Régie des Transports tel que mentionné dans le chapitre concernant cet organisme.

Cette réglementation des taux contribuera non seulement à éviter l'établissement d'un monopole, mais aussi à uniformiser les tarifs sur les grandes routes afin de ne pas établir de discrimination dans le public expéditeur, et de favoriser une compétition loyale entre marchands. Cette uniformisation doit considérer:

-l'action à mener pour arriver à l'établissement d'un contrôle qui oblige les camionneurs de l'extérieur du territoire-pilote, détenteurs de contrats de transport, à respecter les taux en vigueur.

-le cas des petits voituriers publics qui n'appartiennent pas aux "Aviseurs en Taux de Transport Inc".

Il est vrai que la très grande partie du tonnage est transportée moyennant l'échelle des tarifs émise par les Aviseurs en Taux de Transport Inc mais, en octobre 1964, seulement 10 transporteurs, sur le total de 129 possédant leur siège à l'intérieur du territoire, en faisaient partie. L'enquête menée auprès des petits voituriers publics du territoire confirme cette situation.

Toutes les mesures proposées (mesures préventives contre le monopole, uniformisation des taux, contrôle des taux appliqués) auront des effets bénéfiques sur l'efficacité du réseau de transports.

C.- L'AUGMENTATION DU FRET.

Une opinion généralement admise veut que les transports constituent le principal obstacle à l'échange de produits entre le territoire-pilote et d'autres régions. L'échelle de tarifs en vigueur, l'évolution des taux à travers les années, les critères de fixation des taux confirment ce diagnostic. De plus, les moyens déjà proposés tendent tous vers une utilisation rationnelle des ressources du transport, soit celles d'ordre physique, comme l'infrastructure des différents modes de transport, soit celles d'ordre légal, comme la mise en marche d'une réglementation qui puisse assurer une meilleure efficacité au réseau des transports.

Mais ce genre d'approche n'apportera que des solutions partielles aux problèmes parce qu'on retrouve à l'intérieur du territoire le cercle vicieux propre aux régions en voie de développement: les taux sont élevés en raison de l'activité économique générale, qui offre très peu de volume; le manque de volume, conséquence du niveau de l'activité économique, engendre des taux élevés. Bref, les facteurs d'ordre économique (marché, ressources) sont ceux qui concourent directement à faire persister le déséquilibre qui existe au niveau des échanges de trafic.

Cela n'empêche pas cependant d'envisager, au niveau des transports, des mesures susceptibles de favoriser la sortie de marchandises dans l'hypothèse d'un

changement dans la structure économique du territoire. Elles consisteraient surtout à établir une structure de taux à la sortie, différente de celle employée à l'entrée pour que le prix du transport représente un pourcentage minimum du prix de vente du produit. Ceci permettrait aux expéditeurs de soutenir la concurrence en face de ceux des autres régions productrices de la même commodité. De telles mesures devraient être mises en application s'il se produit une diversification dans la nature des produits transportés à la sortie. Elles impliquent aussi que la ou les commodités en question appartiennent à une classe de marchandises assez élevée qui puisse apporter des revenus bruts importants.

D.- LE SERVICE RAIL-ROUTE.

Le service rail-route constitue l'un des moyens les plus efficaces pour atteindre l'objectif majeur: mettre les transports au service de l'économie régionale. Sa supériorité réside dans la combinaison de la flexibilité du camion et du bas coût de transport par chemin de fer, sur de longues distances. Ce service peut revêtir diverses formes d'application: (+)

-service I: le chemin de fer fournit les wagons plates-formes et le service, et les voituriers publics fournissent uniquement la remorque devant être expédiée.

-service II: les chemins de fer manutentionnent leurs propres remorques.

-service III: arrangement exposé dans le paragraphe I, mais les remorques appartiennent à des voituriers ou expéditeurs privés.

-service IV: l'expéditeur fournit et la remorque et les wagons plate-formes.

(+) Commission Royale d'Enquête sur les transports, volume III, p. 132. Ottawa 1962.

-service V: ce service comporte un tarif conjoint rail-camion, qui permet au chemin de fer ou au voiturier public d'accepter des expéditions en provenance ou à destination du territoire. Ce plan a plus d'importance aux Etats-Unis où il faut plus de services intermédiaires qu'au Canada.

L'annexe III donne plus de précision sur les modalités du service rail-route.

L'obligation de maintenir l'équilibre entre l'offre et la demande tout en préservant l'existence des deux modes de transport fait porter notre choix sur le service I. En vertu de ce plan, le service rail-route (piggyback) serait disponible aux endroits déjà desservis par les voituriers publics.

Après avoir reçu le consentement de l'expéditeur pour l'utilisation du service rail-route et procédé à la cueillette de la marchandise dans sa propre remorque, le voiturier public conduit cette dernière à la rampe du chemin de fer où elle est placée sur un char ouvert (flatcar). Arrivé à destination, on remet la remorque au contrôle du voiturier public. Dans l'utilisation de cette formule rail-route, le chemin de fer n'a aucune connaissance de la nature des produits transportés, ni de l'identité de l'expéditeur, ce qui élimine l'objection parfois soulevée de "vol de clients" du voiturier public par le chemin de fer. Au cours de cette opération, seul le poids de la remorque intéresse le chemin de fer.

1.- Avantages pour le chemin de fer.

L'application du service I rail-route serait utile tant au chemin de fer qu'au camionnage. Les avantages pour le chemin de fer porteraient principalement sur:

a) la possibilité d'obtenir de nouveaux profits et revenus, et de réaliser de l'économie sur l'infrastructure. Se basant sur une opinion émise par Harry W. Von Willer, Président de la Erie-Lackawanna Railroad, la revue spécialisée "DUN'S REVIEW" affirme : "Le service

rail-route apportera de nouveaux profits et revenus au chemin de fer en difficulté. Il les habilitera à économiser d'importantes sommes d'argent grâce à la diminution du nombre d'embranchements de lignes d'aiguillage, de cours de triage et d'autres dépenses qui affaiblissent leurs revenus."

b) l'économie de main d'oeuvre. (+)

"La plus importante diminution dans les coûts directs de main d'oeuvre est particulièrement remarquable. Le chemin de fer a seulement besoin d'un équipage de cinq hommes pour manipuler un convoi rail-route de 100 remorques, ce qui signifie que 20 remorques sont manipulées par la main d'oeuvre nécessaire pour en déplacer une sur la grande route".

c) un meilleur rendement du capital investi. (++)

"Un wagon fermé rapporte approximativement $4,000. par an, remarque le Président Eugène F. Ryan du "Rail Trailer Co," mais un wagon plate-forme de rail-route, avec un coût initial 50% plus élevé, produira six fois autant de revenus".

d) une économie de temps. (+++)

"Pendant le transport longue-distance, l'expédition par le service rail-route n'est pas sujette aux opérations des cours de triage (doesn't get snarled in intermediate switching yards").

(+) Traduction de Dun's Review, p. 60, II, Piggyback, juin 1961.
(++) Traduction de Dun's Review, p. 62, II, Piggyback, juin 1961.
(+++) Traduction de Dun's Review, p. 66, II, Piggyback, juin 1961.

2.- Avantages pour le camionnage.

Les avantages que le service rail-route accorde au camionnage porteraient sur:

a) la possibilité de couper les coûts et d'avoir plus de volume (+).

A titre d'exemple, le texte qui suit met en relief les avantages que l'utilisation du service I rail-route aux Etats-Unis accorde aux camionneurs. L'adaptation de ce texte à la situation qui prévaut au Québec implique qu'on apporte des modifications aux valeurs utilisées pour les coûts d'opération au mille et la charge exigée par les chemins de fer.

"Les voituriers publics rencontrent des avantages réels dans l'utilisation du service I. Il coûte environ 35¢ pour déplacer une remorque sur un mille de grande route. Après la déduction des charges de dépréciation, des dépenses de terminus et des frais généraux, les coûts variables réels pour le déplacement se portent à 25¢. Le transport pour placer une remorque sur le wagon-plate-forme (piggybacking) d'après le Service I, coûte de 18¢ à 20¢ au mille."

Pour le Canada, la commission McPherson a retenu une moyenne de 45 cents au mille pour les frais de transport du camionnage sur de longues distances et de 71 cents au mille pour les frais de transport sur de courtes et moyennes distances.

(+) Traduction de Dun's Review. II, Piggyback, p. 64, juin 1961.

b) la diminution des dommages (+)

"Les remorques nécessitent moins de soin que les wagons fermés pour empêcher les dommages, et permettent de diminuer de 20% le temps de chargement. Les dommages aux expéditions par service rail-route sont diminués de 10% comparativement aux dommages causés aux expéditions en wagons fermés."

c) les services de tout ordre.

Nous citons M. Archambault, adjoint au Président de l'Association du Camionnage du Québec, et chargé des relations extérieures (++):

"Il n'y a pas de doute que le service rail-route peut beaucoup apporter aux voituriers publics. Il constitue la meilleure réponse aux problèmes de déplacement du trafic supplémentaire par camion. Il permet un chargement plus important sur le wagon-plateforme que celui transporté par la remorque du voiturier public. Les restrictions imposées sur la pesanteur durant la période annuelle de dégel constituent probablement le plus grand stimulant pour que les voituriers publics considèrent le service rail-route.

Généralement le coût d'utilisation du service rail-route est environ le même que celui défrayé par le voiturier pour déplacer la même remorque sur la route dans des conditions normales. Le service rail-route diminuera les problèmes créés par les caprices de la saison, les restrictions, les accidents."

(+) Dun's Review, Piggyback II, p. 66, juin 1961.

(++) Mémoire du Gouvernement de la Province de Québec, p. 43, Décembre 1960.

3.- Problèmes causés par l'utilisation du service I.

Si le service rail-route apporte plusieurs avantages, tant au chemin de fer qu'au camionnage, sa mise en application est souvent retardée à cause des nombreux problèmes qui surgissent, surtout ceux relatifs au contrôle du nouveau service et à la procédure légale qui puisse obliger les deux partis en cause (le chemin de fer et le camionnage) à s'entendre et à respecter les termes du contrat.

La lutte pour le contrôle du nouveau service s'engage lors du choix du service (voir annexe III). En effet, l'utilisation du service I peut renforcer la position compétitive du camionnage parce que les principaux problèmes de restrictions printanières, de limitations de la capacité de charge, de conditions climatologiques adverses pourront être résolus. De plus, la diminution possible des coûts d'opération des voituriers publics entraînera non seulement des profits nets plus élevés mais aussi permettra à ces derniers de faire de nouveaux investissements. Il n'est pas sans importance de répéter qu'avec le service rail-route, un investissement produit une capacité de transport triple de celle qui serait obtenue si le voiturier devait utiliser la route.

Avec le service II, les chemins de fer auraient la meilleure part, car ils transporteraient leurs propres remorques moyennant leurs propres tarifs concurrentiels de camionnage. Cette formule augmenterait de façon substantielle le volume transporté par le chemin de fer et lui procurerait des revenus additionnels. Ceci présente le grave danger de déboucher à la fin sur l'élimination d'un mode de transport, principe contraire à l'efficacité du réseau de transports.

Le deuxième problème se situe dans le cadre de l'aspect légal. La juridiction du gouvernement provincial sur l'industrie du camionnage et celle du gouvernement fédéral sur les Chemins de Fer Nationaux laissent un vide au sein de la réglementation de l'industrie du transport, car il n'existe aucune entité capable de sanctionner ou de faire respecter les accords passés. L'existence de cette autorité légale s'avère une urgence

pour éviter ou punir les fraudes ou alors prévenir des actes qui vont à l'encontre de l'esprit du contrat. Les deux parties peuvent s'en rendre coupables:

Ainsi, on peut extraire les lignes suivantes du mémoire du gouvernement de la Province de Québec à la Commission Royale d'Enquête sur les transports:

"On se plaint aussi de ce que certains camionneurs moins responsables font un mauvais usage du service rail-route. Ils ne se conforment pas aux hauts standards atteints par les chemins de fer et par les camionneurs responsables". (+) D'autre part, le chemin de fer pourrait toujours, après une certaine période de temps, augmenter la charge exigée, contraignant le camionnage ou à accepter la hausse de tarifs ou à tomber dans le désarroi puisque ce dernier aura modifié son équipement et son organisation en fonction du nouveau service.

Les deux problèmes précédents (choix du service rail-route et absence de cadre légal commun aux deux modes de transport) ne constituent pas les seuls obstacles à l'utilisation du service rail-route. Il faudrait ajouter ceux-ci:

-l'accusation parfois formulée par les voituriers publics de "vol de leurs clients" par le chemin de fer.

-la peur des voituriers publics d'être laissé à la merci du chemin de fer après avoir perdu leurs chauffeurs.

-le désir naturel qu'éprouve le chemin de fer de faire des investissements qui lui rapportent des rendements élevés, etc. Une approche sûre dans la recherche d'une solution à ces différents types de problèmes se retrouve dans la création du bureau de recherche attaché à la Régie des Transports, dont on parlera dans le chapitre sur la Régie des Transports.

(+) Mémoire du Gouvernement de la Province de Québec, p.44, Décembre 1960.

Disons, pour terminer, que si le service I est le plus facile à organiser (pas nécessaire de faire une mise au point du service auprès des clients, cf. service II), il permet de conserver l'équilibre entre l'offre et la demande de transports et présente de multiples avantages tant au voiturier public qu'au chemin de fer. Il reste cependant certain qu'il est le moins profitable pour les Chemins de Fer Nationaux.

4.- Localisation du service.

Après avoir admis le principe de l'utilisation du service rail-route et accepté les clauses du contrat qui fixe les engagements des deux partis, il importe de déterminer l'emplacement qui recevra la future rampe de service rail-route. Ce choix sera fonction de la résultante obtenue en composant les facteurs qui entrent en ligne de compte, c'est-à-dire la topographie: pour arriver à minimiser le coût d'installation du poste de service rail-route (1), et la position géographique des centres de consommation importants. La décision finale se portera sur la localisation qui comportera le plus d'avantages relatifs.

Le niveau de l'activité économique générale du territoire-pilote engendre une demande de transports plutôt faible. Le niveau de l'activité économique générale du territoire-pilote qui engendre une demande de transports plutôt faible, la complémentarité des côtes Nord et Sud obligent à retenir, comme facteur important de localisation du service, la possibilité d'utiliser le service rail-eau. Cette hypothèse présente les avantages suivants:

---

(1) le volume de trafic pour la détermination du degré de mécanisation de ce poste.

a) possibilité pour les Chemins de Fer Nationaux d'obtenir des rendements plus élevés sur le capital investi dans l'installation du service.

b) meilleure utilisation du capital investi dans les traversiers.

c) possibilité pour la population de la Côte Nord d'avoir accès aux Chemins de Fer Nationaux de façon quotidienne. La concordance parfaite entre notre objectif majeur (mettre les transports au service de l'économie) d'une part et, d'autre part, les effets bénéfiques de ce nouveau service piggyback-traversier, tant sur la Côte Nord que sur la Côte Sud, plaide en faveur du maintien de cette hypothèse, en dépit des objections qui peuvent être soulevées, notamment celles qui concernent le manque de rapidité de ce service et celles qui peuvent porter sur les répercussions du dit service sur la navigation conventionnelle.

Quelle est donc la localisation qui réponde le plus aux exigences posées par les services rail-route et rail-eau. Une revue de la situation géographique des villes de Rimouski, Matane, Mont-Joli et Rivière-du-Loup, choisies en raison de leur densité de population et de l'importance de la demande de transport, de leur position face aux transports (infrastructure et offre de transports) (voir Tableau XII) permettra de faire ressortir les avantages et désavantages que présentent ces localités face aux nouveaux services rail-route et rail-eau.

La discussion autour du choix de la ville de Rimouski-Pointe au Père comme dispensatrice du nouveau service doit mentionner:

-l'existence du traversier "Père Nouvel", capable de transporter des wagons de chemin de fer, moyennant certaines transformations;

-la possibilité de navigation d'hiver avec le "Père Nouvel";

-la capacité de charge élevée du traversier;

-les facilités de chargement sur le "Père Nouvel";

-la longueur du trajet Pointe-au-Père - Baie-Comeau, (4 heures contre 2½ heures pour le traversier Matane-Godbout);

-les avantages reviendront de préférence à la région comprise entre Baie-Comeau et l'Ouest (Forestville) en raison de la topographie de la section Baie-Comeau Godbout;

-l'existence de la plus importante compagnie de tranpsport routier possédant déjà un entrepôt important à Rimouski;

-Rimouski constitue un centre géographique pour la région comprise entre Rivière-du-Loup et Matane.

Dans l'hypothèse du choix de Mont-Joli, il faut retenir:

-l'infrastructure plus complète des Chemins de Fer Nationaux;

-la cour de triage du CN et usine-service de locomotive et wagons;

-la possibilité de desserte de la Vallée de la Matapédia;

-point d'origine du Canada and Gulf Terminal;

-l'inexistence d'entreprises de camionnage public importantes;

-centre géographique pour l'axe Rivière-du-Loup - Matane;

-le service rail-eau rendu impossible;

La prise en considération de la ville de Matane comme possible poste d'établissement du nouveau service doit retenir:

-le court trajet Matane - Godbout: 2 heures 30 minutes;

-les conditions déficientes du port;

-ville très à l'est par rapport à l'axe Rivière-du-Loup - Matane;

-l'état de la voie ferrée Mont-Joli - Matane (poids du rail, niveau d'entretien etc, etc.);

-point terminal du Canada and Gulf Terminal;

-la localisation de la station du Canada and Gulf Terminal à ½ mille à l'ouest du port de Matane.

Dans le cas de Rivière-du-Loup, il est à retenir:

-voies d'accès prévues au nouveau port de Cacouna;

-ville excentrée par rapport à l'axe Rivière-du-Loup - Matane;

-la possibilité pour la population de la vallée de Témiscouata et du Nouveau-Brunswick de disposer du service piggyback;

-distance de Montréal réduite à 277 milles.

E.- LA REDISTRIBUTION DES SUBSIDES.

On a déjà souligné dans le chapitre sur les subsides les conséquences néfastes qui résultent du mode de paiement actuel des subsides.

En effet, il s'opère de deux façons:

-les subsides payables directement au chemin de fer, parmi lesquels se trouvent la Loi sur les taux de transport dans les Provinces Maritimes, la subvention

de réduction et "l'Appropriation Act.";

-les subsides payables à l'expéditeur quelque soit le mode de transport. Citons la loi sur le transport des céréales de provende, les aides au transport du bétail et de la crème.

L'application de cette politique a favorisé l'établissement d'une concurrence déloyale entre les différents transporteurs, et a permis que les intérêts de l'économie régionale passent au second plan.- Il importe donc de remédier à cet état de choses en envisageant une nouvelle répartition des subsides qui tienne compte de l'existence de tous les modes de transport et permette à ces derniers d'offrir au public expéditeur les avantages dont ils disposent.

Cette revision s'avère d'autant plus nécessaire que, dans le cadre de l'industrialisation projetée du territoire-pilote, la politique actuelle des subsides ne répond plus aux exigences que pose un territoire en voie de développement.- Une simple récapitulation permet de retenir le rôle important que jouent les produits à la sortie car, dans la loi sur les taux de transport dans les Provinces Maritimes par exemple, ils bénéficient d'une réduction de taux de 30%.- Les produits à l'entrée ne bénéficient d'aucune considération spéciale quel que soit le but visé par l'importation.-

De plus, à l'heure actuelle, ce subside porte sur tous les produits sans distinction en provenance du territoire-pilote.- Le résultat le plus manifeste d'une telle politique a été le drainage de matières premières, surtout celles qui proviennent de la forêt, vers les grands centres où a lieu l'usinage.-

En résumé, les trois points retenus dans les paragraphes précédents (mode de paiement des subsides, genre de trafic bénéficiaire, produits concernés) vont constituer les lignes directrices de la nouvelle distribution des subsides préconisés. L'aspect partiel de cette approche ne nous échappe pas, car des questions importantes n'auront pas trouvé de réponse, telles par exemple: Faut-il augmenter le montant des subsides

actuels ou redistribuer de façon plus rationnelle la même somme? Faut-il prévoir de nouvelles subventions? La solution de ce genre de problèmes se situe dans un cadre qui dépasse les limites d'une étude sur les transports, en raison des nombreuses considérations qui doivent précéder toute prise de position à ce sujet.

Dans l'attente des recommandations devant être faites par les autres secteurs d'activité quant à l'opportunité de nouvelles subventions, nous nous contenterons d'étudier celles qui sont actuellement versées. Toute nouvelle politique de distribution des subsides doit considérer les deux critères suivants:

-la redistribution proposée portera sur les subsides à résonance régionale, c'est-à-dire ceux qui ont été conçus spécialement en fonction de la région, quel que soit le mode de transport bénéficiaire (1).

-les subsides à être affectés par la nouvelle politique doivent être ceux qui portent directement sur le transport de la marchandise.

Cette prise de position ne signifie nullement une sous-évaluation des conséquences qu'entraînent sur le réseau de transport les subventions qui ne tombent pas sous le coup des restrictions faites précédemment. Le désir de proposer une solution qui présente toutes les chances de réussite a été le principal facteur qui a motivé leur élimination. De plus, on peut envisager des subsides indirects (+) pour les autres modes de transport afin de compenser pour les avantages acquis au chemin de fer, à cause des subventions à portée nationale qu'il reçoit déjà.

---

(1) Voir la partie qui traite des subsides dans le chapitre sur le cabotage.

(+) Voir le chapitre sur la Régie des Transports: Régionalisation des permis.

La mise en application des deux critères précédents oblige à ne pas retenir les deux subsides suivants:

a)-la subvention de réduction qui constitue un mode d'assistance à l'échelle nationale envisageant une diminution à l'égard de tarifs non-concurrentiels;

b)-l'"Appropriation Act" qui a pour objet d'aider les chemins de fer à supporter la hausse de salaires payés à leurs employés.

De cette façon, ne sont retenus que les subsides suivants:

a) parmi les subsides payables directement au chemin de fer, ceux relatifs à "la loi sur les taux de transport dans les Provinces Maritimes";

b) les subsides payables à tous les modes de transport;

c) les subsides payables directement au transport par voie d'eau.

1.- Mode de paiement des subsides.

L'obligation morale faite à l'Etat de veiller au bien-être de la collectivité trouve un champ d'application dans la mise en marche d'une politique efficace de subsides. L'élaboration d'une telle politique requiert que l'on tienne compte de ses diverses répercussions sur l'économie régionale d'une part et, d'autre part, sur l'ensemble du réseau de transport. Vouloir atteindre en même temps ces deux objectifs exige que l'on étudie les moyens appropriés pour y parvenir, entre autres, le mode de paiement des subsides. La façon la plus équitable de répartir les subsides consisterait à les verser directement à tous les modes de transport. Cette solution présente le double avantage de favoriser l'économie régionale tout en sauvegardant l'efficacité du réseau de transport.-

En effet, l'application de subsides permet de diminuer le pourcentage représenté par le coût du transport dans le prix de vente final d'un produit. L'incidence sur l'économie régionale d'une diminution du coût de transport, grâce à l'application de subsides, est certaine et revêt plusieurs aspects.- La manifestation de ces aspects se traduit par:

a) la possibilité de produire sur une grande échelle, ce qui favorise le développement de la région;

b) l'augmentation du pouvoir d'achat de la population, signe révélateur de la croissance de l'économie;

c) la possibilité de compétitionner sur les marchés, condition essentielle au bien-être régional.

Le deuxième aspect positif que présente le paiement des subsides à tous les modes de transport se manifeste dans la sauvegarde de l'efficacité du réseau de transports. Il permet, en effet, de retirer les bénéfices qui découlent des avantages inhérents aux deux modes de transport, soit la flexibilité, la rapidité, l'économie, etc., moyennant une utilisation rationnelle des ressources de chaque mode. Cela est rendu possible par le maintien d'un juste équilibre de la concurrence dont l'une des conséquences les plus importantes est de faciliter l'adoption de critères rationnels de fixation de taux.

2.- Trafics à privilégier.-

L'objectif majeur propose de mettre les transports au service de l'ensemble de l'économie et suppose la formulation d'une politique de transports qui tienne compte de la réalité régionale. Cette politique doit surtout s'attacher à l'aspect dynamique de l'activité économique et proposer des mesures qui non seulement n'apportent pas d'entraves à l'expansion de la

région mais encore la favorise toutes les fois que des facteurs tels que la situation géographique, l'accessibilité au marché constituent des goulots d'étranglement. A ce niveau, des subsides bien octroyés contribuent dans une large mesure à apporter des modifications sensibles au niveau des échanges entre le territoire-pilote et les différentes régions, et aussi à promouvoir l'industrialisation du territoire-pilote.

La contribution la plus importante que peuvent offrir les transports à l'industrialisation du territoire reposerait sur la situation privilégiée qu'occuperaient certains trafics. Cette discrimination reposerait sur l'obligation de stimuler le transport de produits finis ou, dans certains cas, de produits semi-finis. Les genres de trafic suivants jouiraient de l'octroi de ce genre de subsides:

a) Exportations de produits finis vers les centres de distribution.

L'idée nouvelle apportée par cette proposition (la loi sur les taux de transports dans les Provinces Maritimes accorde déjà 30% de réduction de tarifs sur les sorties de marchandises du territoire-pilote) consiste dans la différenciation des produits destinés à la sortie entre les produits finis et semi-finis d'une part et, d'autre part, les matières premières. En plus de favoriser l'expédition des produits finis, puisque l'octroi de subsides diminuera le coût du transport, cette approche permet d'arrêter le drainage des matières premières vers les centres importants de transformation. Il n'est pas sans intérêt de souligner que les subventions accordées à ce genre de trafic représentent l'apport des transports à une politique de transformation complète des matières premières à l'intérieur des limites du territoire.

b) Exportations de produits semi-finis.

Puisqu'il est impossible de penser qu'à court terme s'établisse dans le territoire un complexe industriel parfait, il s'avère obligatoire de considérer le

cas de sorties de certains produits semi-finis destinés à l'usinage à l'extérieur du territoire-pilote. L'octroi de subsides à ce genre de trafic assurera une transition facile entre les diverses étapes de l'industrialisation. Au niveau du plan, les projections réalisées dans les secteurs de la Pêche, de l'Agriculture et de la Forêt sur la nature des transformations et sur les échanges prévues pour atteindre les objectifs fixés permettront de préciser la nature des marchandises à bénéficier de subsides ainsi que la durée de ces subsides.-

c) Importation de produits semi-finis.

Les deux genres de trafic précédents n'ont fait qu'apporter des modifications mineures à l'état de choses existant. La suppression envisagée de subventions accordées à la sortie de matières premières contribuera à augmenter le pourcentage de réduction de taux que la loi sur les taux de transport dans les Provinces Maritimes (M.F.R.A.), accorde à l'heure actuelle aux produits finis. Le changement intervient donc dans la forme mais non dans le fonds.

Tel n'est pas le cas quand les subventions sont octroyées à l'usinage dans le cadre d'une politique de sous-traitance. (1) Les effets d'une telle mesure se feront sentir sur l'emploi de la main-d'oeuvre et sur l'économie régionale; de plus, la politique de décentralisation industrielle rencontrerait un solide appui par l'application de cette mesure.- Le produit fini trouverait des marchés de consommation à l'intérieur du territoire-pilote, sur la Côte Nord, dans les Provinces Maritimes et sur les marchés étrangers.

d) Importations de matières premières vers le territoire-pilote.

Les liens qui unissent les rives Nord et Sud du Saint-Laurent par la population, les moyens de

---

(1) Voir les objectifs du cahier traitant de l'Industrie.

communication et d'autres facteurs, font retenir que, dans le cadre de l'industrialisation projetée, il y aurait avantage, tant pour la côte Nord que pour la côte Sud, que le territoire-pilote importe certaines matières premières en provenance de la côte Nord. L'industrie des transports, par l'augmentation de (1) ses subsides, faciliterait l'acheminement de ses matières premières dans le Bas Saint-Laurent et la Gaspésie.-

Ce genre de trafic intéresse surtout le transport par voie d'eau: cabotage et traversiers. Il va de soi que la Régie des Transports du Québec devra apporter des changements à la nature des permis que détiennent les différents propriétaires de traversiers pour leur permettre d'offrir pareil service.

Les quatre hypothèses de "trafics à privilégier" retenues impliquent la prise en considération des mesures suivantes au niveau de l'application:

1) retenir une liste spéciale de produits "privilégiés,"

2) déterminer pour chaque genre de trafic un pourcentage de réduction sur le tarif marchandises en fonction de la nouvelle distribution des subsides,

3) assurer la transition entre l'état actuel de choses et le nouvel ordre proposé (2).

Les lignes précédentes, concernant les quatre genres de trafic, ont voulu surtout retenir les lignes maîtresses que devra suivre toute nouvelle politique de distribution de subsides, à savoir l'arrêt du drainage des matières premières du territoire vers l'Ouest du Québec, et l'utilisation rationnelle des subsides pour leur permettre de travailler à la réalisation des objectifs

---

(1) Le cabotage reçoit à l'heure actuelle des subsides des gouvernements fédéral et provincial.

(2) Ce point sera précisé au niveau de l'arbitrage final, à la présentation du PLAN.

régionaux, concrétisés par les notions de pôle, centres et sous-centres. Il reste cependant vrai que toute tentative en ce sens doit être précédée d'une étude spéciale sur le sujet.

3.- Redistribution des subsides vs équipement.

Quel sera l'impact de cette nouvelle formule sur l'utilisation de l'équipement? La réponse à cette question sera apportée par l'analyse de l'équipement des deux modes de transport concernés:-

a) Chemin de fer.

La capacité de charge d'un train de marchandises dépendant de la puissance de la locomotive, l'équipement du chemin de fer ne sera pas affecté par un volume supplémentaire de produits à la sortie, causé par cette nouvelle distribution des subsides. Par ailleurs, les wagons plateformes, utilisés dans le service rail-route, possèdent une fréquence annuelle de chargement plus élevée que les wagons fermés ordinaires.-

b) Camionnage par location.

L'exposé sur les problèmes causés par le manque de volume a mis l'accent sur les conditions difficiles dans lesquelles évolue l'industrie du transport routier à l'intérieur du territoire (les charges à vide à la sortie constituent un des exemples les plus marquants). De plus, les charges peu payantes, conséquence des faibles taux utilisés à la sortie pour le transport du bois de sciage, n'apportent pas de revenus substantiels à la caisse des divers transporteurs. Il est donc superflu de s'étendre sur les avantages qu'entraîne la nouvelle forme de distribution des subsides par rapport au trafic, car non seulement le problème des charges à vide à la sortie sera en grande partie résolu, mais encore l'expédition de produits finis ou semi-finis pourra rétablir le déséquilibre

causé par la différence de revenus obtenus à l'entrée et à la sortie du territoire. Ajoutons, pour terminer, que tout le système de transports pourra en profiter en raison de la bonne utilisation qui sera faite des ressources du transport.

F.- CREATION D'UN SECTEUR ADMINISTRATIF A L'INTERIEUR DU TERRITOIRE. (Chemins de Fer).

L'objectif de mettre les transports au service de l'économie régionale suppose l'application de diverses mesures pour arriver aux fins désirées. Elles peuvent être:

1.- d'ordre économique

Comme, par exemple, l'intégration des deux modes de transport dans un effort pour diminuer les coûts d'opération des voituriers publics, augmenter le volume transporté par le rail et accorder un meilleur service aux clients - ou alors la formulation d'une politique de subsides orientée de façon à promouvoir l'industrialisation,

2.- d'ordre physique

comme l'amélioration de l'infrastructure des routes et la levée des restrictions printanières,

3.- d'ordre légal

comme la rationalisation des permis et des taux en vue d'arriver à une concurrence saine et loyale qui profiterait à l'expéditeur.-

Ces moyens se réfèrent selon le cas à deux modes de transport comme, par exemple, le service rail-route ou alors à un seul mode, pour l'amélioration de l'infrastructure et la rationalisation des permis.

Cette réorganisation de l'industrie des transports ne serait pas parfaite si elle ne devait corriger certaines lacunes au sein de la structure administrative de ses deux modes. Dans le camionnage, le chapitre sur la Régie des Transports mentionne la création d'un bureau de recherche qui permettra à la Régie, chargée de veiller au bon fonctionnement de l'industrie du camionnage, de mieux se servir des outils que constituent les permis et les taux. A ce nouvel organisme incomberait la tâche de diriger les mouvements des voituriers publics par la régionalisation des permis. L'adaptation des permis à toute nouvelle situation susceptible d'être créée par l'apparition d'industries nouvelles entrerait dans le cadre des attributions de ce nouvel organisme.

Pour ce qui est du chemin de fer, l'organisation des opérations, la coordination et le contrôle des activités sont effectués au niveau du secteur, premier niveau administratif auquel le transport ferroviaire est intégré. Les intérêts bien compris de la région et de l'entreprise exigent que, pour obtenir un meilleur rendement, on agisse sur cette structure en créant un secteur d'administration dans la région du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie. Les nouveaux développements auxquels on doit s'attendre, et l'augmentation du taux de croissance de l'activité économique à l'intérieur du territoire plaident en faveur de ce changement.

En effet, l'hypothèse voulant qu'on importe les matières premières de la Côte Nord et qu'on oriente le commerce dans cette direction poseront des problèmes particuliers que seule une direction régionale bien au courant pourra résoudre avec satisfaction.

L'aménagement de ports de mer et d'installations portuaires dans la région, et la création de nouvelles usines de transformation du bois feront connaître au mouvement ferroviaire un accroissement plus que sensibl

Enfin, il importe d'assurer une étroite collaboration entre les centres de décision de l'organisme de planification situé dans le territoire-pilote et du CN pour que, de la coordination de leurs activités, surgissent des résultats positifs en faveur de la région.

G.- L'INTEGRATION DU CANADA AND GULF TERMINAL AUX CHEMINS DE FER NATIONAUX.

Si le personnel du Canada and Gulf Terminal reçoit un salaire plus bas que celui accordé par les Chemins de Fer Nationaux à ses employés; si, dans certains cas, les taux payés par l'expéditeur de la région Mont-Joli - Matane sont plus élevés que ceux en vigueur dans les régions desservies par le CN, il reste cependant certain que cette ligne de chemin de fer rend un service important à la région qu'elle dessert. Face aux problèmes qu'elle comporte (diminution progressive des revenus, usure de l'équipement etc.) il importe de trouver une solution qui ne va pas à l'encontre des intérêts de l'économie régionale.

L'une des voies pour arriver à normaliser la situation consisterait à intégrer cette ligne de chemin de fer à celle des Chemins de Fer Nationaux. De multiples conséquences peuvent découler de cette mesure:

1.- Toute diminution de taux peut amener une augmentation du volume du trafic,

2.- L'adaptation des Chemins de Fer Nationaux à toute nouvelle situation créée par les développements possibles autour de la région de Matane sera plus facile et ne nécessitera pas de nouveaux investissements en équipement (locomotive, wagons). Le Canada and Gulf Terminal aurait à consacrer des investissements à l'achat de locomotive.

3.- Les salaires des employés respecteraient l'échelle adoptée par les employés du CN affectés à la même tâche,

4.- Le niveau d'entretien de l'infrastructure serait plus élevé et le taux de remplacement plus fréquent,

5.- La politique de changement du rail utilisé dans les embranchements s'appliquerait aussi à la ligne Mont-Joli - Matane.

En conclusion, il s'ensuit que, même si l'intégration des deux lignes de chemins de fer n'apporte dans l'immédiat aucune solution au problème de rentabilité, elle reste cependant profitable au territoire surtout à la lumière des nouveaux développements en cours.

Conclusion

Il arrive très souvent d'entendre que les services dispendieux offerts par l'industrie du transport représentent un des obstacles qui contribuent à freiner le développement du territoire-pilote. D'aucuns avancent même que les transports constitueraient le véritable goulot d'étranglement et que toute planification doit accorder une place prioritaire à la solution de ce problème. Un jugement ainsi émis repose sur les déficiences rencontrées dans la fonction que devaient occuper les transports, à savoir celle d'assurer un coût moindre pour l'acheminement des marchandises du producteur au consommateur.

Sans doute, cette opinion est confirmée partiellement si on retient les deux éléments suivants:

1.- L'industrie du transport n'a pas profité de l'utilisation maximum qu'elle aurait pu faire de son equipement (service rail-route).

2.- Le public expéditeur n'a pas tiré avantage des facteurs positifs inhérents à chacun des deux modes. Cette lacune est la conséquence des déficiences d'ordre légal et aussi de l'acharnement que mettent les deux modes de transport à obtenir le faible trafic existant.

Car si la sous-utilisation des ressources du transport est évidente, le manque de volume est le véritable facteur qui a motivé une concurrence aussi serrée. On comprend aisément que les charges peu payantes à la sortie, jointes à un manque d'adaptation de certaines lois, ne jouent pas en faveur d'une bonne organisation des transports.

Il ne fait cependant pas de doute que les changements prévus dans les autres secteurs (agriculture, forêt etc.), la nouvelle distribution de subsides,

des critères scientifiques de fixation de taux, le contrôle efficace sur les permis et les taux vont pouvoir assurer au chemin de fer et au camionnage le rôle qui leur revient. Cette modification de l'offre et de la demande de transport assurera à cette industrie un avenir plus prometteur et lui permettra de jouer son véritable rôle, qui est celui de mettre ses ressources au service de l'économie.

Troisième chapitre

Le transport par voie d'eau

Le transport par eau constitue le plus ancien mode utilisé dans l'histoire du Québec. La prise en charge par l'autorité fédérale en 1867 des travaux d'infrastructure continuait la tradition léguée par les anciens gouvernementslocaux qui s'occupaient de la construction et de l'aménagement de quais. L'ouverture de la voie Maritime du St-Laurent représente l'un des derniers travaux d'importance entrepris par les autorités pour accorder au transport par eau toutes les facilités nécessaires à l'exercice normal de cette activité.

La tradition a joué un rôle important dans le domaine du transport maritime, car les navires en bois d'alors, montés par un équipage composé des membres d'une même famille, étaient construits le plus souvent sous l'oeil avisé de l'armateur.

L'apparition du moteur diésel suivie du remplacement du bois par l'acier, de la mise en place de dispositifs pour la navigation d'hiver amena dans le cabotage une véritable révolution. Cette dernière permit ainsi à ce mode de transport de contribuer au vigoureux développement enregistré sur la Côte Nord.

Quant aux traversiers, leur début remonte à cinquante ans, avec l'apparition de "Le Trois-Pistoles", le 15 avril 1913, qui effectuait le transport du courrier entre les deux rives. Toutefois, le système actuel des traversiers pour le transport passagers et véhicules ne date que des années 1960-1961. En effet, la nécessité d'un moyen de liaison entre la Côte Sud et la Côte Nord fut soulignée de façon officielle en 1957 dans le rapport de la Commission Royaled'Enquête sur les Perspectives Economiques du Canada (+). Cette idée fut reprise et développée en 1960 dans le rapport commandé par le Conseil d'orientation économique du Bas Saint-Laurent(++).

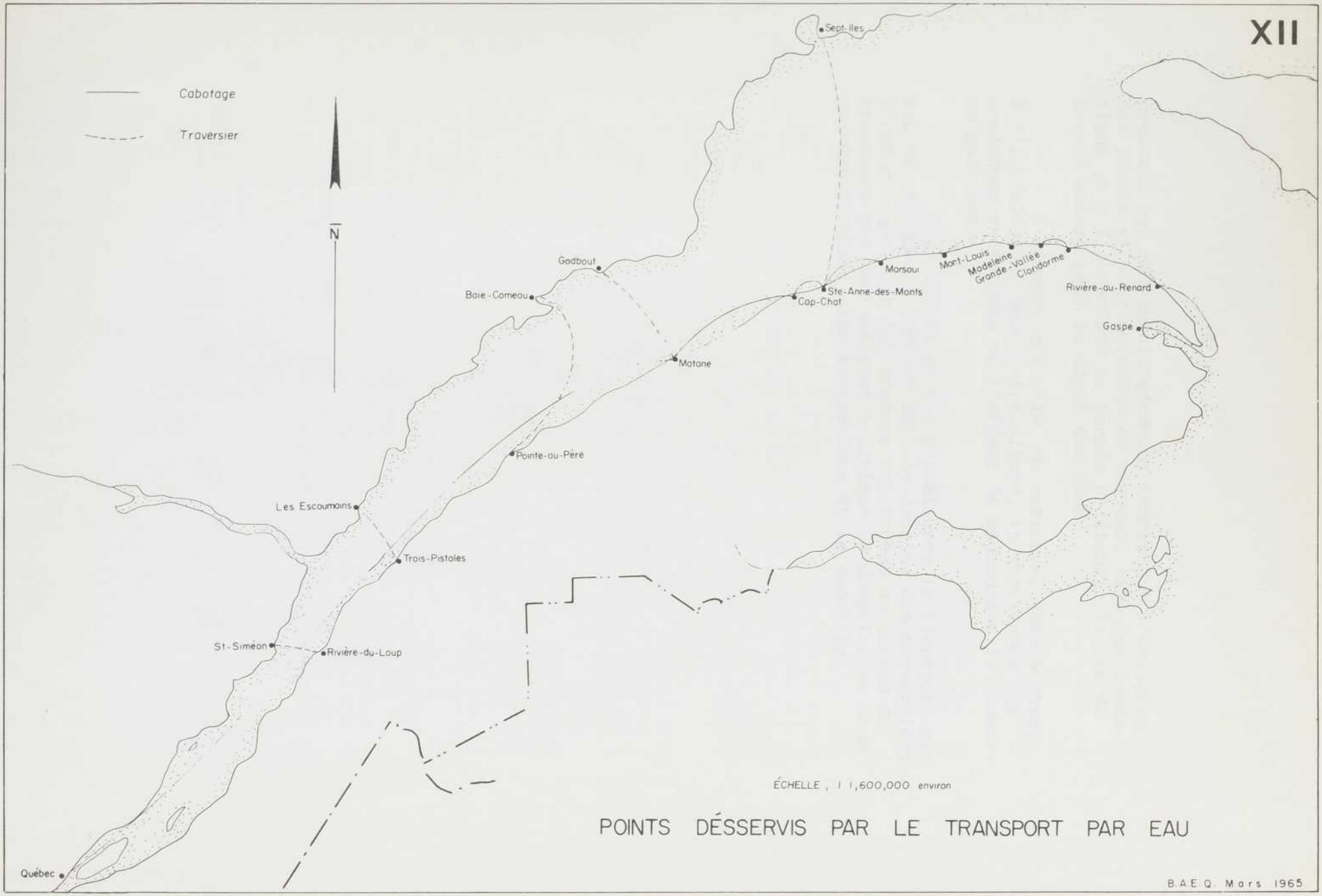
Au mois d'août 1961, la Régie des Transports a émis une ordonnance générale réglementant le transport de passagers et de marchandises par voie d'eau. Cette ordonnance régit les opérations des détenteurs de permis,

---

(+) Ottawa, novembre 1957, page 300.

(++) Camu, Pierre, Problèmes des transports dans la Région du Bas Saint-Laurent.

XII



ÉCHELLE, 1 1,600,000 environ

POINTS DÉSSERVIS PAR LE TRANSPORT PAR EAU

B.A.E.Q. Mars 1965

prescrit des règlements généraux concernant l'émission des permis et leur maintien en vigueur, fixe les conditions pour l'obtention de permis et établit la procédure à suivre pour le dépôt des taux.

A l'heure actuelle, on retrouve, côte à côte, à l'intérieur du territoire-pilote, la survivance des anciennes traditions et l'effort de moderniser le commerce maritime.

Ces efforts en vue d'améliorer le transport par eau se retrouvent surtout dans le domaine des traversiers. C'est pourquoi les différences existantes au niveau du transport par eau obligent à diviser ce chapitre en deux grandes parties: les traversiers et le cabotage.

Première partie: Les traversiers.

INTRODUCTION

Le problème du transport avec la Côte-Nord a par le passé été maintes fois soulevé par les Chambres de Commerce, les intérêts privés, l'attitude de la Régie des Transports, par les journaux et certaines études menées sur le sujet (+).

Le présent travail veut replacer le sujet dans son contexte, c'est-à-dire étudier le marché que constitue la Rive Nord, considérer l'état actuel des liaisons par traversier, dégager une politique réaliste de communications entre les deux rives, et enfin voir s'il a moyen d'allier rentabilité et tarifs raisonnables des traversniers.

Les données utilisées dans le présent travail proviennent principalement du Bureau Fédéral de la Statistique, des propriétaires des traversiers, d'études déjà faites par M. Huet Massue, ing. p., directeur de "L'association pour le progrès du Golfe et du Bas St-Laurent", d'un travail rédigé par M. Henry A. Mhun, économiste, de différents documents fournis par la Régie des Transports, et par les Aviseurs en taux de Transport Inc.

(+) Massue, Huet, "Year Round Navigation between Rimouski and the North Shore Gulf of St. Lawrence"; "The Region with a Future, the Gulf and lower St. Lawrence".

- Sorès Inc., La Régie des transports et le Camionnage dans le Bas St-Laurent.

- Camu, Pierre ouvrage déjà cité.

- Les Chambres de Commerce de Baie Comeau, Hauterive, Mont-Joli, Rimouski et Sept-Iles," Le Transport dans l'Economie de la Région du Golfe et du Bas St-Laurent."

A.- SITUATION

1.- L'intérêt du marché de la Côte Nord.

Le système des traversiers veut établir des liens permanents avec la Côte Nord. La nécessité de tels liens peut être d'autant plus évidente, si les économies des deux régions sont complémentaires. Pour voir ce qui en est, le présent travail s'inscrivant parmi tant d'autres entrepris sur l'économie de la Côte Sud, il convient de décrire ici le marché de la Côte Nord à partir de sa population, de ses investissements, de sa production et de son pouvoir d'achat.

a) La population

Le tableau XXXVI, sur la population des principales municipalités du comté de Saguenay, indique un taux de croissance très élevé.

La population de la Côte-Nord est aussi très jeune, donc active (37,393 personnes entre 15 et 40 ans B.F.S.), et largement consommatrice parce que bien rémunérée.

Cette croissance de la population est évidemment due à un marché du travail qui augmente continuellement grâce aux investissements de nouvelles compagnies, ou de compagnies déjà établies qui augmentent leur capacité de production.

Il faut toutefois remarquer qu'une semblable augmentation de la population n'a été possible qu'à la suite d'immigration massive sur la Côte-Nord, en provenance, pour une bonne part, du territoire-pilote. Une étude démographique menée au B.A.E.Q. a révélé que 10.7 pour cent de la population soit 33,782 personnes avaient quitté le territoire-pilote entre 1956 et 1961 (+).

(+) Fleury-Giroux, Marie: Population des zones Homogènes, publication du BAEQ.

Tableau XXXVI: POPULATION DES PRINCIPALES MUNICIPALITES DU COMTE DE SAGUENAY

	1956 (1)	1961 (1)	1964 (2)	Taux de croissance de 1956 à 1964
Forestville	1,117	1,529	1,345	20.4%
Hauterive	1,762	5,980	8,317	372.0%
Baie-Comeau	4,332	7,956	10,300	137.7%
Port-Cartier	---	3,458	3,503	(3)
Sept-Iles	5,592	14,196	16,580	196.4%
Gagnon	---	1,900	4,200	(3)
Schefferville	1,632	3,178	4,500	237.0%
Côte-Nord Nouveau-Québec			100,503	

(1) Recensement du Canada, 1961, B.F.S., Bulletin 1.1-10, 8-3-1963.

(2) Population au 1 juin 1964, Tiré de: "Répertoire des Municipalités, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Québec, janvier 1965.

(3) Ne s'applique pas.

Une autre étude indique qu' "en 1958, 58.8% de la population de la ville de Hauterive, était originaire des différentes localités du territoire-pilote, spécialement des comtés de Rimouski, Matane et Matapédia" (+).

b) Les Investissements

Une projection des investissements actuels sur la Côte Nord révèle qu'en 1970, le capital total investi atteindra ou même excédera $3.0 milliards. Ceci est une somme considérable, représentant 85% des $3.6 milliards du rôle d'évaluation de la ville de Montréal en 1962 (++).

Dans les $3.0 milliards d'investissement, nous comptons:

- $1.2 milliard pour le développement des propriétés de tous les producteurs de minerai de fer.
- $150 millions pour l'installation d'un "smelter" par la Canadian British Aluminum à Baie-Comeau.
- l'installation de Québec Iron and Titanum Corporation à Havre St-Pierre.
- l'installation d'élévateurs à grain à Baie-Comeau par la Cargill Grain Company Limited.
- les développements de la Compagnie Québec North Shore à Baie-Comeau.
- $1.5 milliard pour la réalisation de travaus d'hydro-électricité.

Toutefois, ces $3.0 milliards ne tiennent pas compte de projets très importants, tels: la BRINCO, un projet de chemin de fer reliant Schefferville à la Baie d'Ungava, et de projets importants dans la production de minerais de fer par Normanville Mining Company, ou Canadian Javelin Limited (+++).

(+) MHUN, HENRY A. "Ville de Hauterive", Montréal, 27 décembre 1963, page 88.

(++) MASSUE, HUET. "The Region with a Future, the Gulf and Lower St. Lawrence, second edition, Montreal, June 1962, page 77.

(+++) Ces notes sont tirées du même ouvrage de M. Huet Massue.

Tableau XXXVII: DEVELOPPEMENTS INDUSTRIELS DE PLUS D'UN MILLION, RECENTS OU PROCHAINS DANS LE TERRITOIRE-PILOTE ET SUR LA COTE-NORD.

REGION-PILOTE Compagnies	Lieux des travaux	(en millions) Montants	Genres d'industries
Gaspé Copper M.Ltd.	Murdochville	12.0	Production minière
Gaspesia Pulp and Paper Co.	Chandler	17.5	Produits de la forêt
F.F. Soucy Inc.	Riv.-du-Loup	2.5	Produits de la forêt
Bathurst Power and P.	N.-Richmond	37.	Produits de la forêt
TOTAL:		69.0	
COTE-NORD			
Manicouagan Power Co.	Baie-Comeau	3.	Pouvoir Hydro-électrique.
Quebec North Shore Co.	Baie-Comeau	20.	Produits de la forêt
Wabush Mines	Québec-Labrador	235.	Minerais de fer
Wabush Mines	Sept-Iles	50.	Minerais de fer
TOTAL:		308. (1)	

Sources: The Financial Post, 6 fév. 1965, au moyen de données fournies par le Ministère de l'Industrie et du Commerce, Québec:

Statistiques, B.S.Q., Ministère de l'Industrie et du Commerce, 1er trimestre 1965.

(1) Ce total ne tient pas compte des 126 millions prévus en 1965 pour la production d'énergie au complexe Manicouagan-Outardes (Québec, La Situation économique 1964; publié par le Ministère de l'Industrie et du Commerce, Québec, Février 1965).

Parmi ces investissements prévus pour la période 1962-70, certains sont déjà réalisés, et d'autres sont en voie de réalisation. Pour mieux illustrer le dynamisme économique de la Côte-Nord, le tableau XXXVII indiquera les investissements industriels récents ou prochains sur la Côte-Nord, en même temps que ceux du territoire-pilote.

c) La production

Le tableau XXXVIII indique la valeur de la production sur la Côte Nord en 1957, selon les secteurs de l'économie.

Si les investissements prévus se réalisent, la valeur de la production en 1970 pourrait atteindre 900 millions en dollars constants. Le tableau XXXIX donne la répartition par secteur de cette production.

A ce rythme de croissance, en 1970, la production de la Côte Nord aura augmenté de 4.5 fois depuis 1957.

Il est bien évident qu'une semblable augmentation des investissements et de la production, n'est pas sans répercussion sur le pouvoir d'achat de la population, à cause de la masse des salaires versés.

d) Le marché de la Côte Nord

Pour mieux montrer ce qu'est le marché de la Côte-Nord, il y aurait lieu de le comparer à celui de la Côte-Sud et à celui du Québec (Tableau XL).

Il existe différentes façons d'évaluer un marché. On peut considérer la croissance de la population des dernières années, ce qui donne un indice permettant de calculer l'augmentation possible de cette population pour les années à venir, et de prévoir l'augmentation possible du marché.

La moyenne des ventes au détail, par tête, donne un indice quant au potentiel d'un marché. Enfin, le revenu personnel disponible par tête, les revenus

Tableau XXXVIII: VALEUR DE LA PRODUCTION SUR LA COTE-NORD EN 1957.

Produits de la forêt	65 millions
Minerais de fer	100 millions
Tinanium	10 millions
Energie	5 millions
Commerce et Services	20 millions
TOTAL	200 millions

Source: Massue, Huet. op. cit. page 79.

Tableau XXXIX: VALEUR DE LA PRODUCTION SUR LA COTE-NORD EN 1970.

Produits de la forêt	100 millions
Minerais de fer	400 millions
Titanium	20 millions
Aluminium	90 millions
Energie	150 millions
Commerce, service et autres	140 millions
TOTAL	900 millions

Source: Massue, Huet, idem.

Tableau XL: MARCHE DE LA COTE-NORD ET DE LA COTE-SUD

	Côte-Nord	Côte-Sud (1)	Province Québec.
Taux d'accroissement net de la population en 10 ans; 1954-1964	89%	3%	26%
Ventes au détail en 1963 ($ millions).	79.7	218.3	4,772.4
Moyenne per capita, $.	870	540	870
Revenu personnel disponible, 1963 ($millions).	164.1	321.3	7,541.0
Revenu personnel disponible (1963) moyenne par tête, $.	1,800	800	1,380
Revenu moyen déclaré par les contribuables $000.	4,809	3,500	4,327
Salaires versés dans l'industrie $000 (1961).	12,694	22,457	1,626,572
Salaire moyen $ (hommes).	3,999	2,135	3,469
Salaire moyen $ (femmes).	1,877	1,190	1,920

Source: Survey of Markets, MacLean-Hunter Publishing Company Limited, Toronto, 1964-1965.

(1) Les comtés de Kamouraska, L'Islet et Montmagny sont ici inclus.

moyens déclarés par les contribuables à l'impôt, et le salaire moyen des hommes et des femmes sont autant d'indications confirmant la nature et l'importance d'un marché.

Or, selon le tableau XL, le taux d'accroissement de la population de la Côte-Nord étant à 89% pour les années 1954 à 1964, il ne se pose guère de doute quant aux possibilités d'agrandissement du marché de cette région, surtout si on compare son taux d'accroissement au faible 3% de la Côte-Sud, ou même au 26% du Québec, lui-même considéré en voie de développement.

La moyenne par tête des ventes au détail sur la Côte-Nord est nettement plus élevée que celle de la Côte-Sud; les revenus moyens déclarés à l'impôt par les contribuables sont sur la Côte-Nord, supérieurs de $1300. à ceux de la Côte-Sud, et près de $500 supérieurs à ceux de la province. Le marché de la Côte-Nord est donc très dynamique tant par son taux de croissance que par son pouvoir d'achat, et il comporte beaucoup de possibilités.

En résumé, ces données sur la population, les investissements, la production et le pouvoir d'achat de la Côte-Nord révèlent que celle-ci est habitée pour une bonne part de gens originaires de la Côte-Sud qui, grâce au marché du travail créé par des investissements considérables, y ont trouvé un emploi. Ces personnes constituent aujourd'hui une population largement consommatrice.

La population de la Côte-Sud, productrice de biens de consommation, et "fournisseur" de services, a évidemment voulu avoir accès à ce nouveau marché. C'est peut-être ce qui explique qu'au moins trois traversiers sur cinq appartiennent à des hommes d'affaires de la Côte Sud.

Enfin, malgré la présence de goulots d'étranglement (1), la demande de transport entre les deux rives a quand même accusé une hausse constante.

---

(1) Ces goulots d'étranglement obstacles à l'échange entre les deux rives, seront définis plus loin.

2.- Liaisons entre les deux rives.

Voyons d'abord la demande de transport entre les deux rives, et les statistiques concernant l'offre de transport. Il sera possible ensuite de tirer des conclusions quant à l'état des liaisons entre les deux rives et leur utilisation.

a) La demande de transport entre les deux rives.

Avant 1961, le système des traversiers était très peu développé. La partie la plus importante du transport était effectuée par les traditionnels bateaux qui, partant d'un endroit précis sur la Rive-Sud, se rendaient à plusieurs quais de la Rive-Nord. Ils transportaient des passagers, de la marchandise et des automobiles. Cette formule a prévalu jusqu'en 1961, où elle a subi une perte de vitesse très nette. Elle est aujourd'hui en voie de disparition.

L'année 1961 marque vraiment le début de la mise en opération du système actuel de traversiers. Ce système est devenu le plus important moyen de liaison entre la Côte Nord et la Côte Sud. C'est pourquoi, pour plus de clarté, la demande de transport entre les deux rives sera séparée selon le système employé; premièrement, le transport par bateaux ordinaires, nous l'appellerons cabotage, de 1930 à 1963; et en second lieu, le transport par traversiers.

1) Le transport par cabotage.

Les tableaux XLI, XLII, XLIII, donnent les statistiques de passagers, fret et véhicules, entre Matane, Rimouski et la Côte-Nord, de 1930 à 1963.

Sur une période de vingt-six (26) ans, à partir de 1930, le nombre de passagers a donc augmenté de 5.5 fois et le tonnage des marchandises de plus de seize (16) fois. Cependant, après 1956 les besoins de la Côte-Nord en main-d'oeuvre, en marchandises et en service existant

Tableau XLI: PASSAGERS, FRET ET VEHICULES AUTRES QUE PAR TRAVERSIERS, ENTRE MATANE, RIMOUSKI ET LA COTE-NORD, DE 1930 A 1963.

Années	Passagers	Tonnes de fret	Nombre de véh. moteur.
1930	7,255	2,326	----
1935	12,355	3,625	----
1940	26,825	5,469	----
1945	41,846	17,165	600
1950	27,946	28,058	1,609
1956	39,837	38,628	3,379
1958	24,170	31,115	2,997
1959	22,386	38,295	2,518
1960	14,529	36,298	6,860
1961	9,201	20,988	1,698
1962	1,569	14,227	----
1963	567	11,484	----

Sources: 1) De 1930 à 1956 MASSUE Huet, "Year Round Navigation Between Rimouski and the North Shore, Montréal, July 1957, page 18.

2) De 1958 à 1963 inclusivement, La Cie de Transport du Bas St-Laurent.

toujours, le trafic de ces bateaux diminue considérablement. Cela peut être attribuable à un, à plusieurs ou à l'ensemble des facteurs suivants: l'insuffisance des navires eux-mêmes, le développement du transport aérien entre les deux rives, ou à l'orientation du marché de la Côte-Nord vers l'ouest de la province. De toute façon, cette diminution du cabotage mettait en doute la demande de communications maritimes entre la Rive-Nord et la Rive-Sud. Les statistiques sur les activités des traversiers préciseront cette question.

Les tableaux XLII et XLIII portent sur le transport entre les deux rives, à Matane et à Rimouski. Les chiffres donnés précisant la destination du transport, il sera possible de voir la prédominance du trafic à destination de la Côte-Nord, et partant, l'orientation des activités.

Il faut enfin indiquer qu'entre Ste-Anne des Monts et Sept-Iles, on enregistrait:

de 1953 à 1957: 28,216 passagers
3,490 véhicules

et de 1953 à 1964: 15,401 tonnes de fret divers, dont 82% en direction sud-nord, contre 18% en direction nord-sud.

et 20,585,210 (pieds mesure de planche) de bois de sciage, totalement en direction nord (+).

L'analyse de l'activité des caboteurs démontre que celle-ci a diminué chaque fois qu'un nouveau traversier est apparu. De plus, les tableaux précèdents indiquent que le trafic en provenance de la Côte-Sud vers la Côte-Nord est toujours beaucoup plus important que le trafic en provenance de la Côte-Nord à destination de la Côte Sud. C'est là une indication du rôle de fournisseur que remplissait la Rive-Sud malgré le goulot d'étranglement constitué alors par un mode de transport inadéquat, par l'absence de service quotidien, par l'absence de facilités pour embarquer les automobiles, et l'impossibilité

(+) Ungava Transports Ltée.

Tableau XLII: TRAFIC PAR CABOTAGE A RIMOUSKI DE 1958 A 1963

Années \ Destination du tran.	Passagers Côte-Nord	Côte-Sud	Fret Côte-Nord	Côte-Sud	Véhicules C.N. + C.S.
1958	9501	5894	18,423	4,339	2,208
1959	8423	4378	26,130	4,440	1,652
1960	5312	2732	26,175	2,496	5,756
1961	3193	1904	14,734	1,358	954
1962 (+)	312	185	12,396	575	-
1963	331	236	11,058	426	-
TOTAL:	27,072	15,329	108,916	13,634	
	42,401		122,550		10,580

(+) Année de mise en opération du traversier "Père Nouvel".
Source: La Compagnie de Transport du Bas St-Laurent.

Tableau XLIII: TRAFIC PAR CABOTAGE A MATANE DE 1958 A 1963

Années \ Destination du tran.	Passagers		Fret (ton.)		Véhicules
	Côte-Nord	Côte-Sud	Côte-Nord	Côte-Sud	C.N. + C.S.
1958	5,300	3,475	7,415	947	789
1959	6,212	3,373	6,838	887	866
1960	3,443	3,042	6,726	901	1,094
1961	2,024	2,080	4,231	665	744
1962 (+)	531	541	1,195	61	-
1963	-	-	-	-	-
TOTAL	17,510	12,511	26,405	3,461	
	30,021		29,866		3,493

(+) Année de mise en opération du traversier "N.A. Comeau."

Source: La Compagnie de Transport du Bas St-Laurent.

d'embarquer des camions.

2) Transport par traversiers.

Les statistiques de la demande pour les traversiers sont rapportés au tableau XLIV pour les années 1958 à 1964 inclusivement.

A noter que les astériques au tableau indiquent l'année d'entrée en service d'un nouveau traversier. De plus, le nombre de mois d'activité est indiqué par un chiffre au bas et à droite de chaque case.

En comparant ces chiffres avec ceux du cabotage donnés plus avant, il apparaît immédiatement qu'une demande importante existait à Matane et à Rimouski pour le transport de passagers, d'autos et de camions, demande que le premier système ne pouvait satisfaire. Ainsi à Matane et à Rimouski, les traversiers ont transporté dès leur mise en service:

42,807 véhicules en 1962

et 46,310 véhicules en 1963

contre

6,680 véhicules en 1960,

et 1,698 véhicules en 1961, par cabotage.

Par contre, la traverse de Ste-Anne-des-Monts est la seule dont les activités sont en baisse depuis plusieurs années, si on excepte une légère hausse en 1964. Le N.A. Comeau ayant commencé ses opérations en 1962, on ne peut guère lui attribuer cette baisse de trafic déjà constatée en 1961. Le nombre de mois en opération, et encore plus la durée de la traversée, de même que l'absence de facilités d'embarquement pour les véhicules seraient plutôt à retenir.

Enfin, les tableaux XLV, XLVI donnent les variations mensuelles du trafic sur le N.A. Comeau (Matane-Godbout) et sur le Père Nouvel (Pointe-au-Père-Baie Comeau). Ils indiquent donc le nombre de mois d'opération par année et les variations mensuelles dans le trafic passagers, automobiles et camions.

Tableau XLIV: STATISTIQUES DE PASSAGERS ET DE VEHICULES ENTRE LA COTE-SUD ET LA COTE-NORD, PAR TRAVERSIERS SEULEMENT DE 1958 A 1964. (1)

PASSAGERS:

Années / Traverses	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	TOTAL
Rivière-du-Loup	49,322 [3]	58,419 [5]	65,275 [5]	83,090 [5]	74,771 [7]	79,095 [7]	90,414 [7]	500,386
Trois-Pistoles	1,872 [7]	2,260 [7]	2,786 [7]	2,592 [7]		7,044 (+) [7.5]	8,488 [7.5]	25,042
Pointe-au-Père				1,126 (+) [1]	111,769 [12]	93,673 [12]	96,494 [12]	303,062
Matane					30,012 (+) [7]	58,413 [10]	64,025 [10]	152,450
Ste-Anne-des-monts	7,900 [8]	11,482 [8]	20,357 [8]	14,451 [8]	11,677 [8]	6,638 [8]	6,879 [8]	79,384
TOTAL	59,094	72,161	88,418	101,259	228,229	244,863	266,300	1,060,324

VEHICULES: (autos & camions)

Années / Traverses	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	TOTAL
Rivière-du-Loup	15,464 [3]	19,310 [5]	21,446 [5]	28,215 [5]	25,455 [7]	25,831 [7]	29,334 [7]	165,055
Trois-Pistoles	474 [7]	531 [7]	1,016 [7]	1,294 [7]		4,352+ [7.5]	5,699 [7.5]	13,366
Pointe-au-Père				249 (+) [1]	33,722 [12]	28,389	28,704 [12]	91,064
Matane					9,085 (+)	17,921 [10]	19,897 [10]	46,903
Ste-Anne-des-Monts	1,092 [8]	1,438 [8]	3,604 [8]	2,625 [8]	2,161 [8]	1,220 [8]	1,317 [8]	13,457
TOTAL	17,030	21,279	26,066	32,383	70,423	77,713	84,951	329,845

Source: Les compagnies de traversiers.

NOTE

(1) Les chiffres à droite, au bas de chaque carreau, indiquent le nombre de mois d'opération du traversier aux différentes années.

(+) Les astériques indiquent la mise en opération d'un nouveau traversier

Tableau XLV: VARIATIONS MENSUELLES DU TRAFIC SUR LE N.A. COMEAU, DE 1962 A 1964.

PASSAGERS:	Janv.	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Octobre	Novembre	Décembre	Total
1962						2649	5605	7918	6173	4420	1427	1820	30,012
1963			970	4256	3686	6384	11071	11998	8513	6897	3498	1298	58,413
1964						(64,025 de mars à décembre inclusivement).							64,025

AUTOS:													
1962						883	1420	2084	1430	1174	340	507	7,888
1963			302	1119	1161	1825	2588	2989	2361	1966	881	342	15,303
1964						(16,875 de mars à décembre inclusivement).							16,875

CAMIONS:													
1962						39	164	246	231	255	144	168	1,247
1963			114	184	231	257	262	305	389	409	300	167	2,618
1964						(3,022 de mars à décembre inclusivement).							3,022

Source: La traverse Matane-Godbout Ltée.

Tableau XLVI: VARIATIONS MENSUELLES DU TRAFIC SUR LE PERE NOUVEL, DE 1961 A 1964

PASSAGERS:	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
1 9 6 1												1,126	1,126
1 9 6 2	5,892	3,555	3,782	8,210	7,241	10,933	18,725	18,731	12,993	7,769	6,466	7,472	111,769
1 9 6 3	6,433	2,585	2,362	5,229	6,303	10,255	16,821	17,216	6,582	6,476	5,890	7,521	93,673
1 9 6 4	6,804	4,552	6 243	5,593	5,365	6,691	17,801	13,882	8,719	7,175	5,013	8,656	96 494
AUTOS:													
1 9 6 1												249	249
1 9 6 2	1,360	945	1,061	2,288	1,958	2,874	4,461	4,369	3,018	2,088	1,741	1,767	27,930
1 9 6 3	1,630	779	690	1,390	1,672	2,597	3,912	3,918	1,615	1,725	1,403	2,026	23,357
1 9 6 4	1,798	1,325	1,640	1,437	1,279	1,720	3,990	3,034	1,948	1,641	1,170	2,175	23,157
CAMIONS:													
1 9 6 1												0	0
1 9 6 2	364	370	446	425	555	485	407	625	545	469	609	492	5,792
1 9 6 3	605	380	277	194	443	422	441	401	251	535	502	581	5,032
1 9 6 4	615	638	502	348	376	273	521	374	384	386	442	688	5,547

Source: La Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

b) L'offre de transport entre les deux rives.

Dans l'ancien système, le M.V. Rivière-du-Loup, d'une capacité maximum de trente (30) automobiles et soixante (60) passagers, le M.V. Trois-Pistoles qui "pouvait transporter cinq ou six automobiles dont quelques unes dans la cale" (+), étaient les seuls traversiers reliant les deux rives pendant quelques mois de l'année.

Donc, même en été, le commerçant ou le transporteur qui voulait se rendre de Matane ou Rimouski à Baie Comeau, par exemple, devait passer par Rivière-du-Loup, soit parcourir un trajet de 279 à 219 milles, selon le cas.

Dès l'automne, puisqu'il fallait passer par Québec, la distance à parcourir devenait 444 ou 504 milles, selon les points de départ.

Pour se rendre à Sept-Iles (après la construction de la route Baie-Comeau Sept-Iles), il fallait ajouter 148 milles aux distances déjà mentionnées.

Donc, hors la saison d'été:

Matane-Baie-Comeau, aller et retour: 1008 milles
Rimouski-Baie-Comeau, aller et retour: 888 milles.

Matane-Sept-Iles, aller et retour: 1304 milles
Rimouski-Sept-Iles, aller et retour: 1184 milles.

Bref, impossibilité totale d'un commerce avec la Côte-Nord parce que:

-les moyens disponibles pour traverser le fleuve étaient insuffisants et constituaient un goulot d'étranglement.

-les détours par Rivière-du-Loup, l'été, et par Québec, le reste de l'année, donnaient des coûts de mise en marché beaucoup trop élevés pour être rentables.

(+) Dumas, Père Gabriel-Marie, o.f.m. cap., "Un cinquantenaire oublié: la traverse des Trois-Pistoles", Séminaire Saint-François, CAP-ROUGE, 29 septembre 1963.

Cette situation a été corrigé graduellement par l'apparition de cinq (5) traversiers dans l'espace de quatre (4) ans:

-Le M.V. Gaspésien à Ste-Anne-des-Monts en 1960,

-Le Père Nouvel à Pointe-au-Père en 1961,

-Le N.A. Comeau à Matane en 1962,

-Le Razade à Trois-Pistoles en 1963,

-Le Trans St-Laurent à Rivière du Loup en 1963,

1) Description des traversiers qui relient les deux rives:

a) Le "Trans St-Laurent" opéré par "Traverse Rivière-du-Loup - St-Siméon Ltée, filiale de la Clarke Steam Ship Ltée.

-Entrée en opération: juillet 1963

-Port d'attache sur la Côte-Sud: Rivière-du-Loup.

-Longueur 249.6'

-Largeur: 60.1'

-Tonnage brut: 2173

-Tonnage enregistré: 927

-Vitesse: 13.45 noeuds

-Puissance: 1920 c.v.

-Caractéristiques: Se charge et décharge par les deux bouts; conçu en fonction de la navigation d'hiver.

-Saison de navigation: 1er mai au 30 novembre.

-Parcours effectué: quinze milles (15) Rivière-du-Loup, St-Siméon.

-Durée: 1¼hre.

-Fréquence des voyages: 3 voyages aller et retour par jour.

-Débarcadère: à Rivière-du-Loup, construction au coût de $676,780.00.

à St-Siméon, en 1963, un montant de $718,802. a été voté pour construire un quai et effectuer du dragage.

b) "Razade"

Opéré par La Compagnie de Navigation de Trois-Pistoles Ltée.

-Entrée en opération: Saison 1962.

-Port d'attache sur la Côte-Sud: Trois-Pistoles.

-Longueur: 104.9'

-Largeur: 31'

-Tonnage brut: 261

-Tonnage enregistré: 170

-Vitesse: 9 noeuds

-Puissance: 460 c.v.

-Caractéristique:

-Saison de navigation: 15 avril au 1er novembre.

-Parcours effectué: Trois-Pistoles -Escoumins.

-Durée: 1.30 hre.

-Fréquence des voyages en 1964:

15 avril au 15 juin: 1 voyage/jour
16 juin au 15 septembre: 2 voyages/jour
16 septembre au 30 novembre: 1 voyage/jour
(le lundi: 2 voyages/jour)

-Débarcadère: Installations portuaires inadéquates.

c) "Père Nouvel":

Opéré par la Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

-Entrée en opération: décembre 1961

-Port d'attache sur la Côte-Sud: Pointe-au-Père.

-Longueur: 330.7

-Largeur: 73.7

-Tonnage brut: 4878

-Tonnage enregistré: 2474

-Vitesse maximum: 18 noeuds

-Puissance: 9440 c.v.

-Caractéristique: Se charge et décharge par les deux bouts.

-Saison de navigation: douze (12) mois par année.

-Parcours effectué: Pointe-au-Père-Baie-Comeau (52 M).

-Durée: 3.45 hres environ.

-Fréquence des voyages:

10 septembre au 19 juin: 1 voyage/jour
20 juin au 9 septembre: 2 voyages/jour.

-Débarcadère: Des embarcadères sont en voie de parachèvement à Pointe-au-Père et Baie-Comeau, au coût approximatif de $300,000. chacun.

d) N.A. Comeau:

Opéré par Traverse Matane-Godbout Ltée.

-Entrée en opération: juin 1962.

-Port d'attache sur la Côte-Sud: Matane.

-Longueur: 181.6'

-Largeur: 39.1'

-Tonnage brut: 1400

-Tonnage enregistré: 809

-Vitesse: 15½ noeuds (max.)

-Puissance: 1470 c.v.

-Caractéristiques: Classe 2, c'est-à-dire n'est pas incommodé par les glaces d'automne; se charge par l'arrière; table tournante à l'avant pour faciliter la sortie des véhicules.

-Saison de navigation: 1er mars au 31 décembre.

-Parcours effectué: Matane-Godbout (28 milles)

-Durée: 2.30 hres environ.

-Fréquence des voyages:

1er mars au 15 juin: 2 voyages/jour.
15 juin au 15 septembre: 3 voyages/jour.

15 septembre au 31 décembre: 2 voyages/jour.

-Débarcadère: Matane

Godbout.

e) Futur traversier:

Opéré par la traverse Matane-Godbout Ltée.

-Entrée en opération: Mai 1966

-Port d'attache sur la Côte-Sud: Matane

-Longueur: 225'

-Largeur: 43'

-Tonnage: 2,500

-Vitesse: 13 noeuds environ

-Puissance du moteur: 2,450 C.V.

-Caractéristique: Conçu en vue de la navigation d'hiver; se charge par l'arrière, avec table tournante à l'avant pour faciliter la sortie des véhicules.

-Saison de navigation: à l'année longue.

-Parcours projeté: Matane-Baie-Comeau (34 milles environ).

-Durée: 2 heures.

-Fréquence des voyages: Pour la saison estivale un départ à toutes les cinq (5) heures de chaque côté du fleuve.

-Débarcadère: Matane:

Baie-Comeau: pour s'y rendre, il faudra un embarcadère.

f) M.V. Gaspésien:

Opéré par Ungava Transport Ltée, filiale de Clarke S.S. Company Limited.

-Entrée en opération: Juin 1960.

-Port d'attache sur la Côte-Sud: Ste-Anne-des-Monts.

-Longueur: 162'

-Largeur: 30.1'

-Tonnage brut: 820 .

-Tonnage enregistré: 445

-Vitesse: 12 noeuds.

-Puissance: 960 C.V.

-Caractéristiques: un (1) monte-charge 10 tonnes, un (1) monte-charge 2 tonnes.

-Saison de navigation: 1er avril au 30 novembre.

-Parcours effectué: Ste-Anne-des-Monts-Sept-Iles (66 milles)

-Durée: six (6) heures.

-Fréquence des voyages: 1 voyage aller-retour par jour, sauf le dimanche.

-Débarcadère: Ste-Anne-des-Monts: les automobiles sont montées à bord au moyen d'un treuil. Sept-Iles : même chose.

2) Capacité des traversiers.

Pour avoir une meilleur idée de la capacité des cinq (5) traversiers, on a fait le calcul suivant:

Tableau XLVII: CAPACITE ANNUELLE (ET ACTUELLE) DES DIFFERENTS TRAVERSIERS.

	Jours de navigation	Nombre de voyages aller et retour	CAPACITE	
			Passagers	véhicule (autos)
Trans-St-Laurent	214	642	577,800	89,880
Le Razade	199	331	33,100	11,916
Père Nouvel	350	440	408,320	127,600
N.A. Comeau	306	704	140,800	53,504
M.V. Gaspésien	210	210	42,000	12,600

le nombre de voyages annuels, multiplié par le nombre de véhicules (automobiles) ou par le nombre de passagers, selon le cas. (Tableau XLVII) .

Un sixième (6ième) traversier viendra s'ajouter en mai 1966, et fera le trajet Baie-Comeau-Matane. Ce dernier bateau-passeur pourra prendre à son bord, 300 passagers et 50 autos par voyage, d'où une augmentation importante de la capacité.

De plus, la capacité actuelle peut être augmentée en jouant sur différents items, tels: la longueur de la saison de navigation, et le nombre de voyages par jour.

Il faut noter aussi que la capacité annuelle des traversiers pour le transport des véhicules n'est pas facile à établir, en raison du nombre de camionnettes, camions ordinaires, ou semi-remorques pouvant être à bord. De même pour les automobiles: on en embarquera un nombre plus ou moins grand, selon qu'il y aura plus ou moins de voitures américaines ou de voitures européennes.

C'est pourquoi les chiffres sur la capacité annuelle et sur la capacité effectivement utilisée des traversiers pour le transport des véhicules (tableau XLVIII), ne doivent pas être pris comme tels. Cependant, ils donnent quand même une indication sur l'utilisation des traversiers.

Il est évident que tout transporteur doit être prêt à fournir le service nécessaire aux heures de pointe, et continuer régulièrement son service aux heures ou aux jours de moindre affluence, car le volume de trafic est plutôt variable. Ainsi, c'est en juillet et en août, que les traversiers accusent le plus gros volume de trafic passagers et autos (cf. Tableau XLV et XLVI).

L'inexistence de renseignements sur le nombre de camions à Rivière-du-Loup et Ste-Anne-des-Monts rend plus difficile encore l'étude sur l'importance de ce trafic. Cependant, pour Matane, Pointe-au-Père et Trois-Pistoles, le trafic des camions s'établissait comme suit pour les trois (3) dernières années:

Tableau XLVIII: CAPACITE UTILISEE DES TRAVERSIERS EN 1964.

	Véhicules		Passagers	
	Capacité	Trafic	Capacité	Trafic
Trans-St-Laurent	89,880	29,334	577,800	90,414
Le Razade	11,916	5,699	33,100	8,488
Père Nouvel	127,600	28,704	408,320	96,494
N.A. Comeau	53,504	19,897	140,800	64,025
M.V. Gaspésien	12,600	1,317	42,000	6,879

Nombre de camions transportés entre les deux rives pour 1962, 63 et 64 à Matane, Pointe-au-Père et Trois-Pistoles.

	1962	1963	1964	Total
Matane	1,247	2,347	3,022	6,616
Pointe-au-Père	5,792	5,032	5,447	16,271
Trois-Pistoles	-	465	533	998

Quant aux passagers, les cinq (5) traversiers en place pourraient transporter annuellement 1,202,020 passagers, contre 266,300 effectivement transportés en 1964, 244,863 en 1963 et 228,229 en 1962.

Malgré toutes les restrictions faites quant à la précision des chiffres cités plus avant, il est évident que les traversiers, dans l'ensemble, sont loin d'être utilisés à pleine capacité.

Nous verrons maintenant les causes de cette utilisation incomplète.

c) Facteurs de freinage à l'utilisation des traversiers.

Actuellement, seule une compagnie de camionnage, ayant un permis de transport général de marchandises, peut utiliser les traversiers et encore, avec des restrictions importantes.

1) L'amendement No.1.

Le 30 avril 1962, soit quatre (4) mois après la mise en opération du "Père Nouvel", la Régie a émis "l'Amendement No. 1 à l'ordonnance générale sur le camionnage du 1er avril 1962."

Cet amendement interdit la Côte-Nord aux compagnies de camionnage de la Rive-Sud. Désormais, même si ces compagnies ont un permis rayon de cent ou deux cent milles, englobant la Côte-Nord, elles ne peuvent s'y rendre. Pour avoir droit de transporter quoi que ce soit sur la Côte-Nord, elles doivent obtenir un permis spécial.

D'autre part, la compagnie qui détient un permis pour le transport de marchandises générales sur la Côte-Nord est astreinte au transbordement de la marchandise à son arrivée sur la Côte-Nord.

2) Le transbordement.

a) Le transbordement et le commerce.

Pour les camions, le permis d'utiliser les traversiers oblige à transborder la marchandise à la sortie du traversier et à la remettre entre les mains d'une entreprise de camionnage de la Côte-Nord qui se chargera de la distribuer. Ces permis se lisent comme suit:

a.1) De Rimouski et Pointe-au-Père à Baie-Comeau, et retour, pour le transport de marchandises, en employant le service de "fishyback" des traversiers opérant entre Pointe-au-Père et Baie-Comeau.

a.2) De Rimouski à Godbout, et retour, pour le transport de marchandises, en utilisant les services de "fishyback" des traversiers opérant entre Matane et Godbout.

a.3) La détentrice est autorisée à exploiter un service de courtier en transport, pour le transport de marchandises, en utilisant les services de "fishyback" des traversiers de Pointe-au-Père à Baie-Comeau, et retour, et de Matane à Godbout et retour, conjointement avec les services qu'elle donne en vertu des clauses (précédentes) de son permis.

Conséquences pratiques: le commerce de la Côte-Nord ne devient ouvert à la Côte-Sud que pour les commerçants de la Côte-Sud qui ont leur propre véhicule, et transportent à leur gré, selon leurs besoins, quand et où ils veulent.

Quant aux autres commerçants de la Côte-Sud, qui pour leur mise en marché, se servent ou se serviraient des compagnies de transport, ils se butent invariablement à l'attitude de l'acheteur (industriel, grossiste, détaillant) de la Côte-Nord, qui, comme tout acheteur, est d'abord fortement influencé par la disponibilité et la commodité de son lieu d'approvisionnement, de même que par le coût de transport.

Pourquoi acheterait-on sur la Rive-Sud, si l'on ne peut-être assuré des délais de livraison?

Cette attitude, très compréhensible d'ailleurs, persistera tant que les permis de transport obligeront ce transbordement. Quoique la Rive Sud produise ou pourra tenter de produire, elle éprouvera des difficultés à mettre ses produits en marché sur la Côte Nord, parce que le service sera toujours susceptible d'être plus efficace dans la direction ouest-est.

Cet exposé sur le marché de la Côte-Nord, et sur la demande et l'offre de transport entre les deux rives, incite à souligner, en guise de conclusion, les points qui font ressortir la complémentarité des deux rives:

On retrouve sur la Côte-Nord une population consommatrice, et sur la Côte-Sud, une population productrice de biens de consommation et "fournisseur" de services.

Il existe un fort mouvement d'émigration de la Côte-Sud vers la Côte-Nord, soit pour y résider et y travailler, soit pour y travailler seulement.

Les statistiques du trafic entre les deux rives montrent une très forte prédominance du trafic en direction Sud-Nord, sur le trafic en direction Nord-Sud.

D'une part, il y a donc des facteurs de freinage qui empêchent l'utilisation des traversiers parce que ceux-ci n'opèrent pas à pleine capacité. D'autre part, il y a complémentarité entre les deux rives. Il faut donc ajuster le service des traversiers aux besoins des deux régions.

C'est ce que feront les objectifs.

B.- OBJECTIFS

Il faut, avant tout, chercher à retirer le maximum de bénéfices des traversiers faisant le service entre les deux rives. En effet, les statistiques annuelles sur l'utilisation des traversiers démontrent que ceux-ci répondent à un besoin de communications et qu'ils ont contribué à diminuer les distances entre les deux rives. Mais les traversiers ne sont pas utilisés à pleine capacité. Les traversiers pourraient être employés à leur maximum, et avec profit, par la population des deux rives, si le libre-échange existait entre elles (1).

Le libre-échange entre les deux rives donnerait à la Rive Sud un accès définitif au marché de la Côte Nord. Ainsi, dans une perspective d'aménagement, on procéderait à l'élimination d'un facteur de retardement. Le commerce, l'industrie et les transports pourraient à l'avenir profiter largement de cette nouvelle situation.

En second lieu, le libre-échange entre les deux rives, signifierait pour les industries, les commerces et la population de la Côte-Nord, la possibilité d'utiliser les traversiers, les routes ou le chemin de fer de la Côte-Sud, chaque fois que cette alternative présenterait des avantages économiques ou pratiques.

---

(1) Libre-échange: système d'après lequel les communications commerciales entre diverses régions ou pays doivent être affranchies des prohibitions.

Enfin, l'établissement de tarifs minima sur traversiers, permettait aux deux rives d'utiliser ces traversiers au maximum.

C.- MOYENS

Seule une nouvelle politique de la Régie des Transports permettra le libre-échange entre les deux rives. Alors seulement, il sera possible de procéder à une coordination des exploitations et d'en retirer des profits. Ceux-ci seront réels, en autant que les taux de transport le permettront.

1.- Nouvelle politique de la Régie des Transports: le libre-échange entre les deux côtes.

a) L'amendement No. 1.

La situation actuelle du transport entre les deux rives, obéit à l'amendement No. 1, qui se lit comme suit:

Amendement No. 1 à l'ordonnance générale sur le camionnage du 1er avril 1962.

"Attendu que l'article 2, paragraphe 2, sous-paragraphe c), de la Loi de la Régie des Transports, donne à la Régie le contrôle des courtiers en transports.

Attendu qu'un courtier en transport contracte pour le transport de marchandises et de passagers qu'il fait effectuer par un autre transporteur autorisé(1).

Considérant que les services de navigation par (cargo) ou traversier sont des services de transport de passagers et de véhicules et qu'un courtier en transport doit obtenir une autorisation pour pouvoir effectuer le transport de marchandises pour considération en utilisant

---

(1) Les soulignés sont de nous.

les dits services de navigation.

Considérant que plusieurs services de traversiers font partie des routes sur lesquelles les transporteurs publics sont autorisés à donner un service.

Considérant qu'il est d'intérêt public d'amender l'ordonnance générale sur le camionnage en y ajoutant l'article 13-E suivant:

13-E. Un transporteur routier dûment autorisé peut, sans autorisation expresse à cet effet, utiliser les services d'un traversier dont il peut se servir commodément en donnant le service de transport routier qu'il est autorisé à donner, pourvu que la distance sur laquelle le dit traversier est utilisé n'excède pas 5 milles d'un terminus à l'autre.

Dans tous les autres cas, un transporteur routier doit obtenir de la Régie un permis écrit de courtier en transport pour utiliser les services d'un cargo ou d'un traversier".

A partir de la définition du "courtier en transport" et d'une juxtaposition d' "attendu" et de "considérant", on en est arrivé, en conclusion, à poser des restrictions importantes sur le transport entre les deux rives. Ce genre de restrictions imposées au camionnage entre deux rives ne se retrouve que dans l'Est du Québec. Ailleurs, les ponts ou les traversiers sont toujours considérés comme faisant partie des routes, et peuvent servir sans restriction au commerce et au transport.

Par de telles restrictions, on empêche, ni plus ni moins, tout mouvement de marchandises, si faible soit-il, pouvant exister entre la Rive Sud et la Rive Nord; en surcroit, on interdit toute possibilité de développement du commerce entre les deux rives. Enfin, dans l'immédiat, les usagers de la Rive Nord ne peuvent pratiquement pas profiter d'une formule de transport qui s'avérerait souvent moins dispendieuse.

Quant à la limite maximum de cinq (5) milles (mentionné à l'avant dernier paragraphe de la citation) pour l'utilisation d'un traversier sans permis, elle est arbitraire d'abord, et discriminatoire surtout. Arbitraire, parce que rien ne peut justifier ou expliquer ce choix de 5 milles au lieu de 30 ou 50, par exemple; discriminatoire, parce que, ces restrictions, de toute évidence, ne visaient qu'un traversier.

Comme cet amendement ne peut trouver sa justification au point de vue commercial ou économique, il ne reste qu'une alternative, l'explication d'ordre politique.

Enfin, nous verrons les inconvénients amenés par l'obligation de transborder, d'où les avantages qu'apporterait la disparition du transbordement dans les échanges entre les deux rives, après la suppression de l'amendement No. 1.

b) Le transbordement

Certaines conditions sont nécessaires pour créer et développer un marché: la régularité des approvisionnements, et l'accessibilité à ce marché, c'est-à-dire que ce marché doit pouvoir être atteint rapidement, à un coût minimum, et avec une fréquence déterminée.

Or, dans le cas présent, les déficiences les plus grandes ont trait à l'eccessibilité et à la rapidité, en raison justement de l'obligation de transborder.

Les inconvénients des transbordements sont bien connus; il suffira ici de les énumérer:

- la marchandise doit subir une ou deux manutentions supplémentaires, et toute manutention se traduit par des coûts;

- si la marchandise doit être entreposée, la livraison est retardée;

- plus il y a de manutentions, plus sont grandes les possibilités de bris ou de perte des marchandises;

- quand les livraisons se font hors de Baie-Comeau et de Hauterive, la compagnie de la Côte-Nord exige le taux additionnel suivant:

- "100 livres à la classe 100, mais pas moins de $2.25 lorsque la distance du point d'origine à destination est inférieure à 120 milles, et $3.25 si la distance excède 120 milles".

Une utilisation très souple des traversiers, se révélerait aussi avantageuse pour l'industriel que pour le commerçant de la Rive Sud.

L'industriel pourrait atteindre les différents points du marché de la Côte Nord, non seulement avec ses propres véhicules, s'il le désire, mais aussi, grâce au transport routier public, et ce, sans aucun inconvénient ou possibilité de retard.

Enfin, il est sûr que le développement industriel tant recherché par le Bas St-Laurent et la Gaspésie, dans le cadre du plan qui s'y prépare, serait facilité si le territoire était relié par un système de traversiers non restrictif, pratique et efficace.

2.- Coordination des exploitations

Une nouvelle politique de la Régie des Transports rendrait possible la coordination des activités des traversiers avec celles des autres modes de transports, tant sur la Côte Nord que sur la Côte Sud.

a) Les traversiers et le transport de la Rive Nord.

Il est maintenant nécessaire de procéder à une analyse comparative du coût de transport de la marchandise en transit, c'est-à-dire provenant de

l'extérieur du territoire-pilote et utilisant les moyens de transports de la Rive Sud pour parvenir à sa destination sur la Côte-Nord. Puisqu'il faut se limiter à donner des exemples, on supposera que la marchandise provient de Montréal ou de Québec et se rend à Baie-Comeau.

Il s'agira ensuite de comparer les coûts suivants et les modes de transport utilisés:

1) Coût du transport par camion (sur la Côte Sud) et traversier, comparé au coût du transport par camion (sur la Côte Nord);

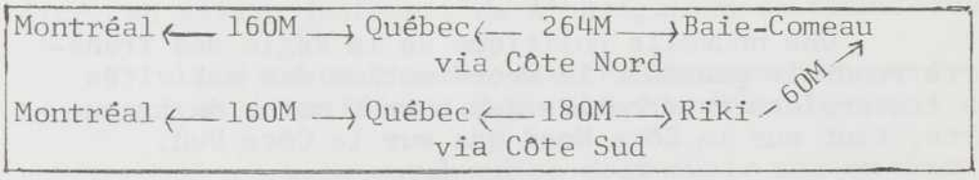
2) Coût du transport par le chemin de fer (sur la Côte Sud) et traversier comparé au coût du transport par camion (sur la Côte-Nord);

3) Coût du transport par "fishy-back (1) de Montréal à Baie-Comeau;

4) Coût du transport par camion (sur la Côte Sud) et traversier, comparé au coût du transport par camion (sur la Côte-Nord).

Cette étude de coût a été faite en utilisant Rimouski comme point de transfert, car le traversier de Pointe-au-Père est le seul qui donne actuellement le service à l'année longue.

Tableau XLIX: GRAPHIQUE DES DISTANCES ENTRE MONTREAL, QUEBEC ET BAIE COMEAU VIA LA COTE NORD ET VIA LA COTE SUD



(1) Il s'agit de contenants directement ajustables sur des camions, contenants qui sont transportés par bateau de Montréal à Baie-Comeau, et de là, livraison par camions.

La meilleure façon d'établir le plus objectivement possible les taux de transport, c'est de procéder par tableaux. Les tableaux L à LVI comparent les coûts de transport par camions selon que ceux-ci utilisent la Rive Sud ou la Rive Nord. Les coûts sont donnés pour le trajet effectué par camions sur la Côte Sud, à destination de Baie Comeau via les traversiers.

Il y a un tableau pour chaque classe de marchandises, soit les classes 100, 85, 70 et 55; les tableaux L à LVIII concernent le trajet Montréal - Baie Comeau, et les tableaux LIV à LVII, le trajet Québec - Baie Comeau.

Il faut aussi remarquer que sur la Rive Nord, les taux de classe établis pour les camions décroissent de façon systématique pour des quantités de 5, 10, 15 et 20,000 livres, alors que sur la Rive Sud, le taux de classe est généralement fixe quelles que soient les quantités de marchandises (voir colonnes 1, 2 et 9, des tableaux). Pour la distance Rimouski - Baie Comeau, il faut ajouter le coût d'utilisation du traversier qui est de $1.20/ pied de longueur de semi-remorque.

Un escompte est prévu pour les utilisations fréquentes:

20 semi-remorques/mois	15%
40 semi-remorques/mois	30%
60 semi-remorques/mois	40%
80 semi-remorques/mois	50%

Pour simplifier les tableaux et indiquer les écarts, on a utilisé le taux maximum et le taux minimum exigés sur le traversier.

C'est pourquoi les colonnes 3 et 4 indiquent deux prix pour le passage sur les traversiers, soit $48.00 et $24.00. Les colonnes 5, 6, 7 et 8 indiquent le coût total du transport de la marchandise aux 100 livres, rendue à Baie Comeau, en utilisant la Côte Sud

Tableau L: COUTS COMPARATIFS POUR LE TRANSPORT PAR CAMIONS DE MARCHANDISES PROVENANT DE MONTREAL A DESTINATION DE BAIE-COMEAU, VIA LA COTE-SUD DU ST-LAURENT, ET LE TRAVERSIER PERE NOUVEL, ET VIA LA COTE-NORD.

Classes de marchandise: 100

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
	Montréal - Rimouski		Rimouski-Baie-Comeau		Montreal - Baie-Comeau via Côte-Sud TOTAL				Montréal - Baie-Comeau via Côte-Nord.
PESANTEUR	Taux/100 lbs	Cout	Coût pour vans de 40' 1 van	80 vans	1 van (2) + (3)	80 vans (2) + (4)	Taux/100 lbs 1 van	80 vans moy./van	Taux 100 lbs
0-5000 lbs	2.71		48.00	24.00					4.31
5,000 lbs	2.71	135.50	48.00	24.00	183.50	159.50	3.67	3.19	3.80
10,000 lbs	2.71	271.00	48.00	24.00	319.00	295.00	3.19	2.95	3.29
15,000 lbs	2.71	406.50	48.00	24.00	454.50	430.50	3.03	2.87	2.78
20,000 lbs	2.71	542.00	48.00	24.00	590.00	566.00	2.95	2.83	2.27

Sources: Aviseurs en Taux de Transport Inc. Tarif no. 15-B et Tarif 200-G.

Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

Tableau LI: COUTS COMPARATIFS POUR LE TRANSPORT PAR CAMIONS DE MARCHANDISES PROVENANT DE MONTREAL A DESTINATION DE BAIE-COMEAU, VIA LA COTE-SUD DU ST-LAURENT ET LE TRAVERSIER PERE NOUVEL, ET VIA LA COTE-NORD.

CLASSES DE MARCHANDISE: 85

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
	Montréal - Rimouski		Rimouski - Baie-Comeau		Montréal - Baie-Comeau via Côte-Sud TOTAL				Montréal - Baie-Comeau via Côte-Nord
PESANTEUR	Taux/100 lbs	Coût	Coût pour vans de 40' 1 van	80 vans	1 van (2) + (3)	80 vans (2) + (4)	Taux/ 100 lbs 1 van	80 vans moy./van	Taux/ 100 lbs
0-5000lbs	2.32		48.00	24.00					3.65
5,000 lbs	2.32	116.00	48.00	24.00	164.00	140.00	3.28	2.80	3.27
10,000 lbs	2.32	232.00	48.00	24.00	280.00	256.00	2.80	2.56	2.89
15,000 lbs	2.32	348.00	48.00	24.00	396.00	372.00	2.64	2.48	2.51
20,000 lbs	2.32	464.00	48.00	24.00	512.00	488.00	2.56	2.44	2.13

Sources: Aviseurs en Taux de Transport Inc., Tarif No 15-B et Tarif 200-G

Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

Tableau LII: COUTS COMPARATIFS POUR LE TRANSPORT PAR CAMIONS DE MARCHANDISES PROVENANT DE MONTREAL A DESTINATION DE BAIE-COMEAU, VIA LA COTE-SUD DU ST-LAURENT, ET LE TRAVERSIER PERE NOUVEL, ET VIA LA COTE-NORD.

CLASSES DE MARCHANDISE: 70

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
PESANTEUR	Montréal-Rimouski		Rimouski-Baie-Comeau		Montréal-Baie-Comeau via Côte-Sud TOTAL				Montréal-Baie-Comeau via Côte-Nord
	TAUX/100 lbs	COUT	Coût pour vans de 40' 1 van	80 vans	1 van (2) + (3)	80 vans (2) + (4)	TAUX/100 lbs 1 van	80 vans moy./van	TAUX/ 100 lbs
0-5000 lbs	1.91		48.00	24.00					3.01
5,000 lbs	1.91	95.50	48.00	24.00	143.50	119.50	2.87	2.39	2.76
10,000 lbs	1.91	191.00	48.00	24.00	239.00	215.00	2.39	2.15	2.51
15,000 lbs	1.91	286.50	48.00	24.00	334.50	310.50	2.23	2.07	2.26
20,000 lbs	1.91	382.00	48.00	24.00	430.00	406.00	2.15	2.03	2.01

Source: - Aviseurs en Taux de Transport Inc. Tarif no. 15-B et tarif 200-G.

- Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

Tableau LIII: COUTS COMPARATIFS POUR LE TRANSPORT PAR CAMIONS DE MARCHANDISES PROVENANT DE MONTREAL A DESTINATION DE BAIE-COMEAU, VIA LA COTE-SUD DU ST-LAURENT ET LE TRAVERSIER PERE NOUVEL, ET VIA LA COTE-NORD.

Classes de marchandises: 55

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
	Montréal-Rimouski		Rimouski-Baie-Comeau		Montréal-Baie-Comeau via Côte-Sud TOTAL				Montréal-Baie-Comeau via Côte-Nord.
PESANTEUR	TAUX/100 lbs	COUT	Coût pour vans de 40' 1 van	80 vans	1 van (2) + (3)	80 vans (2) + (4)	Taux/ 1 van	100 lbs 80 vans moy./van	TAUX/100 lbs
0 -5,000 lbs	1.50		48.00	24.00					2.39
5,000 lbs	1.50	75.00	48.00	24.00	123.00	99.00	2.46	1.98	2.29
10,000 lbs	1.50	150.00	48.00	24.00	198.00	174.00	1.98	1.74	2.19
15,000 lbs	1.50	225.00	48.00	24.00	273.00	249.00	1.82	1.66	2.09
20,000 lbs	1.50	300.00	48.00	24.00	348.00	324.00	1.74	1.62	1.99

Source: Aviseurs en Taux de Transport Inc, Tarif no. 15-B et Tarif 200-G

Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

Tableau: LIV: COUTS COMPARATIFS POUR LE TRANSPORT PAR CAMIONS DE MARCHANDISES PROVENANT DE QUEBEC A DESTINATION DE BAIE-COMEAU, VIA LA COTE-SUD DU ST-LAURENT ET LE TRAVERSIER PERE NOUVEL, ET VIA LA COTE-NORD.

CLASSES DE MARCHANDISE: 100

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
	Québec-Rimouski		Rimouski-Baie-Comeau		Québec-Baie-Comeau via Côte-Sud TOTAL				Québec-Baie-Comeau via Côte-Nord
PESANTEUR	TAUX 100 LBS	COUT	Coût pour vans de 40' 1 van	80 vans	1 van (2) + (3)	80 vans (2) + (4)	Taux/100 lbs 1 van	80 vans moy./van	Taux/100 lbs.
0-5,000 lbs	2.21		48.00	24.00					3.47
5,000	2.21	110.00	48.00	24.00	158.50	134.50	3.17	2.69	3.06
10,000	2.21	221.00	48.00	24.00	269.00	245.00	2.69	2.45	2.65
15,000	2.21	331.50	48.00	24.00	379.50	355.50	2.53	2.37	2.24
20,000	2.21	442.00	48.00	24.00	490.00	466.00	2.45	2.33	1.83

Sources: Aviseurs en Taux de Transport Inc., Tarif no. 15-B et Tarif 200-G

Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

Tableau LV: COUTS COMPARATIFS POUR LE TRANSPORT PAR CAMIONS DE MARCHANDISES PROVENANT DE QUEBEC A DESTINATION DE BAIE-COMEAU, VIA LA COTE-SUD DU ST-LAURENT ET LE TRAVERSIER PERE NOUVEL, ET VIA LA COTE-NORD.

CLASSES DE MARCHANDISE: 85

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
	Québec-Rimouski		Rimouski-Baie Comeau		Quebec-Baie-Comeau via Cote-Sud TOTAL				Québec-Baie-Comeau via Côte-Nord
PESANTEUR	Taux/100 lbs	COUT	Coût pour vans de 40' 1 van	80 vans	1 van (2) + (3)	80 vans (2) + (4)	TAUX/100 lbs 1 van	80 vans moy./van	TAUX/ 100 lbs.
0-5,000 lbs	1.88								2.95
5,000 lbs	1.88	94.00	48.00	24.00	142.00	118.00	2.24	2.36	2.64
10,000 lbs	1.88	188.00	48.00	24.00	236.00	212.00	2.36	2.12	2.33
15,000 lbs	1.88	282.00	48.00	24.00	330.00	306.00	2.20	2.04	2.02
20,000 lbs	1.88	376.00	48.00	24.00	424.00	400.00	2.12	2.00	1.71

Sources: Aviseurs en Taux de Transport Inc. Tarif no. 15-B et Tarif 200-G.

Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

Tableau LVI: COUTS COMPARATIFS POUR LE TRANSPORT PAR CAMIONS DE MARCHANDISES PROVENANT DE QUEBEC A DESTINATION DE BAIE-COMEAU, VIA LA COTE-SUD DU ST-LAURENT ET LE TRAVERSIER PERE NOUVEL, ET VIA LA COTE-NORD.

CLASSES DE MARCHANDISES: 70

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
	Québec-Rimouski		Rimouski-Baie-Comeau		Québec-Baie-Comeau via Côte-Sud TOTAL				Québec-Baie-Comeau via Côte-Nord
PESANTEUR	TAUX/100 lbs	COUT	Coût pour vans de 40' 1 van	80 vans	1 van (2) + (3)	80 vans (2) + (4)	Taux/100 lbs 1 van	80 vans moy./van	TAUX/ 100 lbs
0-5,000 lbs	1.55		48.00	24.00					1.22
5,000 lbs	1.55	77.50	48.00	24.00	125.50	101.50	2.51	2.03	1.12
10,000 lbs	1.55	155.00	48.00	24.00	203.00	179.00	2.03	1.79	1.02
15,000 lbs	1.55	232.50	48.00	24.00	280.50	256.50	1.87	1.71	0.97
20,000 lbs	1.55	310.00	48.00	24.00	358.00	334.00	1.79	1.67	0.82

Sources: - Aviseurs en Taux de Transport Inc. Tarif no 15-B et Tarif 200G.

- Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

Tableau LVII: COUTS COMPARATIFS POUR LE TRANSPORT PAR CAMIONS DE MARCHANDISES EN PROVENANCE DE QUEBEC A DESTINATION DE BAIE-COMEAU, VIA LA COTE-SUD DU ST-LAURENT ET LE TRAVERSIER PERE NOUVEL, ET VIA LA COTE-NORD.

CLASSES DE MARCHANDISE: 55

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
PESANTEUR	Québec-Rimouski		Rimouski-Baie-Comeau		Québec-Baie-Comeau via Côte-Sud TOTAL				Québec-Baie-Comeau via Côte-Nord
	TAUX 100 lbs	COUT	Coût pour vans 40' 1 van	80 vans	1 van (2) + (3)	80 vans (2) + (4)	Taux/ 100 lbs 1 van	80 vans moy./van	Taux/100 livres
0-5,000 lbs	1.22		48.00	24.00					0.96
5,000	1.22	61.00	48.00	24.00	109.00	85.00	2.18	1.70	0.91
10,000	1.22	122.00	48.00	24.00	170.00	146.00	1.70	1.46	0.87
15,000	1.22	183.00	48.00	24.00	231.00	207.00	1.54	1.38	0.82
20,000	1.22	244.00	48.00	24.00	292.00	268.00	1.46	1.34	0.80

Source: Aviseurs en Taux de Transport Inc. Tarif no. 15-B et Tarif 200-G.

Compagnie de Navigation Nord-Sud Ltée.

et le traversier. Enfin, la dernière colonne du tableau donne le coût aux 100 livres du transport de la marchandise qui a fait tout le trajet par la Rive Nord.

L'étude de ces tableaux nous permet de faire les constations suivantes:

-Le taux de transport par camions tel qu'il existe actuellement pour Baie-Comeau (Côte-Nord, colonne 9) et pour Rimouski (colonne 1), est généralement inférieur pour Rimouski.

-On remarque que spécialement les marchandises des classes 70 et 55 en provenance de Montréal auraient, en général, avantage à être acheminées via Rimouski et le traversier (voir tableaux LII et LIII colonnes 7,8,9).

-Par contre, les marchandises en provenance de Québec auraient généralement avantage à être transportées par la route No. 15 (Côte-Nord) (1).

Les compagnies de camionnage, en se groupant comme un seul client pour l'utilisation du traversier, pourraient facilement faire traverser 80 semi-remorques par mois sur le Père Nouvel. Elles pourraient donc profiter d'une réduction maximum des taux.

Les taux sur les traversiers étant basés sur les dimensions du camion et non sur son poids, le prix de revient aux 100 livres diminuera d'autant que le chargement du camion sera important.

Cette étude comparative des coûts de revient ne peut être rigide parce que chaque voyage de camion constitue un cas particulier, et parce que les taux

---

(1) Montréal étant le principal centre d'approvisionnement, le volume en provenance de Montréal est plus important que celui en provenance de Québec, c'est pourquoi l'échelle de tarif Québec-Baie-Comeau n'est pas nécessairement significative des taux de transport des marchandises sur la Côte-Nord.

eux-mêmes sont sujets à changement; si le choix de la route existait, un simple calcul permettrait donc de déterminer quelle route procurerait le meilleur taux au client; celui-ci devrait toujours avoir droit au taux inférieur.

Les tableaux démontrent que les compagnies de camionnage de la Côte Nord n'auraient pas toujours avantage à utiliser la Rive Sud. Ainsi le service fourni aux localités de la route No. 15 n'en serait pas affecté.

Par ailleurs, les compagnies de camionnage, qui feraient le trajet Québec - Baie-Comeau, ou Montréal - Baie-Comeau, via Rimouski épargneraient 60 milles (240-180), soit une économie de 25% sur les frais variables. Autre avantage: il y aurait probablement moyen d'établir un système qui éviterait la traversée aux chauffeurs et aux tracteurs. De plus, le camionneur de la Côte Nord pourrait, en utilisant la Rive Sud, bénéficier d'une charge utile additionnelle d'environ 20%.

Enfin, ce qui est peut-être le plus important, les compagnies de camionnage seraient en mesure de fournir de meilleurs taux à leurs clients.

Quant aux traversiers, ils en profiteraient évidemment eux aussi (1), parce que ce transport par la Rive-Sud leur apporterait des revenus supérieurs; leurs coûts fixes très élevés seraient répartis sur un plus grand nombre d'unités, la capacité serait mieux utilisée, et il y aurait possibilité de réduire les taux.

En résumé, sachant que le commerçant, l'industriel ou le consommateur ordinaire de la Côte-Nord, paient aujourd'hui des taux très élevés pour le transport par la route No. 15, ils devraient avoir droit au taux inférieur chaque fois que le coût de transport par la Côte-Sud serait moindre, tant par son prix initial, que par

---

(1) Voir comparaison de la capacité réelle et de la capacité utilisée (tableau XLVIII, page 37).

Tableau LVIII: COMPARAISON DES TAUX DE CLASSE POUR LE CAMION ET LE CHEMIN DE FER.

aux cent livres

Classes / Trajets	100	85	70	55	45	40	33
Montréal - Mont-Joli par C.N.R.	2.06	1.75	1.45	1.13	0.93	0.82	0.68
Montréal - Mont-Joli par camions	2.71	2.32	1.91	1.50	-	-	-
Lévis - Mont-Joli par C.N.R.	1.27	1.11	0.97	0.79	0.66	0.58	0.50
Lévis - Mont-Joli par camions	2.21	1.88	1.55	1.22	-	-	-

Source: Aviseurs en taux de Transport Inc. et Canadien National

l'augmentation de volume permis, que par la diminution des frais variables. L'économie ainsi réalisée serait d'autant plus importante pour le client utilisant fréquemment le transport routier.

-Coût du transport par chemins de fer (Côte-Sud) et traversiers, comparé au coût de transport par camions (Côte-Nord).

Les taux de classe du C.N. sont inférieurs à ceux du camionnage. La différence est encore plus grande si l'expéditeur peut profiter soit des taux décroissants, soit des charges convenues (agreed charges). Un coup d'oeil sur le tableau LVIII, donnera une idée, de la différence dans les taux de classe entre le camion et le chemin de fer. Il faut noter que si la différence est encore plus grande pour la distance Lévis - Mont-Joli, elle est due au M.F.R.A. qui s'applique.

De plus, les wagons de chemins de fer ont une capacité généralement beaucoup plus grande que les semi-remorques. Sans aucun doute, les économies rendues possibles par l'installation d'un système de transbordement des wagons de chemin de fer sur la Côte Nord, justifieraient des recherches ultérieures en ce sens. Des résultats positifs pourraient amener les partis en cause à un accord intéressant. Il faudrait ainsi évaluer le potentiel quotidien de trafic, le coût d'installation du système fishy-back sur le Père Nouvel ou le N.A. Comeau, les facilités de débarquement à Baie-Comeau ou à Sept-Iles, le temps et les modalités de retour des wagons sur la Rive Sud, etc.

Montréal - Baie-Comeau par fishy-back.

Un nouveau système vient d'être inauguré pour le transport de marchandises entre Montréal, Baie-Comeau et Sept-Iles. Ce système ne diffère du cabotage ordinaire (dont les prix sont inférieurs) que du fait que la marchandise est expédiée dans des contenants (containers) directement ajustables sur les camions. Ce procédé présente des avantages tant à l'expédition (moins de réclamation pour bris) qu'au déchargement et à la livraison à cause de la rapidité.

Le transport par fishy-back offre des taux qui peuvent compétitionner avec ceux des camions passant par la Côte-Sud et les traversiers. Cependant, le caboteur effectuant le trajet Montréal, Baie-Comeau ou Sept-Iles, sera toujours désavantagé vis-à-vis le camionnage quant à la rapidité de l'expédition. Ceci explique d'ailleurs le fait que certaines marchandises (v.g. matériaux de construction) peuvent convenir au cabotage, tandis que d'autres marchandises conviendront de préférence au transport routier.

D'ailleurs le fishy-back Montréal - Côte Nord n'aurait jusqu'ici déplacé qu'une part du volume transporté auparavant par cabotage ordinaire.

Il s'agit donc d'un mode de transport intéressant, mais qui répond à une demande de transport pour certains types de marchandises, à très gros volume, non périssables, et dont la livraison tolère facilement un délai un peu plus long.

Il restera toujours une demande particulière pour le transport routier. L'avantage du transport par camions, c'est qu'il peut y avoir des arrivées et départs tous les jours de la semaine, souplesse que peut difficilement avoir le cabotage quant à la fréquence du service.

3.- L'apport de l'Etat.

Les statistiques annuelles concernant le trafic des traversiers, démontrent que ceux-ci répondent à un besoin de communications et qu'ils ont contribué à diminuer les distances entre les deux rives. Le commerce, l'industrie et les transports, pourraient, à l'avenir, profiter largement des modifications apportées à la situation actuelle.

Toutefois, l'état intervenant déjà de façon importante, bien qu'indirecte, par un subside à la construction des bateaux, par la construction et l'entretien des quais, des embarcadères, et par l'octroi d'un subside annuel, il est indispensable que, parmi les facteurs

Tableau LIX: SUBVENTIONS ACCORDEES PAR LE GOUVERNEMENT FEDERAL AUX EXPLOITANTS DE TRAVERSIERS DANS LE TERRITOIRE-PILOTE.

	1959-60	1960-61	1961-62	1962-63	1963-64
	$	$	$	$	$
Riv. Loup - St-Siméon	21,000	20,388	21,000	21,000	21,000
Trois-Pistoles - Les Escoumains	2,000	2,000	2,000	--	5,000
Pte-au-Père - Baie Comeau	--	--	300,000 (subvention de capital, dont $863,650. en remboursement de frais de douanes).	600,000	1,463,650
Matane - Godbout	--	--	--	--	50,000 (remboursés au gouvernement)

Sources: Commission Maritime Canadienne

Office des subventions aux navires à vapeur

Tableau LJXa: SUBVENTIONS ACCORDEES PAR LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL AUX EXPLOITANTS DE TRAVERSIERS DANS LE TERRITOIRE-PILOTE.

	1960-61 $	1961-62 $	1962-63 $	1963-64 $
Rivière-du-Loup - St-Siméon	20,000	20,000	20,000	20,000
Trois-Pistoles - Les Escoumains	2,000	2,000	800	5,000
Pointe-au-Père - Baie Comeau	--	--	50,000	50,000
Matane - Godbout	--	--	50,000	--
Ste-Anne-des-Monts - Sept-Iles	--	25,000	25,000	25,000

Sources: Comptes publics de la province de Québec

qui déterminent son action, figure avant tout la recherche d'une utilisation maximum des traversiers, grâce à des études faites indépendamment des problèmes politiques soulevés par les groupes intéressés.

L'apport actuel des gouvernements en subsides directs pour les opérations des traversiers est donné aux tableaux LIX et LX.

D'autres subventions beaucoup plus importantes sont accordées pour le transport entre les deux rives, et sont versées aux compagnies de cabotage qui opèrent à partir d'un point sur la Côte-Sud, pour desservir différents ports de la Côte-Nord.

Enfin, le gouvernement aide ce mode de transport de façon plus importante par la construction et l'entretien des quais et des embarcadères.

En somme, si l'apport du gouvernement au transport entre les deux rives est si important, c'est que le gouvernement le considère comme un service public.

a) Etatisation des traversiers.

Il a toujours relevé de l'Etat de construire les routes et les ponts de façon à faciliter les communications, réduire les distances et les coûts de transport d'un point à un autre.

Dans cette optique, on est en droit de se demander pourquoi le gouvernement qui construit des ponts sur le fleuve St-Laurent (Québec-Lévis, Trois-Rivières-Ste-Angèle, Montréal-St-Lambert etc.), et assure, en général, aux habitants de ces villes une traversée gratuite, n'assume pas l'installation et l'entretien de la traversée du même cours d'eau, là où celui-ci est trop large pour permettre la construction d'un pont.

Pour la région-pilote, la nationalisation des traversiers s'inscrirait dans une politique d'aménagement du territoire. En effet, pour accélérer, ou mieux, pour permettre le développement économique de certaines régions, il peut être nécessaire de ne pas faire supporter aux usagers la totalité des coûts de

transport. Ainsi, la diminution, ou même la suppression des taux, augmente la facilité de communication entre deux régions, et augmente d'autant la possibilité d'une utilisation conjointe ou séparée de tous les éléments de production disponibles chez elles. Exemples:- La rive Nord, pour le transport régulier de ses marchandises, pourrait utiliser davantage la Côte-Sud et les traversiers chaque fois que ce serait plus économique.

-Advenant la mise en place d'industries secondaires sur la Côte-Nord, cette dernière pourrait compter, d'une part, sur sa propre matière première et sa main d'oeuvre, mais aussi sur la main-d'oeuvre de la Côte-Sud, comme par le passé. D'autre part, la Rive Nord, en plus de compter sur son propre système de transport, pourrait aussi tabler sur l'accessibilité aux transports de la Rive Sud, spécialement le chemin de fer, et automatiquement, sur l'accès facile de la Rive Sud et des Provinces Maritimes comme marché, etc.

-Par contre, advenant la mise en place d'industries secondaires sur la Rive-Sud, cette dernière pourrait compter sur la matière première et le marché de la Côte-Nord.

-Enfin, les commerces, les services et les petites industries qui utilisent les traversiers (260,000 passagers et 85,000 véhicules, dont environ 10,000 camions en 1964) pourraient augmenter leurs activités. En effet, l'élasticité de la demande en transport est telle, qu'une baisse de taux pourrait amener une augmentation de la consommation et finalement une augmentation de la production.

Si on accepte l'idée d'étatisation des traversiers comme étant rentable pour le territoire-pilote, il faut, pour éviter que certaines régions soient défavorisées au point de vue transport et commerce, étatiser tous les traversiers.

Bénéfices de l'étatisation.

-Favorise l'échange entre deux régions complémentaires.

-Bénéfices directs aux usagers des traversiers, par des économies sur les tarifs et l'augmentation des activités; possibilité de privilégier des mouvements de marchandises, dans une optique de sous-traitance.

-Bénéfices indirects qu'en retireraient les deux régions, grâce à une possibilité accrue d'expansion économique.

-Meilleure utilisation de la capacité installée des traversiers.

Bien que présentant de grands avantages, l'étatisation des traversiers n'est pas la seule hypothèse envisageable. Les subsides pourraient aider d'une autre façon le transport par traversiers.

b) Les subsides.

Le subside a pour but d'améliorer la situation économique de groupes particuliers ou d'industries. Il doit être constamment revisé à la lumière des circonstances nouvelles, sinon son utilité diminue et peut même ne plus atteindre le but proposé et devenir une dépense inutile.

Le gouvernement fédéral accorde un subside lors de la construction des navires; celui-ci ne profite qu'accidentellement aux traversiers puisqu'il s'agit d'un subside à la construction navale devant concurrencer avec les chantiers maritimes européens. Les subsides directs ont été énumérés aux tableaux LIX et LX.

Pour juger de l'importance relative de ces subsides, il faut ajouter que la province versait, pour la même période (1963-1964), $523,462.40 comme aide au transport maritime, alors que le fédéral a versé $1,562,500, dans l'est du pays, dont $617,000 pour les deux traversiers qui relient l'Ile-du-Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse.

Dans le cas du territoire-pilote, tout subside versé aux traversiers, afin de leur permettre d'abaisser leurs taux, viendrait favoriser l'échange entre les deux rives. Le rôle d'un tel subside serait donc de compenser pour la réduction des taux.

CONCLUSION.

Les traversiers, outils d'intégration de deux régions.

Nous avons vu que:

-l'activité économique sur la Rive Nord est très grande et que les investissements y sont considérables.

-la population, dont une partie est originaire de la Rive Sud, croît à un rythme très rapide.

-la Côte-Nord constitue un vaste marché pour le travail et les biens de consommation.

-les mouvements de passagers et de véhicules entre les deux rives sont à la hausse.

-les traversiers actuels ont un fort pourcentage de capacité non-utilisée.

D'autre part, les taux pour le transport de marchandises sur la Rive Nord sont très élevés; ce serait possible pour les transporteurs de la Rive Nord, d'offrir de meilleurs taux à leurs clients, en utilisant la Rive Sud, et les traversiers chaque fois que ce serait possible; il y aurait avantage commercial pour la Rive Sud d'avoir un accès plus facile à la Rive Nord; il y aurait avantage pour la Rive Nord d'avoir un service par chemin de fer, avec tête de pont sur la Rive Sud et service quotidien par traversier.

C'est alors qu'apparaît la nécessité de coordonner le mouvement des traversiers, transport complémentaire avec les autres modes de transport, de façon à obtenir un service efficace et un rendement maximum.

Cette intervention pourrait conduire à l'étatisation des traversiers ou à l'établissement de subsides qui leur seraient versés afin de permettre une baisse des taux. Dans le premier cas, il ne faudrait pas nécessairement rechercher un surplus ou même un équilibre financier, mais plutôt permettre aux traversiers de jouer leur rôle de stimulant dans le développement économique régional, quel que soit le coût du financement. Dans le second cas, les subsides versés devraient permettre une baisse suffisante des taux en vigueur sur les traversiers.

Un pareil programme de coordination entre des moyens de transport complémentaires peut non seulement viser l'intégration des traversiers, mais aussi l'intégration de deux régions.

En effet, il est intéressant de noter que l'"Association pour le Progrès du Golfe et du Bas St-Laurent", formée d'hommes d'affaires appartenant aux plus importantes compagnies de la Rive Nord et de la Rive Sud, considère le Bas St-Laurent, la Gaspésie, la Rive Nord, le Nouveau Québec et le Golfe St-Laurent comme un tout, alors que M. Pierre Yves Pépin, de l'Institut d'Urbanisme de Montréal, et chargé de recherches pour le Service de Géographie du Ministère de l'Industrie et du Commerce, écrit (+):

"Les régions Gaspésie - Rive Sud - et Côte Nord-Nouveau Québec sont liées plus étroitement que jamais auparavant, par leur population, leurs activités, leurs réseaux de communication, et plusieurs aspects de leur économie et de leur aménagement futur ne pourront plus jamais être envisagés autrement que dans l'optique globale de la région du Bas St-Laurent, terme pris dans son sens réel, c'est-à-dire les régions côtières de l'estuaire et du golfe-".

(+) Pépin, P. Yves - "L'actualité économique 35ième année, No. 4, janvier-mars 1960.

Deuxième partie: LE CABOTAGE.

INTRODUCTION.

La situation géographique du territoire-pilote conférait jadis de grands avantages au transport maritime. Cependant, avec l'arrivée du chemin de fer, l'organisation du transport par camionnage et la mise en marché d'un service de traversiers, le cabotage a perdu sa situation privilégiée.

Il importe donc de connaître l'offre et la demande actuelles de transport par cabotage et, s'il y a lieu, de prévoir des mesures qui rendront plus efficace l'utilisation de ce mode de transport, et le placeront dans de meilleures conditions.

A.- L'OFFRE ET LA DEMANDE DU TRANSPORT PAR EAU.

Ce chapitre présentera, dans l'ordre, l'aspect général des entrées et sorties de marchandises par voie d'eau, la description des quais et des aménagements portuaires du territoire-pilote et un bref aperçu sur le déplacement de la marchandise par cabotage public et sur les subsides accordés à ce genre de transport.

1.- Aspect Général

Au cours des années 1959-61, les importations du territoire-pilote par voie d'eau n'ont accusé aucune variation sensible, tandis que les exportations ont augmenté de 10% pour la même période. La majorité du fret transporté provenait de ports canadiens ou s'y dirigeait, soit 92% des 535,000 tonnes que représentent les importations et 83% des 480,000 tonnes exportées.

Ce panorama s'est modifié en 1962, car les importations ont augmenté d'environ 16%, atteignant les 615,000 tonnes, tandis que les exportations par voie d'eau ont diminué de 38%, se réduisant ainsi à 313,000 tonnes.

Cette chute de 188,000 tonnes a été subie aux trois quarts par le port de Gaspé qui a vu ses expéditions de bois à pâte à destination des ports canadiens passer de 128,350 tonnes à 8,946 tonnes. Quant aux échanges par voie d'eau avec les ports étrangers, ils accusent une légère hausse en 1962, comparés à la moyenne enregistrée pour la période 1959-1961.

Les principaux ports d'importation sont: Rimouski Gaspé et Chandler avec 80% du tonnage. Rimouski prend à lui seul la moitié de ce tonnage. Généralement le carburant constitue la principale importation dans tous les comtés du territoire-pilote, excepté dans celui de Bonaventure qui n'en importe pas. De plus, dans celui de Gaspé-Sud, 48% des importations (soit 93,000 tonnes) sont constituées de produits ferreux ou non-ferreux, contre 50% au carburant.-

Pour l'exportation, les ports les plus importants du point de vue tonnage sont: Rimouski, Matane et Gaspé. Les principaux produits exportés sont le bois à pâte et les matériaux de construction qui représentent environ 68% du tonnage total, soit 215,000 tonnes. Cette simple énumération des principaux ports d'importation et d'exportation, et la description des marchandises manutentionnées permettent de mesurer l'importance du cabotage public sur la Rive-Sud. En effet, les caboteurs qui la desservent opèrent surtout à partir de Matane en direction de Gaspé. De plus, le volume total transporté, tant par les bateaux des compagnies publiques que par les goélettes des exploitants individuels, ne représente que 4% (1) du volume total manipulé aux ports du territoire-pilote.

---

(1) Ce chiffre provient des données statistiques recueillies auprès des caboteurs ayant effectué des opérations le long de la rive Sud au cours de l'année 1962. D'autre part, la compilation sur le volume total se réfère à la marchandise en provenance et à destination de ports canadiens ou étrangers.

Pour ces raisons, l'étude de l'offre et la demande du transport par eau porteront principalement: sur les conditions physiques des ports les plus importants du territoire-pilote tels: Rimouski, Pointe-au-Père, Gaspé, Matane, le mouvement de marchandises qui y prend place, et ensuite sur le déplacement de la marchandise effectué par les caboteurs publics.

a) La Zone Rimouski-Pointe-au-Père.

Situé à environ 2 milles du centre de la ville de Rimouski, le port de Rimouski, en forme de H, possède une longueur d'amarrage de 2700 pieds et une profondeur de 21 pieds après draguage. Un canal d'accès, d'une profondeur minimum de 16 pieds à marée basse s'augmente de quinze pieds supplémentaires au printemps, dépassant le minimum de 27 pieds fixé pour les océaniques. -

Les installations portuaires consistent en des voies de chemins de fer, deux hangars mesurant respectivement 25' x 75' et 30' x 200' une grue placée en permanence, d'une capacité de 35 tonnes.-

Le quai de Pointe-au-Père présente les caractéristiques suivantes: d'une longueur de 2100 pieds en forme de Louvert, il possède une profondeur naturelle de 18 à 23 pieds. Les installations portuaires se limitent à un hangar privé de 80' x 40' appartenant à la Compagnie Nord-Sud, une voie de chemin de fer, une rampe ajustable qui permet au "Père Nouvel" de décharger à n'importe quelle marée. Sa localisation, par rapport aux courbes de niveau du lit de la mer, en fait un port naturel qui, sans difficulté, peut accommoder des bateaux de vingt pieds de triant d'eau.

Le nombre total de navires entrés et sortis au port de Rimouski durant l'année 1962 est de 1586 présentant une jauge nette de 2,289, 925 tonnes.

Du nombre total de navires retenus, 1549 arrivant de ports canadiens avec 76% du total des importations en provenance de Montréal et d'Halifax pour le carburant.

Tableau LX: NOMBRE ET TONNAGE DE JAUGE DES NAVIRES ENTRES ET SORTIS (PORT DE RIMOUSKI)
(en tonnes de 2,000 livres)

	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Nombre de navires arrivés de ports canadiens	764	1,154	613	768	825
Nombre de navires arrivés de ports étrangers	10	9	16	16	13
TOTAL des navires arrivés	774	1,163	629	784	837
Jauge nette enregistrée des navires arr. de ports can.	300,897	389,656	263,681	1,113,413	516,912
Jauge nette enregistrée des navires arr. de ports étrang.	19,287	13,146	26,170	31,504	22,527
TOTAL (Jauge nette enregistrée à l'arrivée)	320,184	402,802	289,851	1,144,917	539,438
Nombre de navires sortis (destination: ports canadiens)	758	1,126	600	781	816
Nombre de navires sortis (destination: ports étrangers)	14	12	26	21	18
TOTAL des navires sortis	772	1,138	626	802	834
Jauge nette enregistrée des navires à dest. canadienne	300,413	373,878	244,575	1,114,934	508,450
Jauge nette enregistrée des navires à dest. étrangère	18,183	21,275	45,379	30,074	28,728
TOTAL (JAUGE NETTE ENREGISTREE A LA SORTIE)	318,596	395,153	289,954	1,145,008	537,178
Nombre total de navires entrés et sortis	1,546	2,301	1,255	1,586	1,672
Jauge nette totale des navires entrés et sortis	638,780	797,955	579,805	2,289,925	1,076,616

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXI: TONNAGE DES MARCHANDISES MANUTENTIONNEES (PORT DE RIMOUSKI)

(en tonnes de 2,000 livres)

	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Tonnage étranger entrant	881	-	6,269	5,639	3,197
Tonnage étranger sortant	6,909	24,647	18,908	20,749	17,803
TOTAL du tonnage étranger	7,790	24,647	25,177	26,388	21,000
Tonnage domestique entrant	241,569	234,198	237,279	281,913	248,740
Tonnage domestique sortant	68,627	76,790	65,896	67,579	69,723
TOTAL du tonnage domestique	310,196	310,988	303,175	349,492	318,463
TOTAL du tonnage entrant	242,450	234,198	243,548	287,552	251,937
TOTAL du tonnage sortant	75,536	101,437	84,804	88,328	87,526
TOTAL du tonnage (entrant et sortant)	317,986	335,635	328,352	375,880	339,463

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXII: PRINCIPALES CARGAISONS MANUTENTIONNEES A L'ENTREE ET A LA SORTIE, ET TRAFIC TOTAL (PORT DE RIMOUSKI)

(En tonnes de 2,000 lbs.)

TONNAGE A L'ENTREE	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Poisson frais, congelé, préparé	1,262	623	-	-	471
Bois de construction	-	8,404	125	-	2,132
Bois à pâte et copeaux	-	-	-	750	187
Gazoline	122,784	110,790	123,283	136,261	123,279
Autres produits pétroliers	110,096	105,202	111,420	143,646	117,591
Machinerie et pièces	1,140	306	22	-	367
Autres	6,287	8,873	2,429	1,256	4,713
TOTAL	241,569	234,198	237,279	281,913	248,740

TONNAGE A LA SORTIE					
Bois à pâte	27,210	26,411	43,280	45,325	35,556
Bois de construction	730	2,318	793	-	960
Produits pétroliers	107	-	-	5,207	1,328
Produits chimiques	1,736	1,574	369	110	947
Fer, Acier en barres, etc...	4,004	3,566	-	-	1,892
Machinerie et pièces	1,283	2,339	181	5	952
Autres	33,557	40,582	21,273	16,932	28,088
TOTAL	68,627	76,790	65,896	67,579	69,723

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Ce produit qui représente 78% des importations se divise par ordre d'importance en produits du pétrole, gazoline et huile à chauffage.

En second ordre, viennent les produits ferreux et non-ferreux avec 15% du total. A leur sortie, les navires emportent surtout du bois à pâte à destination de Trois-Rivières et de Port-Alfred et de la marchandise générale principalement vers Sept-Iles. Le mouvement de marchandises ne se répartit pas de façon uniforme durant l'année car il subit une baisse considérable durant les mois de janvier et février pour lesquels on a enregistré seulement 600 tonnes à l'exportation.

Si l'on s'arrête maintenant aux marchés qui possèdent des rapports avec ce quai, nous ferons les constations suivantes: le marché étranger n'occupe qu'une place très restreinte dans le volume total du trafic, environ 26,000 tonnes, soit 7%. Quant au tonnage restant, il se divise de la façon suivante à l'intérieur du marché national:

-à l'exportation, 0,001 de trafic interprovincial et 99,9% de trafic intraprovincial.

-à l'importation, 35% de trafic interprovincial consistant surtout dans le commerce de la gazoline et de l'huile avec le port d'Halifax en Nouvelle-Ecosse et 65% de trafic intraprovincial de carburant et de marchandise générale.

b) Le Port de Gaspé.

Le port de Gaspé est constitué de 2 quais principaux: celui du Ministère des Transports compte 600 pieds de longueur d'amarrage et une profondeur à marée basse variant de 30 pieds à la face extérieure et d'environ 24 pieds à la face intérieure. Ce quai est pourvu des commodités suivantes: voie de chemin de fer, des citernes d'huile, etc., etc.. Le deuxième quai n'atteint que 400 pieds de longueur d'amarrage sur une profondeur à marée basse de 15 pieds. On y retrouve les même installations, à l'exception des voies de chemin de fer.

Tableau LXIII: NOMBRE ET TONNAGE DE JAUGE DES NAVIRES ENTRES ET SORTIS (PORT DE GASPE)
(en tonnes de 2,000 livres)

	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Nombre de navires arrivés de ports canadiens	223	274	127	99	181
Nombre de navires arrivés de ports étrangers	6	4	12	21	11
TOTAL des navires arrivés	229	278	139	120	192
Jauge nette enregistrée des navires arr. de ports canadiens	210,492	225,858	148,849	105,374	172,756
Jauge nette enregistrée des navires arr. de ports étrangers	6,320	5,712	21,235	44,437	19,426
TOTAL (Jauge nette enregistrée à l'arrivée)	217,262	231,570	170,084	149,811	192,182
Nombre de navires sortis (destination: (ports canadiens)	216	276	124	97	178
Nombre de navires sortis (destination: ports étrangers)	12	10	16	23	15
TOTAL des navires sortis	228	286	140	120	193
Jauge nette enregistrée des navires à destination canadienne	202,904	213,016	145,700	101,583	165,801
Jauge nette enregistrée des navires à destination étrangère	14,126	17,152	25,088	48,228	26,148
TOTAL (JAUGE NETTE ENREGISTREE A LA SORTIE)	217,030	230,168	170,788	149,811	191,949
Nombre total de navires entrés et sortis	457	564	279	240	385
Jauge nette totale des navires entrés et sortis	432,292	461,738	340,872	299,622	384,131

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXIV: TONNAGE DES MARCHANDISES MANUTENTIONNEES (PORT DE GASPE)

(en tonnes de 2,000 livres)

	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Tonnage étranger entrant	-	453	-	1,469	480
Tonnage étranger sortant	9,334	9,444	25,911	20,478	10,462
TOTAL du tonnage étranger	9,334	9,897	25,911	21,947	16,772
Tonnage domestique entrant	107,129	103,091	115,236	134,836	115,073
Tonnage domestique sortant	146,749	136,015	128,416	9,386	105,141
TOTAL du tonnage domestique	253,878	239,106	243,652	144,222	220,214
TOTAL du tonnage entrant	107,129	103,544	115,236	136,305	115,553
TOTAL du tonnage sortant	156,083	145,459	154,327	29,864	121,433
TOTAL du tonnage (entrant et sortant)	263,212	249,003	269,563	166,169	236,986

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXV: PRINCIPALES CARGAISONS MANUTENTIONNEES A L'ENTREE ET A LA SORTIE, ET TRAFIC TOTAL, (PORT DE GASPE).

(en tonnes de 2,000 livres)

TONNAGE A L'ENTREE	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Minerai de fer	65,059	60,511	72,164	84,446	70,545
Poisson frais et congelé	674	--	--	--	168
Gazoline	16,761	18,648	17,483	21,221	18,528
Produits pétroliers	22,071	21,590	24,659	27,926	24,061
Autres	2,564	2,342	930	1,243	1,771
TOTAL	107,129	103,091	115,236	134,836	115,073
TONNAGE A LA SORTIE					
Bois à pâte et copeaux	145,400	135,660	128,350	8,946	104,589
Bois de construction	2	--	--	--	--
Sable, gravier et pierre	975	--	--	--	244
Produits minéraux non-métalliques	--	--	2	225	57
Autres	372	355	64	215	251
TOTAL	146,749	136,015	128,416	9,386	105,141

Source: Bureau Fédéral de la Statistique

En plus de ses 2 quais utilisés par la manipulation du fret général s'ajoutent plusieurs autres quais de profondeur plus petite - de 16 à 25 pieds - appartenant aux compagnies exploitatrices de poisson et à la Canadian International Paper. Au port de Gaspé, il existe des facilités de réparations mineures sur les coques et la machineries des navires. Le chenal d'approche est de 36 à 50 pieds de profondeur naturelle à laquelle la marée ajoute 5 pieds supplémentaires au printemps. La saison de navigation s'étend du 15 avril au 25 décembre car la glace se forme aux environs de cette dernière date.

Le nombre total de navires entrés et sortis pour l'année 1962 se chiffre à 240, jaugeant un tonnage net de 299,622 tonnes, soit 1,248 tonnes, en moyenne. Cette valeur marque un tournant dans l'histoire du port de Gaspé car la moyenne 1959-62 s'établit à 385 navires jaugeant 384,131 tonnes. Cette baisse substantielle provient d'une diminution d'environ 45% du nombre de navires se dirigeant vers les ports canadiens tandis que pour la même période ceux qui ont touché les ports étrangers accusent une augmentation de 69%. Les exportations sont passées de 121,433 tonnes, chiffre moyen pour la période 1959-1962 à 29,864 tonnes, pour l'année 1962. Poursuivant notre analyse, nous apercevons que le bois à pâte et le rebus expédiés vers les ports canadiens justifient à eux seuls ce déclin considérable enregistré dans le mouvement des marchandises au port de Gaspé.

L'importation représente 136,305 tonnes, soit 82% du trafic total. On y retrouve le carburant et les concentrés de cuivre respectivement à 62% et 32%, en provenance, les premiers, de Halifax et Montréal et les seconds, de Tilt Cove et Little Bay (Terre-Neuve). 68% des exportations concernent le marché étranger et 32% le marché intraprovincial. Dans les deux cas il s'agit d'exportations de bois à pâte et de bois de sciage et d'une très faible quantité de poissons.

b) Le Port de Chandler.

Avec 21 pieds de profondeur d'eau à marée basse sur une longueur de 300 pieds, le quai de Chandler

possède un équipement appartenant à la compagnie de pâte à papier qui opère dans cette ville, soit: des grues, des voies de chemin de fer et une locomotive diesel. (1) L'outillage disponible ne permet que des réparations mineures et, de plus, il n'existe pas de cale sèche, ni de hangar. La profondeur du chenal d'approche est de 24 pieds mais, à cause de la nature changeante du lit, la profondeur utilisable n'est que de 21 pieds, que les marées élèvent à 26 pieds. La saison de navigation est relativement plus longue car le quai est libre de glace durant une bonne partie de l'hiver.

Les 142,742 tonnes qui représentent le tonnage total de jauge nette des 103 navires, soit environ 1,400 tonnes/navire, ont transporté 92,756 tonnes de marchandises presqu'à volume égal entre les ports canadiens et étrangers. Ce dernier chiffre qui constitue une diminution par rapport aux années précédentes a été causée par l'absence totale d'importations, en provenance de ports canadiens, de bois à pâte et copeaux, à partir de l'année 1962 considérée.

Quant aux exportations à destination de ports canadiens on peut dire qu'elles sont inexistantes, étant donné le caractère "aléatoire" de la nature de marchandises (variable d'année en année). Les principaux produits importés sont les produits du pétrole qui arrivent de Montréal et le soufre des Etats-Unis, tandis que le bois à pâte constitue la seule rubrique pour l'exportation orientée exclusivement vers le marché étranger, soit 35,000 tonnes.

d) Le Port de Matane.

De tous les ports considérés dans notre étude, celui de Matane présente un aspect particulier. En effet, il possède 1 quai, de 1200 pieds de long avec une profondeur à marée basse de 12 pieds, situé à l'intérieur des digues et des deux côtés de la Rivière-Matane. (2)

---

(1) Canadian Ports and Seaway Directory- 1964.

(2) Le traversier utilise un quai de 450' de long sur 150' de large. La profondeur est de 12 pieds.

Tableau LXVI: NOMBRE ET TONNAGE DE JAUGE DES NAVIRES ENTRES ET SORTIS (PORT DE CHANDLER)

(en tonnes de 2,000 livres)

	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Nombre de navires arrivés de ports canadiens	62	53	44	28	47
Nombre de navires arrivés de ports étrangers	15	26	22	23	21
TOTAL des navires arrivés	77	79	66	51	68
Jauge nette enregistrée des navires arr. de ports can.	72,825	66,314	27,958	24,698	47,949
Jauge nette enregistrée des navires arr. de ports étrang	22,907	38,890	36,952	45,231	35,995
TOTAL (Jauge nette enregistrée à l'arrivée)	95,732	105,204	64,910	69,929	83,944
Nombre de navires sortis (destination: ports canadiens)	61	51	41	27	45
Nombre de navires sortis (destination: ports étrangers)	16	28	25	25	23
TOTAL des navires sortis	77	79	66	52	68
Jauge nette enregistrée des navires à dest. canadienne	72,196	65,536	24,137	23,688	46,389
Jauge nette enregistrée des navires à dest. étrangère	23,536	40,963	40,773	49,125	38,599
TOTAL (JAUGE NETTE ENREGISTREE A LA SORTIE)	95,732	106,499	64,910	72,813	84,988
Nombre total de navires entrés et sortis	154	158	132	103	134
Jauge nette totale des navires entrés et sortis	191,464	211,703	129,820	142,742	168,932

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXVII: TONNAGE DES MARCHANDISES MANUTENTIONNEES (PORT DE CHANDLER)

(en tonnes de 2,000 livres)

	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Tonnage étranger entrant	12,523	19,122	19,928	8,650	15,056
Tonnage étranger sortant	22,175	43,485	49,056	35,526	37,560
TOTAL du tonnage étranger	34,698	62,607	68,984	44,176	52,616
Tonnage domestique entrant	86,604	91,999	54,505	48,422	70,382
Tonnage domestique sortant	3,230	699	4,500	158	2,147
TOTAL du tonnage domestique	89,834	92,698	59,005	48,580	72,529
TOTAL du tonnage entrant	99,127	111,121	74,433	57,072	85,438
TOTAL du tonnage sortant	25,405	44,184	53,556	35,684	39,707
TOTAL du tonnage (entrant et sortant)	124,532	155,305	127,989	92,756	125,145

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXVIII: PRINCIPALES CARGAISONS MANUTENTIONNEES A L'ENTREE ET A LA SORTIE ET TRAFIC TOTAL (PORT DE CHANDLER)

(en tonnes de 2,000 livres)

TONNAGE A L'ENTREE	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Bois à pâte et copeaux	49,750	40,428	5,400	-	23,894
Bois de construction	300	-	80	-	95
Produits pétroliers	35,725	49,347	48,449	48,224	45,436
Autres	829	2,224	576	198	957
TOTAL	86,604	91,999	54,505	48,422	70,382
TONNAGE A LA SORTIE					
Bois à pâte et copeaux	-	-	300	-	75
Pâte de bois	814	599	-	-	353
Produits pétroliers.	2,404	-	-	-	601
Soufre	-	-	4,200	-	1,050
Autres	12	100	-	158	68
TOTAL	3,230	699	4,500	158	2,147

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXIX: NOMBRE ET TONNAGE DE JAUGE DES NAVIRES ENTRES ET SORTIS (PORT DE MATANE)

(en tonnes de 2,000 livres)

	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Nombre de navires arrivés de ports canadiens	297	545	461	515	454
Nombre de navires arrivés de ports étrangers	-	2	1	2	1
TOTAL des navires arrivés	297	547	462	517	456
Jauge nette enregistrée des navires arr. de ports can.	96,798	117,517	115,301	225,585	138,800
Jauge nette enregistrée des navires arr. de ports étrang.	-	1,826	790	1,624	1,060
TOTAL (jauge nette enregistrée à l'arrivée)	96,798	119,343	116,091	227,209	139,860
Nombre de navires sortis (destination: ports can)	303	541	454	506	451
Nombre de navires sortis (destination: ports étrang)	9	8	8	9	8
TOTAL des navires sortis	312	549	462	515	459
Jauge nette enregistrée des navires à dest. canadienne	84,802	106,669	96,337	207,841	123,912
Jauge nette enregistrée des navires à dest. étrangère	15,089	13,349	19,770	20,606	17,203
TOTAL (JAUGE NETTE ENREGISTREE A LA SORTIE)	99,891	120,018	116,107	228,447	141,116
Nombre total de navires entrés et sortis	609	1,096	924	1,032	915
Jauge nette totale des navires entrés et sortis	196,689	239,361	232,198	455,656	280,976

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXX: TONNAGE DES MARCHANDISES MANUTENTIONNEES (PORT DE MATANE)

(en tonnes de 2,000 livres)

	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Tonnage étranger entrant	-	-	-	-	-
Tonnage étranger sortant	30,325	19,802	28,684	36,421	28,808
TOTAL du tonnage étranger	30,325	19,802	28,684	36,421	28,808
Tonnage domestique entrant	18,974	18,480	19,247	17,348	18,512
Tonnage domestique sortant	46,512	58,789	46,730	15,777	41,952
TOTAL du tonnage domestique	65,486	77,269	65,977	33,125	60,464
TOTAL du tonnage entrant	18,974	18,480	19,247	17,348	18,512
TOTAL du tonnage sortant	76,837	78,591	75,414	52,198	70,760
TOTAL du tonnage (entrant et sortant)	95,811	97,071	94,661	69,546	89,272

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Tableau LXXI: PRINCIPALES CARGAISONS MANUTENTIONNEES A L'ENTREE ET A LA SORTIE, ET TRAFIC TOTAL (PORT DE MATANE)

(en tonnes de 2,000 livres)

TONNAGE A L'ENTREE	1959	1960	1961	1962	Moyenne 1959-1962
Bois à pâte et copeaux	-	414	926	300	410
Bois de construction	316	497	1,911	-	681
Gazoline	5,426	4,561	6,530	4,904	5,355
Autres produits pétroliers	7,510	7,833	6,645	8,901	7,722
Autres	5,722	5,175	3,235	3,243	4,344
TOTAL	18,974	18,480	19,247	17,348	18,512
TONNAGE A LA SORTIE					
Bois à pâte et copeaux	36,522	49,432	40,788	12,652	34,848
Bois de construction	2,146	1,008	705	824	1,170
Ciment	35	350	200	-	146
Produits non métalliques	400	200	-	-	150
Machinerie et pièces	61	205	33	15	78
Autres	7,348	7,594	5,004	2,286	5,560
TOTAL	46,512	58,789	46,730	15,777	41,952

Source: Bureau Fédéral de la Statistique.

Dans le port de Matane, le phénomène de sédimentation est continu et son chenal d'approche atteint seulement 9 pieds de profondeur minimum que les marées élèvent à 22 pieds au printemps. Ces dernières sont très irrégulières et peuvent produire des effets contraires - les vents d'ouest diminuent le niveau d'eau - selon la direction du vent. Le port de Matane a été touché au cours de l'année 1962 par 1,032 entrées et sorties de navires présentant une jauge nette de 455,650 tonnes, soit 441 tonnes/ par navire, en moyenne. C'est le plus fort tonnage de jauge nette enregistré par rapport aux quatre années précédentes. Parallèlement, le mouvement des marchandises a diminué principalement dans les exportations de bois à pâte et de copeaux qui constituent les principaux produits exportés. Le bois de pulpe est surtout expédié vers les Etats-Unis, tandis que le bois de sciage part en direction du Royaume-Uni.

Le chemin de fer, par contre, transporte un volume de produits de la forêt supérieur à celui du port de Matane. Le Tableau LXXIII indique le tonnage transporté par les chemins de fer Nationaux pour le comté de Matane:

2.- Le trafic maritime

Avant de commencer l'analyse du déplacement de la marchandise, il importe pour une meilleure compréhension de relever les caractéristiques physiques des navires appartenant au cabotage public. Le territoire-pilote est desservi par:

-un navire construit en acier de 160 pieds de long, et d'une largeur de 24 pieds, ayant une capacité d'entreposage dans ses cales de 22,000 pieds cubes. Sa capacité de charge est de 375 tonnes. Renforcé pour la navigation dans les glaces, ce navire effectue un voyage par sept jours et tire 16 pieds d'eau.

-deux navires en bois tirant dix pieds d'eau et effectuant un voyage à tous les quinze jours environ. Leur charge disponible est d'environ 180 tonnes chacun.

Tableau LXXII: DESTINATION DES EXPORTATIONS DE BOIS A PATE ET DE BOIS DE SCIAGE DU PORT DE MATANE, 1962.

Groupes \ Destinations	Port-Alfred	Québec	Etats-Unis	Royaume Uni	Trois Rivières	Montreal	Total
Bois de pulpe	7,225	4,002	23,085		1,425		35,737
Bois de sciage				12,990		555	13,545
TOTAL	7,225	4,002	23,085	12,990	1,425	555	49,282(1)

Tableau LXXIII: TONNAGE DE PRODUITS DE LA FORET TRANSPORTE PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX, COMTE DE MATANE, 1963.

Groupe \ Destinations	P. Québec	Ontario	Etats-Unis	Nouveau Brunswick	Total
Bois de pulpe	42,209	4,465	24		46,698
Bois de sciage	4,400	615	32,010	91	37,116
GRAND TOTAL	46,609	5,080	32,034	91	83,814

(1) Le tonnage total manutentionné est de 69,546 tonnes dont 52,198 pour les exportations et 17,348 pour les importations.

Ces navires, exploités par une compagnie incorporée et deux caboteurs individuels desservent principalement les ports de Montréal et de Québec et la côte-Sud de la Gaspésie à partir de Matane jusqu'à Gaspé. Les deux caboteurs ne possèdent pas de cédule régulière et assujettissent leur offre de service au trafic existant.

En relation avec la production totale de bois à pâte et de bois de sciage, le cabotage public en transporte très peu pour diverses raisons dont les principales sont:

a) le temps nécessaire au chargement et au déchargement de ses produits. La longueur du quaiage à Trois-Rivières augmente considérablement les frais d'opération;

b) la concurrence exercée par les autres modes de transport: le chemin de fer et le camionnage public. Le taux exigé par les Chemins de Fer Nationaux pour le transport du bois de sciage est de 37¢ aux 100 livres, pour un minimum de 36,000 lbs; celui exigé par les voituriers publics est de 37 ¢ pour un minimum de 32,000 livres. Le trajet considéré a été Luceville - Montréal.

c) la présence du M.F.R.A. limite les activités du cabotage aux ports situés le long du côté nord de la péninsule en raison de l'absence de voie ferrée dans cette région.

d) le faible volume de trafic originaire des Iles-de-la-Madeleine.

e) la flotte importante de navires, propriété de compagnies forestières.

3.- Déplacement de la marchandise par cabotage public.

Le déplacement de la marchandise par les caboteurs publics représente seulement 4% du tonnage enregistré des entrées et sorties de marchandises des

différents ports du territoire-pilote, et provient des centre de Québec, Montréal, ou alors s'y dirige. Le reste du volume est transporté par le cabotage privé. En effet, le carburant et les produits de la forêt qui représentent 76% du trafic des ports sont transportés en grande partie, soit par des navires, propriété des compagnies forestières, soit par des navires affrétés par les compagnies.

Le trafic se décompose de la façon suivante:

-à l'entrée, 25% du tonnage -
-à la sortie, 75% du tonnage-

Les revenus les plus élevés s'obtiennent cependant à l'entrée parce que les sorties de marchandises sont surtout constituées de bois à pâte et de bois de sciage, marchandises peu payantes sur le marché du transport. De plus, dans la plupart des cas, les retours à vide sont assez fréquents, parce que le volume total des produits, à la sortie, est transporté en vertu de contrats qui lient le caboteur à l'expéditeur.

A l'entrée, les marchandises se distribuent de la façon suivante:

Tableau LXXIV: ENTREE DE MARCHANDISES PAR CABOTAGE:

Nature des marchandises	Pourcentage du tonnage
Matériaux de construction	53
Produits pour animaux	23.5
Produits alimentaires	13.5
Divers	12

Les matériaux de construction arrivent en première place avec 53% du tonnage à l'entrée. Les princi-

paux items sont la brique, le clou, etc. Les produits pour animaux, constitués en grande partie de grain et de produits de grain, occupent la deuxième place avec 23.5%. Puis, en troisième position, se placent les produits alimentaires avec 13.5%.

A la sortie, on remarque principalement le bois à pâte, le bois de sciage et quelques articles divers (moteurs à réparer, barques de pêche).

a) Les tarifs.

L'échelle de tarifs appliquée dans le cabotage comporte trois types de taux:

1) les taux de classe;

2) les taux spéciaux;

3) les charges convenues ou taux de contrat.

Les taux de classe et les taux spéciaux.

Les classes de marchandises appliquées dans le cabotage sont, 100, 85, 70, 55, 45 et 33. Les taux relatifs comprennent les frais de chargement et de déchargement aux points d'expédition, à l'exception de la marchandise lourde, mais excluent les frais de quaiage aux ports et les frais de terminus pour les marchandises échangées avec les chemins de fer. Dans la pratique, les taux de classe trouvent très peu d'application.

Quant aux taux spéciaux, ils répondent à la même description présentée dans le chapitre consacré aux transports routier et ferroviaire. Leur utilisation est supérieure à celle des taux de classe.

Les charges convenues ou taux de contrat.

La majeure partie du volume déplacé par le cabotage s'effectue avec des charges convenues ou taux de

contrat, accord passé entre l'expéditeur et le transporteur.

De façon générale, on retrouve dans le cabotage à une échelle réduite, la même guerre de taux à laquelle il est fait allusion dans le chapitre II (Les transports routier et ferroviaire). Cette guerre de taux a pour objectif premier d'enlever du trafic, soit aux compétiteurs du même mode de transport, soit alors à ceux des autres modes. L'une des armes les plus efficaces est la suppression des frais de quaiage fixés à 50¢ la tonne pour les ports du territoire-pilote. Il est d'autant plus facile aux caboteurs de jouer avec les taux que la Régie des Transports n'exerce aucun contrôle sur le cabotage, tant au niveau des permis qu'à celui des taux.

b) Les subsides.

Le cabotage, comme tous les autres modes de transport, reçoit des subsides sous forme directe ou indirecte. L'inexistence de chemin de fer sur la ligne Matane - Gaspé constitue la raison principale qui a motivé l'octroi de subsides à la région de la Gaspésie. Ils proviennent de deux sources:

1) du gouvernement fédéral.

Le gouvernement fédéral accorde des subsides aux services suivants de cabotage (+):

a) Rimouski - Côte-Nord;

b) Québec - Montréal - Gaspé - Iles-de-la-Madeleine;

(+) Commission Maritime Canadienne, Office des subventions aux navires à vapeur.

c) Fleuve St-Laurent et les ports de Gaspé à Chandler;

d) Pictou-Souris et les Iles-de-la-Madeleine;

e) Iles-de-la-Madeleine - Cheticamp et Halifax;

f) Montréal - Iles-de-la-Madeleine.

Le total des subsides versés durant la période 1958-1964 est de $3,500,000.00, dont $1,600,000.00 pour les services offerts dans le comté des Iles-de-la-Madeleine. Sous forme indirecte, il a dépensé, durant la période 1958-1962, la somme de $300,000.00 pour l'entretien des quais touchés par les navires des caboteurs qui opèrent le long de la Côte-Nord de la péninsule gaspésienne (1).

2) du gouvernement provincial (+).

Le gouvernement provincial a accordé, durant l'exercice 1963-1964, la somme de $75,000.00 à la Cie de Transport du Bas-St-Laurent Ltée. Aucun subside n'a été accordé durant cette année fiscale au service Québec - Montréal - Gaspé, parce que la compagnie bénéficiaire de permis pour ce trajet avait discontinué ses opérations à partir de l'année 1962. Le service a été repris par une autre compagnie au printemps de l'année 1964.

---

(1) Cette valeur n'inclut pas les dépenses de construction effectuée à ces mêmes quais, ni non plus les sommes dépensées en vue des travaux de construction et d'entretien des quais de pêche.

(+) Comptes Publics de la Province de Québec, 1963-1964, page 595.

4- Sommaire des problèmes.

Les différents points traités dans les paragraphes précédents indiquent que les déficiences qui s'opposent au bon fonctionnement du cabotage se retrouvent tant du côté de l'offre qu'à celui de la demande. En effet:

a) la ligne côtière est dépourvue d'abris naturels. De fait on constate une carence totale de ports véritables, mais plutôt l'existence d'une série de jetées en pleine mer;

b) les installations portuaires déficientes contribuent à augmenter les taux de transport;

c) la saison de navigation restreinte due à la formation des glaces empêche l'utilisation optimale des ports;

d) la mise en application de la loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes a modifié la concurrence entre les modes de transport dans le domaine des taux;

e) la faible rentabilité obtenue dans le transport du bois à pâte et du bois ouvré en raison du temps nécessaire au chargement et au déchargement;

e) le faible volume dans le transport de marchandises générales à revenus élevés.

Un tel état de choses entraîne des conséquences sur l'économie du Bas St-Laurent et de la Gaspésie, car il contribue à la faire empirer, étant donné les avantages relatifs qu'acquièrent les ports d'autres régions qui aménagent des installations portuaires, ce qui n'entraîne d'autre effet que celui d'enlever une partie du trafic au territoire-pilote. L'une des ressources importantes du territoire se trouve ainsi non-utilisée: le fleuve Saint-Laurent.

B.- LES OBJECTIFS.

La nature des problèmes soulevés au paragraphe précédent n'élimine pas toute perspective d'un avenir meilleur pour le cabotage. De sensibles améliorations peuvent y être apportées si l'objectif d'utilisation efficace du fleuve arrive à se concrétiser.

En effet, pour permettre au cabotage de bien remplir sa fonction i.e. se mettre au service de l'économie régionale, il lui est nécessaire de jouir de conditions favorables à l'exercice normal de son activité. Il doit donc être muni d'outils indispensables au bon fonctionnement du commerce maritime: la construction et l'amélioration de ports et d'aménagements portuaires.

Car, avec le creusage de la voie Maritime du St-Laurent qui a augmenté le rendement du transport par eau, il s'avère nécessaire de parfaire cette oeuvre d'utilisation efficace du fleuve par l'amélioration de ports, d'installations de terminus, de chargement, d'entreposage. De telles modifications peuvent contribuer à augmenter le volume manipulé aux différents ports et rendre possible une diminution de l'échelle de tarifs.

Cependant, il faudra se rappeler que dans les transports, les investissements en infrastructure se réalisent par la fusion dans un creuset de décisions d'ordre politique et de pari économique. Il importe donc, dans les cas de ce genre, de mettre de côté la recherche d'une rentabilité souvent impossible de la structure projetée, pour se limiter plutôt à celle de l'utilisation optimale du port et des aménagements portuaires.

C.- MOYENS D'UTILISATION EFFICACE DU FLEUVE.

Les recommandations faites dans les différents secteurs supposent une intensification des activités productrices du territoire, dont les transports seraient l'un des bénéficiaires. Il importe donc qu'on pense à établir des structures physiques qui puissent activer le

libre mouvement dans l'activité commerciale et industrielle. Le ré-aménagement porturaire, dont il est fait mention plus avant, ne doit pas se traduire par un saupoudrage, mais doit plutôt considérer une sélection d'emplacements basée sur les critères suivants:

-analyse des conditions naturelles du littoral en vue d'un aménagement portuaire, soit en perfectionnant les ports existants, soit en créant de nouveaux ports dans un rayon compatible avec la fonction qu'ils devront assumer;

-étude de la localisation géographique en prenant comme critère de référence l'ensemble du territoire-pilote;

-recherche des points de convergence des grandes artères.

La combinaison de ses critères donne naissance à deux séries de ports:

-les ports à fonction générale desservant une clientèle comprise dans un hinterland plus ou moins grand.

-les ports à fonction spécifique desservant une clientèle locale.

Il va de soi que la priorité dans la modernisation des installations va à la première série de ports.

1.- Les ports à fonction régionale.

Il ne sera pas question, dans ce chapitre, de déterminer les centres qui seront dotés de ports, pourvus de quais et d'installations portuaires bien aménagées. Une telle décision sera laissée à l'arbitrage final en raison de la multiplicité des facteurs qui déterminent tout choix. Il semble, à l'heure actuelle, beaucoup plus important d'indiquer le processus méthodologique que doit suivre l'aménagement portuaire du littoral.

Il est nécessaire, en effet, de commencer par une étude des conditions naturelles du littoral -- profondeur d'eau, marées et courants, vents, sédimentation, glaces- en vue de déterminer les sites qui présentent des avantages relatifs. A titre d'exemple, on présentera plus loin une analyse sommaire de ces divers facteurs dans le cas de Rimouski et de Pointe-au-Père (1). On considérera ensuite le volume de trafic susceptible d'utiliser le port, ainsi que l'incidence économique que peut apporter un tel développement sur l'ensemble des activités localisées dans la zone d'influence du port. En composant les données physiques et économiques, il sera possible de minimiser le caractère aléatoire que sous-tend la mise en place d'une infrastructure portuaire.

a) Cas de Rimouski et de Pointe-au-Père.

La description de l'état actuel de la situation des ports et installations portuaires du territoire-pilote a permis de prendre connaissance des caractéristiques physiques des quais de Rimouski et de Pointe-au-Père. Il reste à déterminer lequel des deux emplacements présente des avantages relatifs du point de vue conditions naturelles du littoral de ce secteur.

1) Conditions naturelles du littoral en vue de l'aménagement portuaire à Rimouski et Pointe-au-Père.

Données générales

Les ports de Rimouski et de Pointe-au-Père, situés sur la rive sud de l'estuaire Maritime du St-Laurent, sont distants de 3.5 milles. Ce sont des ports artificiels en ce qu'il n'existe aucun anfractuosité protectrice dans le tracé de la côte abritant les installations portuaires. Des quais s'allongent dans une direction NW-SE,

---

(1) L'étude de ces différents facteurs en ce qui concerne les ports importants du territoire-pilote sera présentée au niveau du Plan.

la direction générale de l'estuaire NE-SW est conforme à la structure du substratum. Il s'agit donc de jetées avançant vers le large et fortement exposées aux mouvements propres aux masses d'eau et en particulier à l'action des glaces d'estran et de dérive (1).

Rimouski:

Le port de Rimouski a été édifié sur un rivage à faible profondeur, à l'aval de l'Ile Saint-Barnabé. Son accès est moyennement difficile à cause de l'Ile Saint-Barnabé et des faibles profondeurs.

Profondeurs: Les profondeurs sont médiocres dans l'ensemble, une grande partie de la jetée découvre à marée basse. Il n'y a que l'extrémité aval du quai qui soit toujours ennoyés. L'isobathe de 10 pieds passe normalement au bout du quai. L'isobathe de 20 pieds passe à 1 mille au Nord du quai. Des travaux de creusage et de dragage sont donc indispensables pour porter à 15 pieds les profondeurs aux environs immédiats du port et à 16 pieds le bassin entre les 2 jetées.

Marée et courants:

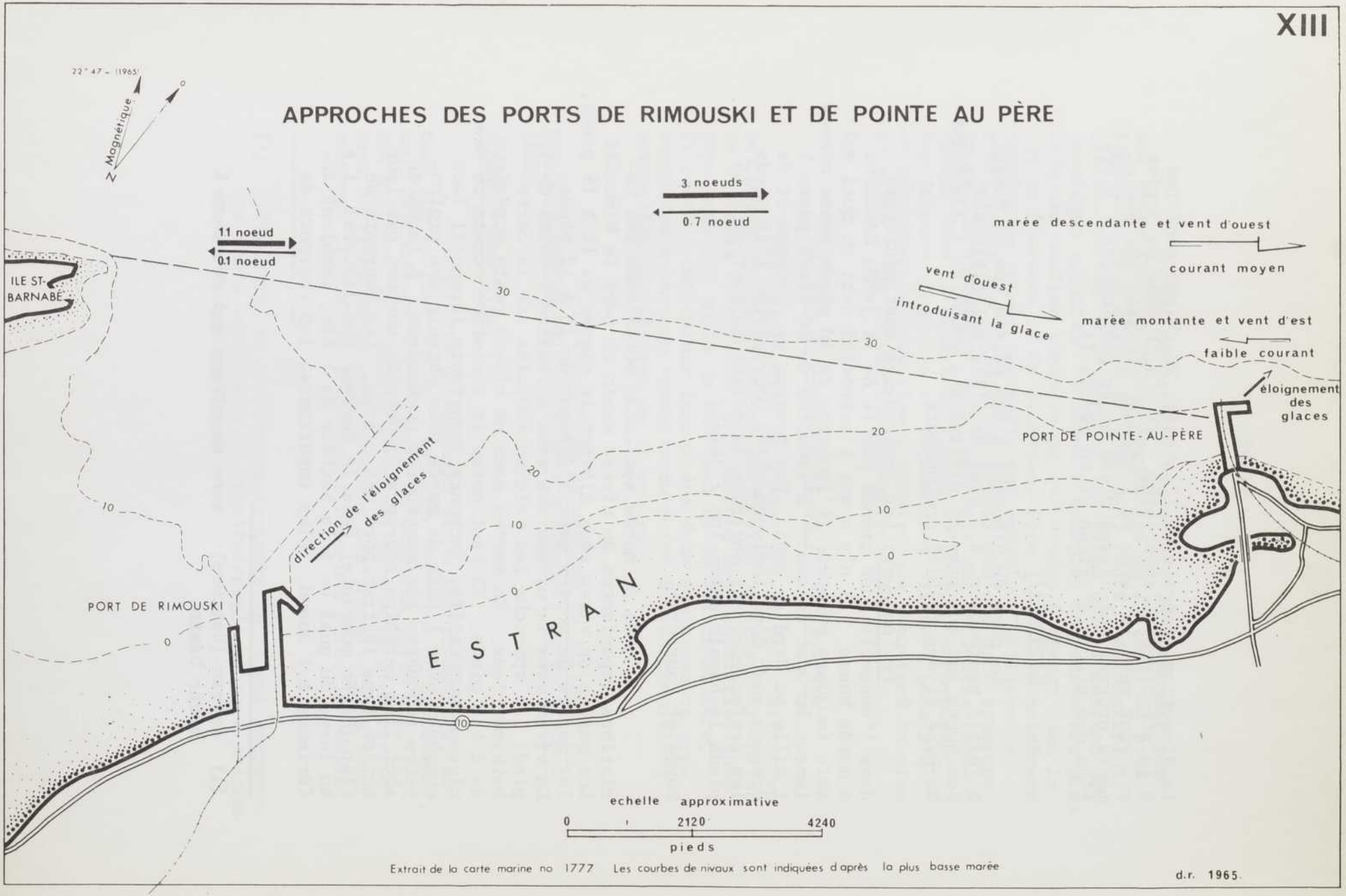
L'onde de marée semi-diurne occasionne des variations importantes du niveau marin au port de Rimouski. Les marées de vives eaux élèvent le niveau de 15 à 16 pieds, les marées de mortes eaux l'élèvent de 10 à 12 pieds. En vives eaux le niveau des eaux s'abaisse à moins de 1 pied; il approche les valeurs fournies par la carte bathymétrique. En mortes eaux ce niveau reste supérieur de 2 à 3 pieds. Il faut noter la variation constante des niveaux successifs, facteurs importants lorsqu'il faut composer avec l'onde de marée pour obtenir des profondeurs adéquates aux manoeuvres portuaires. A la marée sont liés certains courants importants surtout par leur action dans le transport des glaces. Les courants de flot (marée montante) dans le secteur pré-littoral, i.e. au large du quai ou à la hauteur de l'île, semblent inférieurs à 1 noeud. Plus importants, les courants de

---

(1) estran (batture): zone du rivage qui découvre à marée basse.

XIII

APPROCHES DES PORTS DE RIMOUSKI ET DE POINTE AU PÈRE



Extrait de la carte marine no 1777 Les courbes de nivaux sont indiquées d'après la plus basse marée

d.r. 1965

jusant (marée descendante) atteignent 3 noeuds. En général la force de ces courants nuit peu à la navigation elle-même, elle peut néanmoins rendre plus difficiles l'accès du chenal.

Vent: Les vents dominants soufflent du SW et de l'W. Ils soufflent toute l'année.

Globalement on peut résumer ainsi la situation:

vents dominants:

SW: de janvier à mars
de juin à septembre

W: octobre à décembre

NE: avril à mai.

56% des vents (24% SW, 21% W et 11% NW) viennent de l'W.

La vitesse des vents à composante W s'avère la plus grande. La vitesse des vents ne paraît pas excessivement grande. Elle est bien inférieure à celle des vents soufflant à Anticosti par exemple. Pour fixer les idées disons que la moyenne mensuelle de la vitesse du vent atteint en décembre-janvier 14.4 et 14.7 m/h à Pointe-au-Père. Elle est de 21.4 et 21.7 m/h à Anticosti. Le maximum enregistré, entre 1939-1951 à Pointe-au-Père, est de 91m/h; somme toute, s'il vente souvent dans ce secteur de l'estuaire, les vents ne sont pas très violents. Ce sont surtout des vents moyens; mais les conditions du bassin du St-Laurent permettent la formation de vagues à onde courte, rendant la navigation difficile pour les petits bâtiments. Le comportement de ces vagues, vis-à-vis quais et jetées, doit être considéré dans une étude de régime de côte en vue de l'aménagement portuaire.

Glaces: Les larges estrans et la faible profondeur au voisinage du port de Rimouski favorisent la formation de glaces d'estran. Ainsi la glace s'accumule dans la zone W entre l'Ile St-Barnabé et la côte.

Ce secteur n'est d'ailleurs pas navigable durant l'année à marée basse. A l'est, les battures rocheuses sont également couvertes par une couche de glace soudée au rivage, la tête du quai est cependant libre de cette glace. Mais il existe de la glace de dérive qui s'accumule et ferme l'accès au port avec les vents d'W, les glaces poussées par le vent sont bousculées par le flot et s'ammoncellent dans ce secteur. Par temps calme le jusant (courant de marée descendante) nettoie en majeure partie le couloir face au port. Dans son étude sur les glaces, Michel Brochu (1960) classe le port de Rimouski comme médiocre au point de vue de l'accessibilité en fonction de la glace durant les mois d'hiver.

Sédimentation: Le port de Rimouski est situé à l'extrémité E d'une zone de forte accumulations vaseuses. En effet, le secteur entre l'Ile St-Barnabé et la côte forme une vaste surface de sédimentation. Les matériaux finis proviennent des apports de la Rimouski, les matériaux grossiers sont apportés surtout par les glaces. La dérive dans ce secteur se fait vers l'Est, il y a donc tendance au comblement de l'W à l'E. Des travaux de dragage annuels sont donc nécessaires pour maintenir les profondeurs utiles aux opérations portuaires et à l'entrée dans le port. De plus il existe une autre dérive littorale plus près du rivage qui a tendance à colmater la partie du quai près du rivage.

Pointe-au-Père:

Le port de Pointe-au-Père est construit à l'extrimité d'une crête rocheuse aplanie parallèle à l'estuaire. Il est d'accès facile: pas d'île ni de haut-fond.

Profondeurs: Face à Pointe-au-Père les isobathes se rapprochent de la côte, l'isobathe de 10 pieds passe près du rivage. Le quai s'allonge entre l'isobathe de 10 pieds et 20 pieds, l'isobathe de 30 pieds passe à environ 200 mètres de la tête du quai. Quant à la profondeur, le site de Pointe-au-Père est de qualité supérieure à celui de Rimouski.

Marée et courants: Pour la marée les conditions sont les mêmes que celles fournies par Rimouski. Quant aux courants, ils sont plus violents à Pointe-au-Père vue

la plus grande explosion aux agents hydrodynamiques et la forme même du littoral à cet endroit.

Vent: Les données fournies par Rimouski sont les mêmes pour Pointe-au-Père. Il faut cependant souligner l'action plus énergique des vagues sur la pointe qui complique l'accostage et l'amarrage. Des ouvrages d'art protecteurs parraissent indispensables pour briser la vague.

Glace: Les courts estrans à l'E de Pointe-au-Père ne favorisent pas la formation d'une large bande de glace comme à Rimouski. Le secteur W cependant ressemble aux conditions du secteur E de Rimouski. L'extrémité aval du quai demeure à peu près libre de glace durant la majeure partie de l'hiver. Toutefois, il y a dérive de glace de l'W vers l'E et amoncellements par vent d'W lors du flot. Ces glaces gênent alors les opérations portuaires et rendent difficile l'accès du port aux petits bâtiments. M. Brochu considère comme bonne l'accessibilité en fonction des glaces. Pour ne rien exagérer disons que l'accessibilité durant les mois d'hiver va de bonne à médiocre. La dérive générale des glaces d'ouest en est, impose un aménagement portuaire particulier. D'abord, les constructions doivent être d'une consolidation maximum pour répondre à la poussée exercée par les glaces lors du flot. Deuxièmement, la forme de la jetée: celle-ci doit s'ouvrir vers le NE avec bassin du côté Est. La forme actuelle du quai de Pointe-au-Père répond en partie à ces exigences. Un prolongement de la jetée parallèle au littoral paraît nécessaire si l'on désire augmenter l'importance de ce port. Il faudra alors construire de façon telle que le courant venant de l'ouest passe par des ouvertures à travers la jetée (sans laisser passer la glace) et entraîne les glaces se formant dans le bassin protégé du côté SE. Autrement, il y a risque d'encombrement par la glace dans le bassin. Le courant de flot occasionne parfois certains amoncellements de glaces dans le bassin.

Sédimentation: En dehors de la zone du rivage, il n'existe pas d'accumulation de matériaux importants susceptibles de nuire aux opérations portuaires. Toutefois, la dérive littorale générale est E-W. L'obstacle crée par la jetée est susceptible alors de provoquer une sédimentation du côté E de la jetée. Il y a danger de comblement de la partie avant du quai i.e. celle près du rivage. Une circulation par des passes ou trous dans la jetée permettrait, sans doute, un courant suffisant à entraver cette sédimentation. Voilà des problèmes de première analyse. Une étude de régime de côte plus poussée renseignera davantage sur les conditions hydrodynamiques et morphodynamiques régnant dans le secteur du port de Pointe-au-Père.

2) Facteurs de localisation.

Les facteurs naturels en cause au port de Rimouski sont peu favorables à tout développement portuaire: faible profondeurs, accessibilité en fonction de la glace médiocre, fortes variations du niveau dues à la marée, sédimentation importante nécessitant des travaux de dragage annuels, exposition aux vagues de l'W, du N et du N.-E, pas d'abri naturel. Le site de Rimouski ne présente aucun avantage particulier susceptible de favoriser le développement d'un port important à cet endroit. Il n'y a que la proximité de la ville et les installations déjà existantes qui soient un facteur positif.

Le site de Pointe-au-Père est supérieur, pas de problème majeur quant aux profondeurs. Elles sont suffisantes aux bâtiments ayant un tirant d'eau de 15 à 20 pieds. Des travaux de prolongement de la jetée pourraient, au besoin, porter à 25-30 pieds cette profondeur (à marée basse). L'accès au port ne pose aucun problème, la sédimentation ne paraît pas devoir normalement gêner en rien les activités portuaires, au moins pour une période de 25 à 50 ans.

Toutefois, deux facteurs importants doivent être considérés: les glaces et l'exposition.

L'accessibilité en fonction des glaces a été jugée bonne, cela suffit sans doute, mais il sera difficile d'améliorer ces conditions. Des dispositions particulières devront être prises, néanmoins, pour ne pas altérer les conditions déjà existantes. En effet, la construction de jetées peut modifier négativement les conditions d'accessibilité en fonction de la glace, en dépit des avantages d'une meilleure protection vis-à-vis des vagues.

Le facteur exposition aux vagues ne favorise pas, a priori, le port de Pointe-au-Père exposé aux vents dominants. Les conditions hydrodynamiques imposent un aménagement particulier. Cet aménagement pourrait être réalisé sans problème majeur, le facteur glace ne venant pas compliquer la tâche. L'agitation de la surface rend difficile l'accostage et l'amarrage. Le Père Nouvel, par exemple, à ce qu'on raconte, ne pourrait demeurer au port par tempête. Une jetée protectrice brisant la vague à onde courte semble nécessaire pour l'effet de la vague. Par contre, cette jetée modifie les conditions d'écoulement de la glace. Si l'on veut développer et aménager le port de Pointe-au-Père, il sera nécessaire de créer un vaste bassin protégé par des jetées ou brise lames.

En somme, le site du port de Pointe-au-Père, supérieur à celui de Rimouski, ne présente pas tous les avantages d'un port naturel. Mais, à défaut de site meilleur sur la côte sud, dans le secteur Matane - Rivière-du-Loup (Cacouna mis à part), Pointe-au-Père pourrait être développé. Des travaux importants paraissent indispensables pour pallier aux déficiences du site actuel.

L'orientation de la jetée et le type de quais étant déterminés par les études géographiques précédentes, la nature et l'importance des installations portuaires et des services auxiliaires seront fonction de la nature et du volume de trafic prévus.

b) Cas de Gaspé.

Le port de Gaspé constituant un port naturel, l'attention devrait être plutôt accordée à l'aménagement

des installations portuaires et des services auxiliaires.

c) Cas de Rivière-du-Loup.

A l'heure actuelle, le gouvernement fédéral a déjà accordé un crédit de $5 millions pour la construction des brise-lames, des quais et du chemin d'accès au port. Les travaux doivent être terminés au mois de juillet 1966. Le port doit accommoder des bateaux tirant 40 pieds d'eau, et même 60 pieds si cela s'avère nécessaire. Il est à retenir que certains types de navires ne peuvent accoster au port de Montréal, en raison de leur tirant d'eau trop élevé.

D'autre part, puisqu'aucune étude économique en profondeur ne semble avoir été effectuée, il se présente le danger de voir les travaux se limiter à la construction d'un port dépourvu d'installations portuaires et de services auxiliaires. Pour y obvier, il est prévu, avec le concours de l'ARDA, des études concernant l'analyse économique et opérationnelle du port de Gros Cacouna.

2.- Les ports à fonction spécifique.

L'effort d'aménagement, qui doit se concertrer surtout sur les ports à fonction générale, ne signifie pas qu'il faille abandonner les autres quais du territoire-pilote. Toutefois, avant d'investir de nouvelles sommes d'argent pour l'entretien de ses quais d'importance secondaire, il serait souhaitable que le gouvernement fédéral, à la charge duquel se trouvent leur construction et leur entretien, considère le trafic qui passe par ses quais. (1)

---

(1) Au niveau du Plan, il sera présenté une étude: Trafic des quais du territoire-pilote VS dépenses effectuées en construction et entretien.

CONCLUSION:

Le degré de développement du cabotage n'a pas permis de faire une analyse aussi détaillée que celle des transports routiers et ferroviaire. De plus, le manque de contrôle de la Régie des Transports sur le cabotage a empêché le public expéditeur de profiter des avantages du transport par voie d'eau, spécialement dans le domaine des taux. Cette situation s'aggrave avec l'état de l'infrastructure portuaire qui, comme à Matane par exemple, s'avère déficiente.

En dépit de cette situation, tout espoir de faire participer le cabotage au développement du territoire-pilote n'est pas perdu. Il importe seulement d'aménager de façon convenable les ports et installations portuaires et, d'autre part, de rationaliser cette activité en la soumettant au contrôle de la Régie des Transports, cette dernière étant munie des outils nécessaires - un bureau de recherches, par exemple - à l'exercice de sa fonction.

Quatrième chapitre

La Régie des Transports

INTRODUCTION.

Les chapitres précédents ont montré l'apport possible des organismes de contrôle dans la solution de certains problèmes, spécialement en ce qui concerne la Régie des Transports pour les traversiers et le camionnage. Le Fédéral ayant aussi juridiction dans certains domaines du transport, il convient de déliminer les champs de juridiction propres à chaque organisme par une brève description des Ministères, Régies et Commissions intéressés de près ou de loin au transport. Nous pourrons aborder ensuite avec plus d'aisance l'étude de la Régie des Transports.

a) Juridiction mixte.

Au fédéral, les fonctions du Ministère des Transports se partagent entre deux grandes sections: Marine et Air. (+).

Les services de la marine comprennent l'aide à la navigation, les services nautiques et le pilotage, les agences maritimes, les canaux secondaires, l'inspection des navires, le matériel flottant, ainsi que la surveillance immédiate de plus de 300 ports publics; onze (11) autres services, tout en relevant du Ministère, sont administrés par des commissions. Les services de l'air s'occupent de l'aviation civile, de la météorologie et des télécommunications. D'autres services se rattachent à des sociétés de l'Etat, par exemple, les Chemins de Fer Nationaux.

Le Ministre est responsable au Parlement de certains organismes et sociétés de la Couronne dont: la Commission des transports, la Commission Maritime Canadienne, le Conseil des ports nationaux, l'administration de la Voie Maritime du St-Laurent.

Enfin, plusieurs Ministères sont impliqués à des degrés divers dans l'activité ou les contrôles du transport, soit le Ministère des Travaux Publics, par la

(+) Annuaire du Canada, 1963-1964, page 116.

construction et l'entretien des aménagements portuaires; le Ministère de l'Agriculture, par ses subsides au transport de certains produits; et le Ministère des Postes, par ses contrats de malle.

Au Québec, le Ministère des Transports et Communications est chargé de l'application des lois régissant les services publics et certains secteurs du transport dans la Province, comme on le verra ci-après. Ce Ministère voit à l'élaboration et à l'application de différentes lois concernant les véhicules moteurs et la sécurité routière, de même qu'à l'administration de la Régie des Services Publics et de la Régie des Transports.

Plusieurs autres ministères influencent aussi le développement des transports au Québec, soit le Ministère de la Voirie, par les constructions de routes; le Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, par des subsides au transport; et d'autres ministères, par l'adjudication de contrats.

L'application d'une politique nationale des transports nécessite donc la conciliation de plusieurs facteurs concurrents: d'une part, les pouvoirs sont partagés particulièrement entre les deux ministères des transports, fédéral et provincial; d'autre part, les transports sont au service du public et, en même temps, ils doivent répondre aux exigences de rentabilité de toute entreprise commerciale. La participation gouvernementale au développement des transports a toujours visé l'unité politique du pays, sans être un véritable instrument de développement économique. Pour intégrer autant de facteurs en vue d'une politique d'ensemble, la collaboration entre les gouvernements et les organismes intéressés est indispensable.

C'est dans ce contexte de répartition des pouvoirs, de multiplicité des objectifs et d'unité d'action que s'inscrit le rôle de la Régie des Transports dont le fonctionnement sera étudié ici de plus près. Les discussions qu'elle a soulevées et soulève encore, et l'importance de son attitude pour l'aménagement du territoire-pilote justifient cette attention spéciale.

b) Les organismes de contrôle en général.

Les organismes de contrôle des transports exercent leur pouvoir au moyen de permis qui peuvent être accordés, refusés, modifiés, transférés. Le permis prescrit à son détenteur: le territoire, le type de service, les restrictions et conditions auxquels il doit se conformer. Le voiturier public doit accepter un contrôle sur les taux et doit, en outre, respecter un certain nombre de règlements touchant une foule de sujets, tels que le transport spécialisé, l'échange d'équipement, les connaissements (reçus de transport de marchandise), etc. C'est l'ensemble de cette législation et réglementation qui conditionne l'acheminement d'une partie importante des marchandises et qui, à cause du rôle vital du secteur, a une influence déterminante sur certains facteurs économiques tels que la localisation de l'activité économique.

Par les moyens de contrôle qu'ils détiennent, ces organismes doivent veiller au développement harmonieux, efficace et utile du transport, en tenant compte des innovations techniques, des nouveaux besoins économiques et du développement de la concurrence.

A cette fin, tout organisme de contrôle qui veut remplir efficacement son rôle doit avoir une connaissance des besoins des populations et des régions, de l'apport des différents modes de transport au développement des industries et de l'activité commerciale; d'où la nécessité de disposer d'information sur les coûts d'opération, sur la population, sur l'activité économique, et aussi des instruments pour en faire une analyse pertinente.

La commission MacPherson a insisté sur cet aspect du travail des organismes de contrôle et sur la nécessité de le bien réaliser.

"... La compilation des données suffisantes et précises sur les coûts et la circulation est d'un intérêt capital pour tous les organismes chargés de réglementer la tarification du transport... A défaut de

tels renseignements, les organismes de réglementation ne peuvent avoir une vue assez complète et détaillée du problème, vue qui leur permettrait de juger sous son vrai jour, de chaque décision concernant la réglementation". (+)

"... Si l'organisation des organismes de réglementation et les rouages dont ceux-ci disposent empêchent la direction de prendre les devants et de se munir des renseignements nécessaires ou s'ils ne permettent pas à la réglementation d'aller de front avec ce qui se passe aux transports et en d'autres secteurs de notre économie, ces organismes de réglementation courront le grand danger d'être assujettis à l'industrie qu'ils doivent réglementer et de devenir la citadelle du statu quo".

Le présent chapitre veut donc indiquer le rôle de la Régie des Transports à l'intérieur du territoire-pilote, et les répercussions de ses activités.

(+) Commission Royale d'Enquête sur les Transports, Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1961, Volume II, p. 22 et p. 197.

Première partie: la situation actuelle à la Régie des Transports.

A.- DESCRIPTION GENERALE.

C'est par la loi 13, Geo. VI, chapitre 21 qu'a été constituée la Régie des Transports; cette loi a subi plusieurs modifications dont la dernière par 9-10 Elisabeth II, Chap. 66.

1.- Juridiction.

La Régie des Transports a juridiction sur les services de transport par autobus, taxis ou véhicules de livraison ainsi que sur les entreprises de location de véhicules automobiles et les services de transport de voyageurs ou de marchandises par eau (1). Cependant, il ne sera question ici que du transport marchandise par route et par eau, de loin les plus importants au point de vue économique.

2.- Pouvoirs.

La Régie (2) a un "pouvoir général de surveillance et de contrôle des services de transport". Il s'agit d'un contrôle complet sur les permis et sur les taux, avec pouvoirs d'enquête quant à l'inventaire des biens et à la tenue des livres des entreprises de transports, aussi bien que par la visite des immeubles des compagnies concernées.

---

(1) Art. 1, 15 à 19 inclusivement.

(2) Selon l'article 14.

3.- Ordonnance.

La loi de la Régie des Transports autorise celle-ci à émettre toute ordonnance qu'elle juge appropriée. Il y a les ordonnances générales traitant d'un moyen de transport particulier et donnant les règlements, définitions et interprétations qui s'y appliquent:

-ordonnance générale sur le camionnage et règles de pratique.

-ordonnance générale de la Régie des Transports sur le transport de passagers et de marchandise par eau.

Enfin, la Régie émet des ordonnances particulières à la suite de demandes spéciales de la part d'un transporteur ou d'un plaignant.

4.- Composition.

La Régie des Transports est composée de sept régisseurs nommés par le lientenant-gouverneur en conseil, dont un président et deux vice-présidents.

Quatre des régisseurs sont assignés à la région de Montréal et y ont leur bureau, et trois à Québec pour l'est de la province.

5.- Fonctionnement.

En décembre 1960, le gouvernement de la province, dans son mémoire à la Commission Royale des Transports au Canada, endosse cette remarque d'un ancien président du Canadian Pacific Railway:

> "Autrefois, chez nous les problèmes du transport ont été résolus sous la pression politique ou sous la pression de l'opinion publique."

Or, au cours des dernières années, les mémoires relatifs au transport semblent bien de cet avis lorsqu'ils adressent des recommandations à la Régie des Transports. Ainsi en est-il des Chambres de Commerce du Bas St-Laurent et de la Côte Nord, de l'Association des Propriétaires de Navires du Bas St-Laurent Inc. de l'Association du Camionnage du Québec Inc., et de Sorès Inc.

En bref, celles-ci reprochent non seulement le manque de cohérence de la Régie des Transports dans sa politique d'émission des permis et de fixation des taux, mais aussi dans le système d'inspection, de contrôle des permis et des taux. Les études du B.A.E.Q. sur les transports ont permis de confirmer la validité de certains de ces griefs. La Régie des Transports possède actuellement les pouvoirs légaux nécessaires pour exercer un contrôle économique et un contrôle sécuritaire sur l'industrie du camionnage.

B.- LE CONTROLE ECONOMIQUE.

Le contrôle économique concerne:

Les permis qui donnent l'accès à l'industrie,

les tarifs,

la structure financière.

Pour chacun de ces trois points nous donnerons une description de la situation actuelle.

1.- Les permis.

Il nous faut voir en premier lieu la façon dont sont émis les permis et, ensuite, certains problèmes relatifs aux permis eux-mêmes.

a) L'émission des permis.

Le permis peut être décrit comme étant une autorisation écrite émise par la Régie des Transports à un voiturier aux fins d'exploitation d'un service de transport public conformément aux conditions et restrictions stipulées sur le document. Ces conditions portent sur la route à suivre, les localités à desservir, la marchandise à transporter, la fréquence du service, etc.

Les décisions de la Régie des Transports, à ce sujet, sont prises à la suite d'audiences publiques ou "en chambre".

Pour les audiences, la Régie des Transports, d'après les demandes qui lui sont faites, dresse une liste d'audition des causes, assigne les témoins à comparaître et à produire livres, documents ou écrits requis.

Pour régler un conflit entre les camionneurs, la procédure et les pouvoirs de la Régie des Transports sont sans doute corrects en eux-mêmes et adéquats. Cependant, ce système d'audition de témoins dans une demande de permis n'est pas satisfaisant; en effet, en l'absence d'informations, tout ce que les régisseurs peuvent confronter c'est un ensemble de témoignages qui ne sont pas nécessairement objectifs, ce qui ne peut que favoriser l'arbitraire dans les décisions.

Il n'est pas question des études économiques préalables qui devraient être faites, à l'aide de données statistiques sur la demande et l'offre, le nombre de véhicules, la population, le commerce et les industries, sur la capacité utilisée en rapport avec la capacité installée, sur les coûts d'opération, les revenus des compagnies, et leur rentabilité.

La Régie ne connaît pas non plus l'apport de chaque transporteur dans le camionnage, ni ne connaît l'apport des autres modes de transport; de là, l'impossibilité de voir la nécessité d'une coordination et d'une intégration des transports dans telle ou telle

région, selon sa situation géographique, ses besoins et la structure en place, ou l'impossibilité de voir la nécessité d'utiliser un mode de transport de préférence à un autre.

Les régisseurs ne semblent pas vouloir ou pouvoir s'attarder à cet aspect du problème. Ainsi, dans une ordonnance publiée le 28 mars 1963 au sujet d'une demande de Rimouski Transport, on trouve le texte suivant à la page 13:

"La Côte Nord est le débouché naturel de la région du Bas St-Laurent pour la consommation de ses produits. Sans nier cette assertion, la Régie doit se demander quand même si un service entre les deux rives par voie de transbordement ou d'échange d'équipement à Baie-Comeau peut être une entrave aux communications ou aux échanges commerciaux entre la Rive Sud et la Côte Nord."

Dans cette ordonnance, la Régie des Transports refuse une demande à partir seulement des doutes qu'elle se pose, doutes qui sont conditionnés par l'opposition de détenteurs de permis concurrents, désireux de conserver leurs prérogatives.

On peut se demander sur quelles études économiques la Régie base son jugement.

De cette absence d'étude et de contrôle, il résulte donc un système incohérent, sans coordination, tel l'exemple suivant: une marchandise expédiée de Matane à Rivière-du-Loup doit se rendre à Québec par Matane Gaspésie Transport, qui la remet à Dallaire Transport qui la rendra à destination, avec du retard et un coût peut-être plus élevé.

b) Quelques problèmes relatifs aux modes d'émission des permis.

Le contrôle de l'accès à l'industrie par l'émission des permis se fait à la fois selon:

-Les classes de permis (1):

a) Transport général.

b) Transport restreint.

c) Courtier en transport.

-Les services (2) :

a) Local.

b) Longue distance
--- rayon
--- territoire
--- route
--- route restreinte

-La fréquence de service:

a) régulier

b) irrégulier.

-Les permis de transport spécialisé:

a) de lait et de crème

b) d'explosifs et d'articles dangereux

c) par fardiers

d) par camions citernes

e) par camions isothermes

f) par camions blindés

---

(1) Ces notes sont tirées entièrement de l'article 38 de L'ordonnance Générale sur le Camionnage et Règles de Pratique", Régie des Transports, Québec, 1er avril 1962.

(2) On trouvera en annexe des explications sur les différents services énumérés ici.

g) par véhicules spécialement agencés pour déménagement.

h) par véhicules spécialement agencés pour le transport de véhicules-automobiles.

i) par contrat.

Comme le nombre de permis, le genre de marchandise et le service accordé ne correspondent pas toujours aux besoins réels des différentes régions, certains problèmes ont vite fait de surgir lors de l'émission des permis.

Un trop grand nombre de détenteurs de permis amène, tel que déjà souligné dans l'étude sur la camionnage, une trop grande division du volume entre ceux-ci, plus une utilisation partielle de la capacité installée. Il en résulte inévitablement une guerre de taux entre les camionneurs essayant de s'accaparer le colume nécessaire pour survivre. Cette course au volume, observée à l'intérieur d'un mode de transport, présente des répercussions sur les autres: il suffit, en effet, de hausser les taux sur les produits pour lesquels tel mode de transport présente des avantages inhérents et de réaliser, d'autre part, des coupures systématiques de taux toutes les fois que joue la compétition.

Ce mécanisme, on le voit, va à l'encontre des orientations qui peuvent être données à une saine politique de transport, dont l'objectif majeur est de se mettre au service de l'économie en tirant parti des avantages inhérents à chaque mode de transport.

Par contre, une trop grande limitation du nombre de permis aurait vite fait de conduite à un monopole (par ailleurs guère justifiable) si le volume est suffisant pour fournir plus d'une grosse compagnie de transport. Pour empêcher un tel monopole, il devient nécessaire de contrôler les taux, tant à la fixation qu'à leur mise en application. C'est en effet la seule façon d'assurer aux usagers un prix basé à la fois sur la valeur du service et sur les coûts d'opération plutôt que sur la seule valeur du service.

-Les permis rayons.

Loin de vouloir reprendre ici toute l'étude de Sorès sur "La Régie des Transports et le Camionnage dans le Bas St-Laurent" (+), étude où on a schématisé le système actuel de permis et où on a présenté graphiquement les permis en vigueur, il faut cependant endosser sans restriction les remarques faites au sujet des permis rayons.

Le permis rayon ne peut être accepté sans considérer les facteurs d'ordre géographique, démographique et économique.

Ainsi le permis rayon de 30 milles, situé par exemple à St-Yvon du côté nord de la Gaspésie, se résume en fait à un permis qui s'étend sur une longueur de soixante (60) milles le long du littoral, 50% du territoire accordé étant situé dans le fleuve, et la presque totalité du territoire restant n'étant habité qu'en bordure du fleuve (c.f. annexe VII...).

D'autre part, selon qu'on se déplace sur la Côte-Sud, certains permis rayons incluent la Rive Nord du fleuve, mais tel que vu dans l'étude sur les traversiers, on interdit aux détenteurs de ces permis l'accès à la Rive Nord. La traversée sur la Côte-Nord est autorisée par un permis spécial.

Dans ces conditions, on conçoit que le concept du permis rayon à Sherbrooke ou à Montréal soit acceptable parce que rentable, alors que dans le territoire-pilote, c'est l'inverse.

c) La surveillance des permis.

Un autre problème, relatif à la fois aux permis et aux taux, mais qui pour fin de compréhension sera

---

(+) Sorès Inc., La Régie des Transports et le Camionnage dans le Bas St-Laurent, Montréal, février 1964.

traité ici séparément, c'est la surveillance. Il s'agit de la surveillance du territoire autorisé et à desservir, de la marchandise transportée et de l'utilisation effective des permis accordés.

Cette surveillance est actuellement exercée par sept ou huit inspecteurs qui ne relèvent pas de la Régie des Transports mais du Ministère des Transports. Le seul droit de ces inspecteurs est de procéder à une vérification du permis et du chargement des camions dont la présence semble anormale sur une route particulière ou dans une région donnée; ces inspecteurs enquêtent aussi à la suite d'une plainte formulée par un camionneur vis-à-vis un autre transporteur.

Dans les deux cas, des poursuites seraient normalement prises avec une "autorisation écrite et préalable du procureur général" (+).

Cependant, il semble que la poursuite se résume le plus souvent en une réprimande à la compagnie mise en cause, laquelle se verra incitée à respecter dorénavant son permis.

Cette situation ne favorise évidemment pas une saine compétition. Les transporteurs outrepassent leur permis quant à la route autorisée, aux points à desservir ou à la marchandise à transporter, et ceci d'autant plus facilement que les sanctions, les amendes ne sont pas assez élevées pour empêcher la répétition des infractions; ainsi il vaudra souvent la peine de risquer la pénalité afin de pouvoir transporter un volume intéressant et rémunérateur. Enfin, lorsqu'un permis est inutilisé, fut-ce pour une longue période, il pourra s'écouler des mois et des mois avant que la Régie des Transports ne s'en aperçoive et encore, par hasard.

Jusqu'ici, la question des permis a été traitée de façon isolée afin de la mieux cerner; cependant, le contrôle économique que peut exercer la Régie

---

(+) Article 40a, Loi de la Régie des Transports.

des Transports dépend à la fois et de façon très étroite des permis et des taux. La situation sur le territoire-pilote illustre très bien ceci: en limitant le nombre de détenteurs de permis longue distance, on laisse aux transporteurs existants un plus gros volume à transporter; ceux-ci peuvent alors faire une meilleure utilisation de la capacité installée et en conséquence amortir leurs coûts fixes sur une plus grande quantité de marchandises et offrir de meilleurs taux. Ce n'est là qu'un exemple qui démontre la corrélation entre les permis et les taux.

D'autre part, les taux affectent en définitive le mouvement des marchandises, entre le producteur et consommateur aussi bien que les revenus du transporteur et sa situation financière, voire même son existence.

2.- Les taux.

a) Réglementation et application

La réglementation des taux par la Régie des Transports est basée sur le principe suivant émis dans la loi de la Régie des Transports:

> "Les prix et les taux exigés par un propriétaire de service de transport doivent être justes et raisonnables" (Art. 18).

Quant à la fixation des taux, seule la Régie des Transports peut mettre en application et surveiller une politique des taux tout en veillant à la rentabilité des entreprises, et en poursuivant en même temps certains objectifs économiques. La loi prévoit que le propriétaire de service de transport:

> "doit fournir à la Régie, avant de commencer ses opérations et chaque fois qu'elle le requiert, la liste de ses prix et de ses taux" (Art. 18).

> "La Régie peut, après enquête, de la propre initiative, ou à la requête d'une partie intéressée, modifier les prix et les taux exigés par tout propriétaire d'un service de transport, de manière à les rendre justes et raisonnables."
>
> "Il est illégal pour un propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux ..."
>
> "La Régie a et a toujours eu le pouvoir de fixer ou d'établir des taux justes et raisonnables" (Art. 19)

Les pouvoirs accordés à la Régie des Transports pour la fixation et le contrôle des taux ne sont donc pas partiels mais complets.

Malgré l'imprécision apparente que revêtent les mots "justes et raisonnables", il faut noter qu'il eut été impossible de statuer sur la multiplicité des cas pratiques qui pouvaient se présenter et de déterminer toutes les conditions requises pour qu'un taux soit alors considéré "juste et raisonnable".

Cette appellation se révèle au contraire assez souple pour laisser toute liberté à la Régie des Transports vis-à-vis n'importe quel problème propre à un expéditeur, un transporteur, à toute une régie ou à deux modes de transport entre eux, v.g. le camionnage et le cabotage.

Malheureusement, le politique de la Régie des Transports en matière de taux n'exploite guère cette latitude de pouvoir et cette souplesse qui lui confère la loi. La procédure en vigueur pour la fixation des taux et la revision de ceux-ci est trop peu rigoureuse et les critères sont pratiquement inexistants.

Le manque d'informations statistiques sur le mouvement des marchandises entre les régions et sur les coûts d'opération des compagnies de transport laisse une large place à l'à-peu-près.

Les détenteurs de permis doivent déposer leurs taux de transport auprès de la Régie. Si les taux semblent assez près de ce qui existe déjà, la Régie les accepte; ils entrent alors en vigueur, et en principe, les détenteurs de permis sont supposés s'y conformer. Pour déterminer si les taux sont "justes et raisonnables", la Régie ne fait elle-même aucune étude; elle se base sur les taux déposés par les "Aviseurs en taux de transport Inc.", une société privée s'occupant de la publication de taux et appartenant elle-même aux membres de l'Association du Camionnage du Québec Inc... Or, les taux déposés par les aviseurs sont, comme tous les autres, assujettis à l'approbation de la Régie des Transports et ne devraient pas finalement servir de critère à la Régie.

Même s'il faut reconnaître que les "Aviseurs" ont réussi à apporter une certaine uniformisation dans les taux, parce que les plus importants transporteurs en font partie, il reste que la très grande majorité des camionneurs n'en sont pas membres. Il en résulte plusieurs échelles de taux plus ou moins différentes, puisque les autres camionneurs qui ne sont pas membres des "Aviseurs" soumettent leurs propres taux à la Régie des Transports, qui les accepte.

Ce manque de contrôle donne lieu non seulement à un système incohérent, mais crée également des problèmes qui retardent en définitive l'industrie du transport.

Les conséquences de ce système ne peuvent manquer de se faire sentir. Ainsi, dans le territoire-pilote, l'étude des taux a révélé que:

-l'échelle actuelle des taux de transport dans le territoire-pilote défavorisait nettement le déplacement interne.

-le coût de transport à la tonne/mille pour différents trajets dans le territoire-pilote indique l'absence de critères précis et scientifiques dans la fixation des taux.

-le coût de transport pour le déplacement de produits effectué entre deux points du territoire qui ne

sont pas les localités d'entente prévues (Rivière-du-Loup, Rimouski, Mont-Joli, Matane, Amqui) se calcule au millage.

-Il résulte de tout ceci qu'un avantage très net est accordé à Montréal, ce qui constitue un obstacle de plus à la décentralisation industrielle. Les tableaux XVI à XIX inclusivement illustrent cette situation.

L'absence de contrôle tarifaire effectif par la Régie des Transports est aussi un frein à la modernisation et à la mise sur pied d'arrangements moins coûteux pour l'usager, par exemple, l'utilisation des traversiers par les camionneurs de la Côte Nord qui pourraient alors offrir des taux moins élevés à leurs clients (1).

Enfin, dans une situation de monopole, le manque de réglementation efficace des taux amènera facilement une hausse exagérée des tarifs sur les produits non sujets à la compétition avec les autres modes de transport.

b) La surveillance des taux.

La surveillance des taux est tout aussi nécessaire que la surveillance des permis. Il serait en effet inutile de faire des études économiques sur les coûts d'opération et la demande de transport pour déterminer des tarifs, si les transporteurs peuvent se livrer une guerre en réduisant à qui mieux mieux les taux afin de s'accaparer le plus de volume possible.

La surveillance des taux n'étant pas mieux organisée actuellement que la surveillance des permis, cette lutte de taux entre camionneurs est monnaie courante dans le territoire-pilote, et nuit aussi bien aux

---

(1) Sept-Iles constitue un autre exemple du manque d'intégration des tarifs dans la province. Il arrive en effet qu'il en coûte plus cher pour faire livrer certaines denrées du quai à la ville que pour un trajet de plusieurs centaines de milles par mer.

transporteurs qu'aux usagers. Ces derniers supportent en définitive cette guerre des taux par les hausses de prix du transport sur les produits moins sujets à la concurrence des autres transporteurs.

3.- Structure financière.

Les fonctions de la Régie des Transports, dans son contrôle économique des transports, comprennent aussi une action au niveau des structures financières des compagnies.

La Régie des Transports exige la production des bilans des détenteurs; cependant, il n'existe pas de comptabilité standard, les bilans déposés ne sont pas compilés, d'où l'absence de statistiques sur les opérations des transporteurs. Il n'y a aucune surveillance des émissions d'actions par des détenteurs et par conséquent, un même exploitant peut se glisser dans plus d'un mode de transport, sur un parcours concurrent (forme de monopole), sous le couvert d'un nom fictif. Cette situation se retrouve actuellement auprès des transporteurs contrôlés par la Régie des Transports.

Enfin, s'il existe de nouvelles facilités dans l'industrie du transport (ex: les traversiers), l'absence de renseignements sur le volume et les coûts d'opération ne peut qu'inciter la Régie des Transports à ignorer la possibilité de modification de la réglementation existante, au détriment d'un service amélioré.

C.- LE CONTROLE SECURITAIRE.

En plus d'assurer à l'industrie du camionnage un fonctionnement efficace tant au point de vue service offert qu'au point de vue rentabilité (ce qui est primordial), la Régie des Transports se doit d'assurer le maximum de sécurité aux membres de l'industrie et à ses usagers. A ce sujet, la loi de la Régie des Transports décrète d'ailleurs ce qui suit:

"La Régie peut en outre:

-imposer aux propriétaires de services de transport l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à améliorer leur service.

-réglementer les conditions de salubrité et de sécurité de ces services" (Art. 21).

"La Régie peut rendre des ordonnances pour assurer la sécurité et l'avantage du public et de l'exécution de tout contrat de franchise comportant l'usage de la propriété ou des droits publics" (Art.26).

Malgré ces autorisations, on ne retrouve cependant aucun texte spécial émis par la Régie des Transports au sujet du contrôle sécuritaire, sauf quelques remarques dans l'ordonnance générale sur le camionnage, relatives au transport des explosifs, à l'échange d'équipement et aux assurances des camionneurs résidant hors de la province.

Evidemment, la réglementation émanant des autres ministères au sujet de la circulation routière s'applique aussi aux transporteurs publics, v.g. le code de la route et les arrêtés en conseil concernant la réglementation de la circulation lourde sur les chemins publics de la province de Québec.

Deuxième partie: les objectifs

Face à l'attitude actuelle de la Régie des Transports, tant au niveau du contrôle sécuritaire que du contrôle économique, il est évident qu'une action vigoureuse doit être entreprise.

Comme la Régie des Transports dépend elle-même du Ministère Provincial des Transports, il appartient à ce dernier de lui tracer une ligne de conduite, une politique à suivre.

Alors, la Régie des Transports, pour être efficace et remplir son rôle d'organisme de contrôle, devra être munie des instruments nécessaires pour atteindre l'objectif que laissent prévoir les pouvoirs juridiques dont elle dispose. Le gouvernement provincial, dans son mémoire à la Commission Royale des Transports au Canada, disait lui-même au paragraphe 237: "A notre avis, le fait qu'il y ait un problème des transports au Québec s'explique par un développement un peu au hasard et par un manque de planification des moyens de transports. A cela s'ajoute que l'on ne semble pas avoir tenu suffisamment compte des exigences sans cesse croissantes et multiples des services de transport au plus bas prix possible."

Les principaux problèmes que doit envisager de solutionner une politique provinciale des transports sont créés dans les diverses régions par des différences marquées entre la géographie physique et économique, la diversification des industries manufacturières et les dimensions très variables au marché.

Les difficultés ne sont donc pas les mêmes à l'intérieur de chaque région, et pour les résoudre, il faut chercher à promouvoir le développement régional par la mise sur pied d'un système de transport souple, approprié, efficace et intégré si nécessaire.

Une politique des transports doit donc pouvoir répondre autant aux besoins d'une région qui accuse un développement soudain et considérable qu'à ceux des régions éloignées des principaux centres et qui nécessitent un effort spécial afin d'y amorcer une décentralisation industrielle.

En même temps, une politique des transports doit non seulement tenter de résoudre les problèmes posés par les nouvelles techniques du transport rail-route (piggy-back) et mer-route (fishy-back) par exemple, mais doit aussi tenter d'en tirer le meilleur parti possible, dans chaque région où un système pourrait avoir des avantages pratiques et économiques.

De toute évidence, il est donc impossible de parvenir à une expansion équilibrée du transport, qui réponde à la fois aux besoins provinciaux et régionaux et qui procure le maximum de service au minimum de frais, sans recourir à la recherche et à la planification.

Il se révèle donc qu'un double objectif doit être retenu:

-procéder à l'élaboration d'une politique provinciale des transports,

-munir la Régie des Transports d'un bureau de recherche nécessaire lui permettant de prendre des décisions judicieuses dans un contexte économique et provincial.

Troisième partie: les moyens.

Face aux deux grands problèmes qui se présentent actuellement dans l'industrie du transport, soit l'absence d'une politique générale des transports et le manque d'efficacité de la Régie des Transports, il y a une double action à entreprendre pour remédier à ces carences. Même si l'étude du rôle et du fonctionnement de la Régie des Transports fait ressortir l'état précaire de la politique des transports au Québec, on ne peut en attribuer la faute directement à la Régie. Celle-ci peut bien donner son avis au ministre des Transports sur l'orientation d'une telle politique, mais il ne lui appartient pas de la définir et encore moins de l'élaborer.

C'est le Gouvernement du Québec lui-même qui, fort de l'orientation de sa politique économique, doit décider des actions à entreprendre vis-à-vis le transport. Ce faisant, le Gouvernement devra tenir compte de la présence du Fédéral spécialement en ce qui concerne l'intégration avec certains modes de transport v.g. pour le piggy-back. Le gouvernement provincial devra aussi tenir compte des différents agents économiques impliqués soit, l'industrie du transport elle-même et les associations qui la représentent, les différentes régions et leurs besoins particuliers, l'industrie et le commerce.

Pour recueillir et concilier ces différentes opinions et besoins, la création d'un "conseil consultatif des transports" suggérée par la Commission MacPherson semble toute appropriée.

Ce conseil, cet organisme consultatif en transport, (c'est ainsi que nous l'appellerons), travaillerait à l'échelle provinciale et serait "dégagé de toute responsabilité en matière de réglementation du transport et autorisé à consulter toutes les parties intéressées" (+). Cet organisme serait rattaché directement au Ministère des Transports.

(+) Commission Royale d'Enquête sur les Transports, Ottawa. Volume II, 1961, page 220 et 204.

Cet organisme consultatif en transport aurait comme fonctions:

-De déterminer les objectifs d'une politique générale du transport au Québec et de proposer les mesures permettant de réaliser ces objectifs;

-D'organiser périodiquement des rencontres avec les associations et les compagnies de transport les plus importantes afin d'étudier l'évolution et l'orientation dans l'industrie du transport. Ces tables rondes, en plus d'être une excellente occasion aux tenants des divers modes de transport de se rencontrer et de discuter, permettraient aussi une étude constante de la situation. Ce genre de rencontre se révélerait "profitable aux expéditeurs, à l'industrie du transport et à ceux qui sont chargés de faire des recommandations sur la ligne de conduite que doit suivre le gouvernement".

Cet organisme consultatif pourrait aussi entrer en contact avec les différents ministères, l'industrie et le public.

De son côté, la Régie des Transports n'étant pas actuellement munie de tous les instruments nécessaires à son bon fonctionnement, devrait posséder son propre bureau de recherches dont la fonction serait de:

-la conseiller pour l'émission et le contrôle des permis;

-voir au contrôle effectif des taux, par l'étude des coûts d'opération, tout en tenant compte des projets de développement, par exemple,pour favoriser la décentralisation industrielle;

-rechercher les formes d'organisation qui permettraient de desservir plus adéquatement et plus économiquement la population;

-étudier et vérifier annuellement le bien-fondé des subsides et leur utilité;

-étudier tout autre sujet connexe et en informer la Régie.

Ces études sur l'offre et la demande des transports permettraient à la Régie d'exercer vraiment un contrôle économique et sécuritaire sur l'industrie du transport, parce que désormais les données nécessaires seraient disponibles et analysées en vue de l'émission des permis et de la fixation des taux.

De plus, ce bureau de recherches attaché à la Régie des Transports, pourrait:

-Etudier les effets de toute législation et décision en matière de transport et proposer les correctifs nécessaires;

-Conseiller le Ministère des Transports et le gouvernement provincial dans les pourparlers avec le fédéral, pour atteindre des objectifs communs et une collaboration entre les deux gouvernements en matière de transport.

-Prévoir les besoins futurs au niveau de la Province et des régions au moyen d'un plan élaboré dans le but de déterminer un volume maximum de services de transport à partir de la connaissance des particularités et de l'évolution de la demande pour ces services.

-Etudier une coordination possible des investissements publics dans les divers modes de transport en fonction d'objectifs bien définis.

A propos de ce Bureau de Recherches, il y a peut-être lieu d'envisager qu'il soit complètement indépendant de la Régie des Transports. Mais dans un cas ou dans l'autre, ce qu'il importe de réaliser, c'est l'obligation controlée, pour la Régie des Transports, de se servir effectivement des travaux du Bureau de Recherches pour rendre ses décisions.

Ceci est d'autant plus important qu'il n'existe pas de droit d'appel des décisions de la Régie des Transports si ce n'est "sur des questions de compétence ou de droit".

Enfin, la mise sur pied d'un tel Bureau de Recherches devrait être accompagné d'une surveillance ou d'une émulation quelconque pour l'empêcher de sombrer dans la routine.

Toute réorganisation de la Régie des Transports devrait être suivie par une surveillance efficace des décisions prises et par des structures financières uniformes au niveau des compagnies. C'est ce dont traitera le reste de ce chapitre.

A.- CONTROLE ECONOMIQUE.

La première partie du texte a montré comment la Régie des Transports, par l'émission des permis, était à même de contrôler l'accès à l'industrie du transport. C'est dans ce contexte que le rôle d'un groupe de chercheurs à la Régie des Transports sera élaboré.

1.- Les permis.

La présence de spécialistes à la Régie des Transports pourrait ne rien modifier à la procédure à suivre pour l'émission des permis.

La Régie, pour avoir de meilleurs critères sur lesquels appuyer ses décisions, soumettrait son problème aux chercheurs. Ceux-ci, en effectuant, à l'aide de données statistiques, des études sur l'offre et la demande du transport, contribueraient à offrir aux différentes régions un service plus adéquat parce que les permis seraient "régionalisés", c'est-à-dire qu'on y tiendrait vraiment compte des facteurs particuliers aux régions.

Dans le cas du territoire-pilote, par exemple:

-le manque de coordination dans un même mode de transport ne se retrouverait plus,

-la coordination entre les divers modes de

transports (v.g. les traversiers et le camionnage) serait un problème étudié à fond et solutionné au meilleur avantage du public en général,

-le nombre de compagnies petites et grandes opérant dans le territoire-pilote serait proportionné à la population, aux commerces et à l'étendue du territoire,

-les permis rayons ne seraient guère utilisés dans le territoire-pilote parce qu'ils ne tiennent pas compte de facteurs d'ordres géographique, démographique et économique précis.

Dans une telle perspective de régionalisation des permis, ceux-ci pourraient être émis en fonction d'un nouveau système qui serait plus conforme à l'équipement des compagnies existantes et aux besoins du territoire. En effet, les gros transporteurs sont bien équipés pour le transport longue distance, et il leur est impossible de donner un service quotidien régulier dans toutes les localités de la région; par ailleurs les moyens et les petits transporteurs bien organisés font beaucoup moins de longue distance, mais ont, par contre, un service de distribution rentable parce que leurs coûts d'opération comportent beaucoup moins de frais fixes.

Les compagnies équipées pour le transport longue distance pourraient s'y consacrer exclusivement à partir du point de production vers des centres de distribution de marchandise dans la région, et transporter la marchandise originant du territoire-pilote à destination des autres régions. Le même système pourrait être appliqué en ce qui concerne la circulation interne des marchandises entre les points éloignés du territoire-pilote.

Par contre, les petits camionneurs ne feraient pas de longue distance, mais s'occuperaient d'une distribution quotidienne des marchandises. En même temps, il y aurait collection de la marchandise qui serait acheminée immédiatement vers son point de destination en arrivant à l'entrepôt. Là où le volume serait moins important, l'usage de plus petits camions aiderait à assurer la rentabilité du service. De plus, les permis de transport

accordés seraient basés sur la grandeur du territoire concerné, sur sa densité de population, sur son activité économique et commerciale, en évitant de diviser entre deux camionneurs le volume à transporter, afin d'utiliser l'équipement à sa pleine capacité.

Il en résulterait un service quotidien plus efficace et moins dispendieux pour l'usager.

Les gros et les petits transporteurs en tireraient avantages parce que leurs entreprises rempliraient une fonction plus rentable, plus conforme à leur équipement et plus régulière dans la fréquence du service.

Enfin, les centres de distribution et de collection de la marchandise pourraient être les points d'intégration des systèmes de transports routier, ferroviaire et maritime.

Différentes modalités d'exploitation pourraient être prévues pour le fonctionnement des entrepôts situés aux points de distribution.

Les entrepôts pourraient être la propriété commune des transporteurs. Les frais de construction, d'administration, d'entretien et d'opération seraient payés par versement mensuel selon la grandeur de plancher occupé. Des compagnies privées dans les villes de Québec et Montréal, par exemple, exploitent à profit de tels entrepôts aux frais des camionneurs.

Il y aurait d'autre possibilité, comme par exemple la propriété d'Etat. Les entrepôts, propriétés du Gouvernement, seraient administrés par l'Etat. Les camionneurs paieraient aussi un loyer mensuel comme dans le cas des entrepôts frigorifiques. Cette deuxième hypothèse est à envisager, dans l'éventualité d'un apport de l'Etat afin de parvenir à une baisse des taux de transport dans la région, non seulement grâce à une diminution des frais d'entreposage qui sont importants, mais aussi en empêchant une multiplication dispendieuse des entrepôts par chaque compagnie existante.

Un tel système permettrait une spécialisation du transport selon l'équipement possédé. Il empêcherait également une division du volume entre les compagnies existantes, aussi bien sur les parcours longue distance que pour la distribution interne.

2.- Les taux.

Le rôle des spécialistes à la Régie des Transports revêtirait une importance toute particulière en ce qui regarde les taux. En effet, on a vu que la tarification affecte en définitive le mouvement des marchandises entre les régions économiques aussi bien que le revenu des transporteurs. Comme la Régie des Transports possède déjà tous les pouvoirs nécessaires pour établir une bonne tarification, elle pourrait utiliser largement les services des spécialistes, non seulement pour étudier le bien fondé des taux suggérés par les transporteurs, mais surtout pour élaborer une politique de taux propre à favoriser la décentralisation industrielle, en se basant sur une distribution adéquate des subsides et en effectuant un contrôle périodique sur l'impact économique régional de ces subsides (1). Les chercheurs attachés à la Régie des Transports auraient aussi pour tâche de déceler et de déterminer la possibilité d'une organisation moins coûteuse pour les usagers, c'est-à-dire de voir à l'intégration des transports aussi bien au niveau des taux que des permis. Cette façon de procéder s'avérerait beaucoup plus réaliste que la méthode actuelle qui consiste à ne juger, en grande partie, que sur les taux publiés par les Aviseurs en taux.

Enfin, la présence des spécialistes à la Régie des Transports permettrait une revision périodique des taux, revision basée sur les changements survenus dans le volume à transporter et les coûts d'opération, afin de déterminer s'il y a lieu de hausser ou de baisser les taux.

---

(1) Voir le chapitre sur le transport routier et ferroviaire: La redistribution des subsides.

Effectuer ces études conduirait à une régionalisation des taux. Ceux-ci seraient toujours fixés en fonction de l'offre et de la demande des régions, et de certains besoins particuliers d'intégration ou de décentralisation.

3.- Structures financières.

Toutes ces études effectuées par la Régie des Transports, au bénéfice de l'industrie du transport en général, sont impossibles sans la collaboration des transporteurs. La Régie des Transports pourrait établir un système de comptabilité standard auquel devraient se conformer les compagnies de transport. La détermination précise des coûts d'opération et des revenus des transporteurs est primordiale pour établir une réglementation valable.

"La situation économique pressante dans l'industrie hautement compétitive du transport accroît l'importance des systèmes adéquats de comptabilité et de coût des opérations. De même, plusieurs projets importants doivent être entrepris pour édicter de nouvelles règles et pour modifier la réglementation existante suite aux nouveaux types de facilités et aux changements dans les techniques d'opérations entreprises par les transporteurs" (+).

A cette fin, la Régie des Transports, après avoir élaboré un système de comptabilité uniforme auquel se conformeraient les transporteurs publics devrait:

-Surveiller les comptes pour assurer que les règles de comptabilité prescrites soient respectées;

-Préparer des études et analyses de coûts et revenus de transport dans les différentes régions;

(+) Interstate Commerce Commission, 77th Annual Report, page 150, U.S. Government Printing Office, Washington, 1964.

-Maintenir un inventaire de l'équipement des compagnies de transport, et posséder des statistiques d'évaluation par localité, par région et pour la province.

Seule la possession de ces renseignements pourrait permettre à la Régie des Transports et à son bureau de recherche de connaître les conditions d'opération des transporteurs et de statuer adéquatement sur les permis et les taux, en conformité avec les besoins régionaux, tout en respectant la ligne tracée par une politique provinciale des transports. Alors, la Régie exercerait vraiment un contrôle valable sur l'industrie du transport conçue en fonction de l'économie des régions et de la province.

4.- La surveillance des permis et des taux.

Une fois la Régie réorganisée, le bon fonctionnement du système ne dépendrait plus que de la fonction de surveillance afin d'obliger les transporteurs au respect des décisions en ce qui concerne les permis autorisés et les taux fixés.

Il n'est pas question d'énumérer et de décrire ici les divers modes de surveillance à exercer, le nombre et la qualification des inspecteurs, le genre de poursuites à intenter, mais plutôt d'attirer l'attention sur la nécessité d'une surveillance adéquate.

Sans elle, les études économiques sur l'offre et la demande de transport deviennent tout simplement inutiles, car rien n'oblige vraiment les transporteurs à se conformer aux décisions prises conformément aux résultats de ces études.

B.- CONTROLE SECURITAIRE

L'article 21 de la loi de la Régie des Transports donne à cet organisme les pouvoirs nécessaires de

réglementation en vue de la sécurité des services de transport.

Même si plusieurs mesures sécuritaires existent déjà en vertu de certaines lois, de différents organismes, des exigences des compagnies d'assurance ou sous la propre initiative des compagnies de transport les plus importantes ou les plus sérieuses, beaucoup de petits transporteurs ne s'astreignent pas volontiers aux mesures sécuritaires.

En 1962, il y avait près de 285,000 véhicules commerciaux de tous genres enregistrés au Québec, dont 42,500 unités appartenant au transport public et appelées à effectuer à elles seules la plus grande partie du millage. Il n'y a donc aucun doute sur le besoin d'uniformisation des règles de circulation routière en ce qui concerne le transport public, afin d'assurer aussi bien à l'industrie du camionnage qu'au public en général le maximum de sécurité, et de réduire ainsi les centaines de pertes de vie, les milliers de blessures et les pertes matérielles qui se produisent annuellement.

La Régie pourrait donc conjointement avec le Ministère des Transports ou avec d'autres organismes privés ou gouvernementaux, collaborer à la mise au point de techniques modernes pour la prévention des accidents, ou au développement de nouvelles techniques de sécurité.

La Régie pourrait surtout agir sur des points précis auprès de l'industrie du camionnage et exiger, par exemple:

1.- l'inspection obligatoire et à intervalles réguliers des véhicules-moteurs publics et émettre des certificats sur l'état mécanique des voitures;

2.- limiter le nombre des heures successives au volant;

3.- déterminer les appareils standards de sécurité à être adoptés obligatoirement par les transporteurs publics;

4.- exiger un examen médical annuel pour tout chauffeur commercial.

CONCLUSION

Les différents moyens proposés veulent corriger la situation anormale des transports dans la région-pilote et, par ricochet, dans la province.

Compte tenu de la présence du fédéral et du provincial dans cette activité, la Régie des Transports a quand même juridiction sur le transport de marchandises par camionnage et cabotage. Elle détient tous les pouvoirs nécessaires pour exercer le rôle qui lui incombe en tant qu'organisme de contrôle, au point de vue économique et sécuritaire, mais elle ne les utilise pas. Le manque d'utilisation des pouvoirs par les régisseurs peut provenir du manque de recherche à la Régie et du manque de directives de la part du Ministère des Transports.

Une intervention du Ministère des Transports devient nécessaire pour établir une ligne de conduite et une véritable politique provinciale.

La Régie des Transports devra être munie d'un bureau de recherches de sorte qu'elle soit vraiment en mesure de réaliser les objectifs de cette politique provinciale.

CONCLUSION GENERALE

Parmi l'ensemble des phénomènes économiques, les transports revêtent sans nul doute une importance primordiale en raison du rôle déterminant qu'ils jouent dans le système de distribution et même dans le processus de production. Ce rôle prend des proportions plus élevées:

-dans le cas des territoires en voie de développement où le produit intérieur brut est relativement faible;

-dans le cas des territoires situés à une grande distance des centres de consommation.

Les moyens de transport assurent le déplacement de marchandises du producteur au consommateur immédiat. Ils acheminent les marchandises les plus diverses en provenance de points pour lesquels ils constituent une utilité marginale relativement faible à d'autres points pour lesquels elles sont relativement élevées. Ils permettent de briser un des goulots d'étranglement qui s'oppose à l'utilisation des ressources d'un territoire: la distance géographique.

Cette fonction d'échanges entre les marchés que remplissent les transports est rendue possible par leur action sur les trois dimensions du marché d'un produit: le coût, le temps et l'étendue du marché.

1.- Le coût

La diminution du coût encouru dans le transport entre deux régions déterminées s'obtient grâce aux modifications apportées aux facteurs physiques, économiques et légaux qui interviennent dans l'activité des transports. En effet, la mise en place d'une infrastructure adéquate - routes, ports, aéroports, voie ferrée - permet aux transporteurs de minimiser les frais

d'opération et d'en faire profiter l'entreprise. L'application de critères scientifiques dans la fixation des taux favorise l'établissement d'un réseau de transport efficace et économique qui tient compte des intérêts de l'expéditeur et de celui du transporteur. De plus, toute réglementation légale bien conçue, notamment celle qui se réfère aux permis, qui n'oppose pas d'obstacle au libre échange, joue en faveur d'une augmentation de trafic, voie d'accès à une plus grande rentabilité. Toutes ces actions se traduisent par une réduction des dépenses de production et exercent une influence sur le prix auquel sont offertes les denrées sur le marché. Les avantages commerciaux que présente un produit à prix économique sont nombreux; les plus importants sont: le renforcement de la position compétitive des expéditeurs d'une région et la possibilité de consommation illimitée pour des marchandises non produites à l'échelle locale.

2.- Le temps.

Les transports utilisent une deuxième dimension pour activer la fonction d'échange entre les marchés: le temps. Son action porte de façon principale sur l'efficacité du service, la possibilité de diversifier la consommation de produits et la disponibilité de produits de qualité. L'amélioration des moyens de communication permet non seulement d'acheminer les produits de façon plus rapide mais aussi d'offrir un service plus efficace aux consommateurs; de plus, certains modes de transport présentent des avantages qui rendent possible l'accès aux marchés de produits qui, par leur nature, exigent un déplacement rapide.

Les transports assurent la livraison rapide du producteur au marché, ce qui dans le cas de toute hausse de consommation permet d'éviter le gaspillage. De plus, les consommateurs profitent de la qualité maximum parce que tous les effets de détérioration ont été minimisés.

3.- L'accès aux marchés.

Le troisième outil utilisé par les transports pour remplir leur fonction d'échange entre les marchés est celui de faire reculer les frontières des régions. Cette action qui s'inscrit dans le cadre des relations qui unissent les transports au développement économique se présente de deux façons selon que les moyens de communication suivent l'exploitation des ressources ou la précèdent.

L'amélioration des moyens de communication entre deux régions se traduit non seulement par une diminution du coût de transport et une rapidité de déplacement mais aussi rend le marché accessible aux productions des régions intéressées. L'accessibilité au marché facilite à son tour l'augmentation de la demande et, en conséquence, celle de la production et du revenu brut régional. Ainsi un réseau de transports efficace constitue un élément nécessaire à la croissance économique d'une région.

L'ouverture de nouvelles routes ou l'établissement d'une voie ferrée s'avère parfois nécessaire pour permettre l'utilisation ultérieure des ressources d'un territoire, même si les opérations de transport ne déplacent pas dans l'immédiat un trafic qui justifie les investissements d'infrastructure. Cette démarche qui constitue un pari pris sur l'avenir est conforme à toute politique qui accorde une attention spéciale à l'Economie régionale en accélérant son expansion.

De plus, une telle politique se révèle une incitation puissante au développement régional car elle apporte la solution à un des problèmes que pose l'industrialisation: la localisation industrielle. De façon générale, les établissements industriels se situent aux endroits où il est possible d'obtenir un prix de revient minimum. Les transports, conjointement avec d'autres facteurs comme la disponibilité de matières premières, d'énergie et de main-d'oeuvre, contribuent à l'élévation du niveau des échanges entre diverses régions par l'offre de conditions favorables à l'établissement de nouvelles entreprises. Tout projet de localisation industrielle retient, comme l'un des facteurs qui interviennent dans la décision finale, les moyens de transports disponibles en vue de l'acheminement rapide et à bon marché des produits au marché.

BIBLIOGRAPHIE

CAMU, Pierre — Problèmes des Transports dans la région du Bas Saint-Laurent, préparé pour le Conseil d'orientation économique du bas Saint-Laurent, Québec 1960.

MASSUE HUET — The Region with a Future, The Gulf and Lower St.Lawrence, préparés pour the Lower St.Lawrence and Gulf, Development Association, Montreal 1962.

ISARD — Methods of Regional Analysis The M.I.T. press, 1963.

PEPIN , P.Y. — "La symbiose progressive des régions Gaspésie Rive-Sud et Côte-Nord.", dans l'Actualité Economique, janvier mars 1960.

LACKLIN, P. — Economics of Transportation, R.D. Irwin, Inc. Homewood 111, 1954.

UNITED NATIONS — Transport Problems in Relations to Economic Development in West Africa.

DUN'S REVIEW — Juin 1960- 1961- 1962- 1963- 1964-

MASSUE HUET — Year Round Navigation between Rimouski and the North Shore in the Gulf of St. Lawrence, Montreal, 1957, (Chambre de Commerce de Rimouski)

DOMINION BUREAU OF STATISTICS: — Shipping Report, PART I to IV, 1962.

" " — Transports routiers de marchandises, Province de Québec 1962.

" " — Motor Vehicule Traffic Accidents, 1963

MINISTERE DE LA VOIRIE:	Loi concernant le Ministère de la Voirie et extraits de lois spéciales, Québec 1963.
" "	Recensement des véhicules (1962) Service technique de la circulation
HEWES ET OGLESBY	Highway Engineering, N.Y. 1958
The Automotive Transport Association	Ship by Truck.
AMERICAN TRUCKING ASSOCIATION, INC.	1963, American Trucking, Trends préparé par le département d'économie des transports, Washington, D.C.
AVISEURS en TAUX de Transport Inc.	Tarifs Nos. 60, x 105A, 200F, 200G, 15A, 100A, 15B, 70, 90, 101A.
SORES INC.	La Régie des Transports et le camionnage dans le Bas St-Laurent, préparé par André Anctil pour le Ministère de l'Industrie et du Commerce, Montréal 1964.
I.C.C.	Subsidy and Subsidylike Programs of the U.S. Government, 1960.
I.C.C.	Interstate Commerce Commission Activities 1937-1962, Washington 1962.
FREAS H.	Aspects of Transportation Based on Regulatory Experience in the United States. A paper delivered to the High Authority, European Coal and Steel Community, Luxembourg, October 10, 1958. Interstate Commerce Commission, Washington, 25 D.C.

REGIE DES TRANSPORTS — Loi de la Régie des Transports.

Ordonnance générale sur le camionnage et Règles de pratique.

I.C.C. — Substituted service charges and practices of far hire carriers and freight forwarders (piggy-back service), 1964.

Commission Royale d'Enquête sur les perspectives économiques du Canada.

BOURRIERES, Paul — L'économie des Transports dans les programmes de développement. Presses Universitaires de France.

Ministère de l'Industrie et du Commerce — Cabotage au Québec.

Canadian Ports and Seaway Directory.

W.F.A. Turgeon — Report of the Royal Commission on Transportation. Imprimeur de la Reine.

MHUN, Henry A. — "Ville de Hauterive", Montréal.

PETERSON, John E. — Airports for Jets.

LESSARD, J.C. — Les Transports au Canada.

Chambres de Commerce de Baie Comeau, Hauterive, Mont-Joli, Rimouski, Sept-Iles: Mémoire à l'intention de l'Honorable Jean Lesage.

ANNEXE I

CLASSIFICATION DES TRANSPORTEURS AERIENS

TRANSPORTEURS AERIENS NATIONAUX:

Classe 1- Transporteurs aériens à services à horaire fixe.

Transporteurs aériens qui offrent un service de transport public, par aéronef, des personnes, du courrier et (ou) des marchandises, desservant, en conformité d'un horaire et moyennant une taxe unitaire, des points désignés.

Classe 2- Transporteurs aériens à services réguliers entre points déterminés.

Transporteurs aériens qui offrent un service de transport public, par aéronef, des personnes, du courrier et (ou) des marchandises, desservant, sur un itinéraire type et avec une certaine régularité, et moyennant une taxe unitaire, des points désignés.

Classe 3- Transporteurs aériens à services irréguliers entre points déterminés.

Transporteurs aériens qui offrent, d'une base désignée, un service de transport public, par aéronef, des personnes, du courrier et (ou) des marchandises, desservant, moyennant une taxe unitaire, une région définie, ou un ou plusieurs points déterminés.

Classe 4- Transporteurs aériens à services de frètement

Transporteurs aériens qui offrent, d'une base désignée, un service de transport public, par aéronef, des personnes et (ou) des marchandises, moyennant une taxe

au mille ou à l'heure applicable au frètement d'un aéronef entier, ou moyennant toute autre taxe que la Commission peut permettre.

Note: L'ordonnance générale no 6/52 de la Commission des Transports aériens divise les transporteurs aériens à services de frètement (classe 4) en trois groupes:

Groupe A- Transporteurs aériens de la classe 4 qui exploitent un ou plusieurs aéronefs ayant chacun une charge disponible dépassant 6,000 livres;

Groupe B- Transporteurs aériens de la classe 4 qui exploitent un ou plusieurs aéronefs ayant chacun une charge disponible dépassant 1,100 livres mais ne dépassant pas 6,000 livres;

Goupe C- Transporteurs aériens de la classe 4 qui exploitent un ou plusieurs aéronefs ayant chacun une charge disponible ne dépassant pas 1,100 livres.

Le ou les groupes auxquels appartient chaque titulaire de permis de la classe 4 sont indiqués après le chiffre représentant la classe de service. Exemples: 4C, 4AB, etc. La répartition par groupes ne s'applique actuellement qu'aux aéronefs à voilure fixe utilisés dans les services de frètement.

Classe 5- Transporteurs aériens à services contractuels

Transporteurs aériens qui n'offrent pas de service de transport public mais qui transportent des personnes et (ou) des marchandises uniquement en conformité d'un ou de plusieurs contrats particuliers.

Classe 6- Aéro-clubs

Transporteurs aériens légalement constitués en tant qu'organismes sans but lucratif ayant pour fin d'as-

surer à leurs membres des possibilités d'entrainement au vol et de vol récréatif.

Classe 7 - Transporteurs aériens à services spéciaux.

Transporteurs aériens qui exploitent des services aériens commerciaux à des fins que ne prévoit aucune autre classe.

ANNEXE II

Methodologie suivie:

L'étude du transport dans la région-pilote a nécessité trois enquêtes concernant le transport routier effectué par les voituriers qui empruntent les routes de la région.

1.- Enquête sur la route.

La première a consisté, durant deux mois, à arrêter un camion sur cinq tant à l'aller qu'au retour à 2 points choisis comme étant les portes naturelles d'entrée et de sortie dans la région: Notre-Dame du Portage et Pointe-à-la-Croix. Elle devait fournir des indications sur l'importance relative du camionnage privé et du camionnage par location quant au nombre d'unités, au volume transporté par catégorie de marchandises, à la capacité utilisée et à la direction du déplacement. Voici le nombre-échantillon qui a servi de base dans la détermination des caractéristiques générales de ces types de camionnage:

Voir tableau 1 page suivante.

2.- Enquête sur les connaissements.

La deuxième enquête a porté sur les connaissements en possession des 19 voituriers publics dont le siège social est à l'intérieur de la région-pilote. Elle a consisté en un échantillonnage d'environ 4% réparti de la façon suivante: un connaissement sur 30 a été retenu pour les trois principaux exploitants opérant dans la région.- Rimouski Transport, Beaudet Express et D'Anjou Transport, Beaudet Express et D'Anjou Transport - et 1 sur 20 pour les 16 autres. Les résultats obtenus ont dû être réajustés pour les raisons suivantes:

Tableau I.

DOMICILE LEGAL	Siège Social à l'intérieur du territoire		Siège Social à l'extérieur Région-Pilote		Adresse de Siège Social non retenue	
Echantillonnage retenu	PRIVE	PUBLIC	PRIVE	PUBLIC	PRIVE	PUBLIC
	81	76	80	81	90	10

-impossibilité de prendre l'échantillon de 1 sur 30 en raison de la facturation mensuelle de certaines compagnies.

-nombre de connaissements très restreints que possèdent certains exploitants.

-absence sur les connaissements d'une ou de plusieurs des variables choisies préalablement.

N'ont donc été retenus que les connaissements composant les quinze groupes de marchandises considérés, ce qui s'est traduit par le nombre de 20670 connaissements qui ont été passés à la machine au cours du mois de décembre. La présentation des tableaux réalisée, on a vite fait de s'apercevoir que des erreurs grossières s'étaient glissées lors de la transcription des connaissements, qu'on avait reproduit l'univers des produits alimentaires dans le cas de certaines compagnies et qu'il fallait éliminer deux autres en raison du transport spécialisé qu'elles faisaient. Les connaissements utilisables après cette opération s'élèvent à 13696 dont 8854 à l'entrée et 667 à la sortie; les autres concernent le transit, le local ou ne portent pas de code géographique quant à l'origine ou à la destination. L'opération finale de mécanographie a porté sur ces derniers chiffres. Quelle est la valeur de l'échantillonnage?

Pour déconcertante que puisse paraître une telle affirmation, l'utilisation, sous sa forme actuelle, de ce travail par les autres divisions, est à déconseiller parce que l'erreur porte non plus sur des détails comme une mauvaise transcription de connaissements ou le relevé de l'univers soit pour un produit déterminé, soit pour un exploitant mais plutôt sur le MODE D'ECHANTILLONNAGE, des exploitants. En effet, à notre avis, il est très difficile d'obtenir des résultats fiables avec la prise en considération des 14 exploitants sans faire au préalable une analyse judicieuse de leur permis et sans avoir une connaissance précise de l'importance et du fonctionnement des entreprises de ces exploitants. L'étude sur le fonctionnement des compagnies devait donc précéder et non pas être conduite parallèlement à celle sur les connaissements. Les trois exemples suivants vérifient notre assertion:

a) des exploitants ont fourni des connaissements pour des groupes de marchandises pour lesquels ils ne détiennent pas de permis de la Régie des Transports. Cette confusion prend sa source au fait qu'ils sont avant tout grossistes et non des exploitants.

b) les résultats de la compilation se référant au trajet Québec-Comté de Rivière-du-Loup s'avèrent faux. Une nouvelle fois, il s'agit d'un exploitant, détenteur de permis pour le transport de marchandises déterminées à l'ordre de 3 maisons-grossistes bien spécifiées. De plus, son permis n'est valable en autant qu'il n'offre ses services qu'à ces 3 maisons.

c) le cas de Murdochville: pour atteindre les objectifs fixés, il fallait éliminer Murdochville sous peine d'obtenir une vision différente de la réalité. Le carburant et les produits chimiques transportés en direction de Murdochville, ordinairement par un exploitant, en quantité considérable, nous présentent une image déformée de l'importance relative de chaque catégorie de marchandises.

Par ailleurs, le test préliminaire proposé sur 1000 factures ne saurait obvier à tous ces obstacles. Sans nul doute, ce processus aurait valu moins de perte d'énergie et de temps mais n'aurait pas pu résoudre les problèmes mentionnés ci-dessus. Il apparaît donc évident que l'une des démarches préliminaires essentielles consistait à se renseigner sur le cadre administratif-légal dans lequel évoluent les exploitants, à savoir les permis. Le seul moyen d'obtenir des résultats valables, à marge d'erreur faible, consiste à faire une compilation au niveau des trois plus importantes compagnies, qui, durant l'année '63, ont desservi le Bas St-Laurent et la Gaspésie avec un permis de marchandise générale. Toute compagnie ou exploitant faisant du transport spécialisé doit être éliminé. La vue d'ensemble serait plus facile à obtenir parce qu'on aurait travaillé avec des critères plus réalistes et semblables chez les trois compagnies: chiffre d'affaires, nombre et type de permis, nombre d'unités, type de service, importance relative, etc. Ce procédé serait d'autant plus avantageux que:

-les trois plus importantes compagnies transportent les deux-tiers du tonnage total.

-la vérification des résultats au niveau global serait rendue possible.

En dépit de ces mille et une difficultés, à l'aide d'hypothèses basées sur notre connaissance de la situation du transport, une utilisation restreinte des résultats a pu se faire non sans les confronter au préalable avec des personnes bien avisées de l'industrie du camionnage. Nous nous permettons donc, en toute sécurité, de les inclure dans ce présent rapport.

3.- Enquête auprès des petits transporteurs.

Quand aux autres petits transporteurs publics, objet de la troisième enquête ils ont reçu un questionnaire dont la finalité était d'obtenir des renseignements sur le volume et la nature des marchandises transportées, la fréquence de leur service, leur équipement, le type de permis qu'elles détiennent et aussi de savoir leurs opinions sur les Aviseurs en Taux Inc., la Régie des Transports, l'Association du Camionnage, etc. Des 114 questionnaires qui ont été expédiés, 60 ont été reçus ce qui représente un pourcentage de 52.6%

ANNEXE III (+)

(+) Commission Royale d'Enquête sur les Transports
Volume III, page 187.

Modalités du Service Rail-Route aux Etats-Unis.

PLAN I: CHEMINS DE FER ET TRANSPORTEURS ROUTIERS PUBLICS.

Les chemins de fer transportent les remorques appartenant aux transporteurs routiers publics moyennant un partage du tarif de camionnage. En pratique, c'est une rémunération uniforme par remorque basée sur le poids et la distance, quelle que soit la marchandise transportée. Le camionneur fait le démarchage et facture l'entier transport aux tarifs de camionnage; il amène les remorques aux terminus ferroviaires et va les chercher; il se charge du roulage précédant le mouvement par rail ou y faisant suite. Le chemin de fer n'a aucun contact direct avec l'expéditeur; il se substitue simplement au camionneur pour une partie ou pour la totalité du parcours.

PLAN II: SERVICE A DOMICILE D'EXPLOITATION FERROVIAIRE.

Les chemins de fer transportent leurs propres remorques moyennant leurs propres tarifs concurrentiels de camionnage. Selon ce plan de réalisation entièrement ferroviaire, le chemin de fer traite directement avec les expéditeurs, fournit la totalité du matériel et assure la cueillette et la livraison entre les établissements des expéditeurs et les terminus ferroviaires, en utilisant ses propres tracteurs ou en recourant aux services forfaitaires de camionneurs locaux. La cueillette et la livraison se pratiquent généralement dans des territoires délimités et contigus aux terminus des chemins de fer.

PLAN III: REMORQUES DES EXPEDITEURS, WAGONS DE CHEMIN DE FER.

Les chemins de fer transportent à tant du mille les remorques appartenant aux expéditeurs ou

louées par eux. L'expéditeur amène les remorques à une tête de ligne; le chemin de fer les place sur des wagons-plateformes, les arrime, les transporte à destination et les descend à terre, où l'expéditeur en prend livraison.

PLAN IV: REMORQUES ET WAGONS APPARTENANT AUX EXPEDITEURS.

Les chemins de fer transportent les remorques appartenant aux expéditeurs ou louées par eux sur des wagons-plateformes également propriété des expéditeurs, moyennant un prix uniforme par wagon. L'expéditeur amène ses remorques au terminus ferroviaire et va les y chercher; il charge et décharge les wagons. Le chemin de fer se charge seulement du roulage sur grande ligne, d'un terminus à l'autre.

PLAN V: TARIFS COMMUNS, CAMION/ CHEMIN DE FER/ CAMION.

Les chemins de fer transportent leurs propres remorques et celles des transporteurs routiers publics moyennant des tarifs communs dit chemin de fer / camion selon un régime de destination ultime. Du point de vue fonctionnement, le plan V ressemble au plan I, mais c'est une exploitation véritablement mixte qui, en fait, prolonge le territoire de chaque transporteur participant à l'opération dans celui que dessert l'autre. Chaque participant a ainsi la faculté de manutentionner les envois en provenance ou à destination du territoire de l'autre et peut alors pratiquer la vente pour le compte de l'autre. Normalement, la mise en oeuvre du plan implique un transport par camion sur grande route à une ou aux deux extrémités du parcours ferroviaire.

ANNEXE IV

Enquête sur le transport par camion

DATE : .....

HEURE : ..... heure ☐ a.m.

..... heure ☐ p.m.

ENTREPRISE (nom) .....

CAMION

TRACTEUR No. : .....

SEMI-REMORQUE No. : ..... CAPACITE MAXIMUM .....

ou CAMION No. : ..... CAPACITE MAXIMUM .....

MARCHANDISE

ORIGINE : (endroit) .....

SI ECHANGE DE REMORQUE : (endroit) .....

DESTINATION (endroit) .....

Si L. T. L., POINT DE DISTRIBUTION (endroit) .....

GENRE DE MARCHANDISE : .....

POIDS DE LA MARCHANDISE : .....

VOLUME OCCUPE PAR LA MARCHANDISE : ☐ plein
☐ ¾
☐ ½
☐ ¼

MONTANT D'ARGENT DEPENSE OU PREVISION DE DEPENSES SUR LE TERRITOIRE

(Territoire veut dire : entre Notre-Dame-du-Portage et Ste-Rose du Dégelis et entre Notre-Dame-du-Portage et Matapédia).

ACHAT D'ESSENCE $ .....

ACHAT D'HUILE $ .....

REPARATIONS $ .....

NOURRITURE $ .....

COUCHER $ .....

AUTRES DEPENSES $ .....

REMARQUES : .....

BAEQ INC. **LE BUREAU D'AMENAGEMENT DE L'EST DU QUEBEC INC.**

1964

I Fonctionnement de la Cie

A) Renseignements généraux.

1- Nom de l'entreprise

2- Adresse du siège social

3- Adresse des succursales

4- Date de fondation

5- Propriétaire de l'entreprise { Particulier / société / corporation inc.

Noms

B) Territoire d'opération

CF: cartes illustrant les routes autorisées par la Régie:

1- Vérifier les trajets.

2- Indiquer
- fréquence d'utilisation des permis
- nombre de camions affectés à cette route
- capacité totale des camions sur chaque route.

3- Rentabilité des différents permis de service

Permis / Services	Transp. général	Transp. restreint	Courtier
Local			
Longue dist. rayon			
" " territoire			
" " route			
" " route restreinte			

C)

Sortes de voitures	Nombre	Capacité indiv.	Cap. totale
Tracteurs			
Remorques			
Camions			
Pick-Up			
Panel			
Autres			
Plate forme			
TOTAL			

N.B. Indiquer n. voitures en services dans la région.

D) Personnel

	Régulier	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	T O T A L
N. de routiers														
N. d'h. ds entrepôts														
N. d'h. ds garage														
Représentants														
N. employés ds bureau														
Exécutif														
TOTAL														

E) Financement des activités

1- Revenus bruts

Truck load

L.T.L.

Autres revenus

2- Dépenses:

Immobilisation

Entretien des immeubles

Salaires

Bureau

Taxes & Impôts

Assurances

Machinerie { Achats?
Entretien?

3- Méthodes de financement? Difficultés?

Autofinancement

Emprunts? Profits? Dépréciation? Réserve?

Montants Durée Intérêt?

S.G.F.

B.E.I.

ROYNAT

CORPEX

ou

Cies de finance
Banque sur billets } Pourquoi?
Caisses Populaires

Motifs de ces emprunts

Construction de bâtiments?

Achat de machinerie?

Refinancement?

Obligations?

Actions? { priv.
ord.

Incorporation en vue?

II Relations entre cie camionnage & la Régie

Exigences de la Régie

Equipement?

Inspection et vérification pour voir si leurs exigences sont bien respectées?

Paperasse imposée?

Coûts élevés pour les cies par ces règles de la régie?

-En équipement

-En frais de service

-En dépenses de bureau

-En dépenses légales & frais connexes?

Coûts élevés aux expéditeurs par ces règles de la Régie?

-Sur les tarifs

-Sur le service

Avantages amenés par ces règles de la Régie?

Mode de fixation des taux

-Approbation

-Contrôle

Autres griefs- comment la Régie devrait opérer?

Préférerait-on plus ou moins de contrôle par la Régie? Quelle sorte?

-Régie à Min. Ind. & Commerce plutôt que Min. Transports parce que coordination nécessaire avec industrie?

-Amendes fixes variables pour transport hors des permis accordés?

Association des camionneurs?

But?

Coût?

Utilité?

PERMIS

-Difficultés avec les permis

-Raisons qui amènent les cies à demander des permis { pour nouvelles routes? / pour certaines marchandises?

a) Pour atteindre rentabilité?

b) Accroître le revenu?

c) Sous la pression de la demande?

-La Régie impose-t-elle des routes qui élèvent les coûts?

-Les différentes routes imposées par la Régie allongent-elles les délais de livraison?

Est-ce que ces délais de livraison ont favorisé l'augmentation du transport par les cies privées?

-Effets de permis spéciaux pour une marchandises particulière?

V.g. huile par Denis Transport ou autres par Nolin Transport.

-Effets de permis semblables entre 2 camionneurs (v.g. Beaudet & Rimouski Transport autour de la Gaspésie) sur

✓ la fréquence du service:

✓ la livraison et cueillette des marchandises

(Problèmes) v.g. en Gaspésie

-Revenus

-Tarifs

-Attitude de la Cie vs compétiteurs en général: collaboration ou lutte constante?

la concurrence met-elle en danger la survie de l'entreprise?

Concurrence locale
" " étrangère (hors du territoire)

-La capacité de transport de la Cie (équipement) excède-t-elle les besoins réels?

-La Cie croit-elle qu'il serait désirable d'absorber "marginal carriers" (petits camionneurs); pour les grosses compagnies, il y aurait alors augmentation des marchandises transportées, donc, baisse du coût d'opération?

-Le camionnage privé est-il dû a un certain mécontentement vis-à-vis le transport public?

-Ou est-il plus économique que le transport public? Baisse ou augmentation?

COURTAGE

- Utilisation fréquente?

- Utile ou non?

- Dispendieux?

- Efficace?

TRAVERSIERS

- Permettent-ils un meilleur service aux clients?

- Seraient-ils une source importante de revenus?

- Si la cie Côte-Sud livre sur la Côte-Nord, les cies Côte-Nord voudront-elles livrer sur la Côte-Sud?

PIGGY BACK

Est-ce que la cie croit que les revenus et bénéfices seraient supérieurs s'ils pouvaient coordonner les différents types de transport?
i.e. Piggy-back désirable?
" " désiré?

Selon quelles modalités?

Le service serait-il meilleur?

QUESTIONNAIRE

1.- 1. Nom de la cie:

2. Adresse:

3. Nom (s) du (des) propriétaire (s):

4. Depuis quelle année faites-vous du transport:
19.....?

5. Vous occupez-vous exclusivement de transport:

oui
non

Si non, quelle sorte d'autre entreprise avez-vous?

---

6. Votre cie est-elle incorporée:

oui
non

Depuis quelle année?

Avez-vous l'intention de vous incorporer?

oui
non

11.- 1. La cie est occupée dans:

- le transport local

- le transport interlocalité

courte distance ... .

longue distance ....

(spécifier les distances et noms des localités)

-le transport rayon .....

.....

.....

(spécifier les distances et les principales localités ainsi desservies)

-le transport pour un autre commerce qui vous appartient:

2. Marchandises transportées:

-Transport Général

-Contrat: genres..... .....

(indiquer quelle sorte..... de marchandises et pour quelle cie) .....

-Transport pour vous-mêmes ☐

Dans quelle proportion?.....%

-Volume total (indiquer si vous le donnez en $ ou en lbs) de la marchandise transportée par la cie:

en 1963:.....: Pourcentage approximatif de la marchandise qui était au

T.L.....%

L.T.L.... .....%

en 1962:... ..... T.L .....%

L.T.L.....%

en 1961..... T.L..... ..%

L.T.L.. ....%

en 1960..... T L.. .....%

L.T.L..... ..%

en 1959..... ..... T.L. ..... %

L.T.L..... ...%

3. Service régulier

à tous les jours ☐ Nombre de fois...

à toutes les semaines ☐ Nombre de fois...

à tous les mois ☐ Nombre de fois...

Service sur demande ☐

- Nombre de fois demandé par jour.....
  par semaine....
  par mois.....

4. Nombre de voitures:

Tracteurs.....

Vans fermés.....

Vans non fermés.....

Floats.....

Camions.....

Pick-Up.....

Pannel.....

111. 1. Croyez-vous que la Régie des Transports

-est utile: Oui ☐
Non ☐

-est nécessaire Oui ☐
Non ☐

-devrait être organisée Oui ☐
Non ☐

-devrait surveiller plus étroitement pour que l'on respecte les permis Oui ☐
Non ☐

-devrait surveiller plus étroitement pour que l'on respecte les tarifs déposés à la Régie Oui ☐
Non ☐

2. Croyez-vous que le système actuel des tarifs est à date:

Oui ☐
Non ☐

Croyez-vous que les tarifs:

sont assez élevés ☐
ne sont pas assez élevés ☐

Croyez-vous que la Régie fait des études économiques avant de déterminer un tarif?

Oui ☐
Non ☐

Si non, croyez-vous qu'elle devrait en faire?

Oui ☐
Non ☐

IV. 1. Avez-vous eu de la misère à obtenir vos permis de la Régie des Transports?

Oui ☐
Non ☐ Pourquoi?

2. Avez-vous l'intention d'en demander d'autres:

- pour que votre entreprise devienne rentable ☐
- parce que des clients nous l'ont demandé ☐

V. Aviseurs en taux de transport

-Croyez-vous que l'existence des aviseurs en taux est une bonne chose?

Oui ☐
Non ☐ Pourquoi?

- En faitez-vous partie?

Oui ☐

Non ☐

-Combien ça vous coûte par mois.....

-Est-ce que c'est trop dispendieux?

Oui ☐

Non ☐

-Est-ce que ça devrait être obligatoire?

Oui ☐

Non ☐

VI. Association de camionnage

-En faites-vous partie?

Oui ☐

Non ☐

-Combien ça vous coûte par mois?.....

-Est-ce trop dispendieux?

Oui ☐

Non ☐

-Est-ce utile ☐

inutile ☐ Pourquoi ?

VII. Financement de l'entreprise.

Quand vous avez besoin de capital, à qui avez-vous recours:

-Caisses Populaires ☐
-Cies de finance ☐
-Prêts de banque ☐
-Prêts de particuliers ☐

-Banque d'Expansion Industrielle ☐
-Prêt à la Petite Entreprise ☐
-Vente d'actions ordinaires ☐
-Vente d'actions privilégiées ☐
-Vente d'obligations ☐
-Autres ☐

VIII. En 1963, avez-vous opéré à profits ☐

à perte ☐ Pourquoi?

IX. Nombre de personnes qui travaillent en permance à l'entreprise?.....

Nombre de personnes qui travaillent occasionnellement à l'entreprise?

.....

X. L'état actuel des routes est-il satisfaisant d'après-vous

pendant l'été Oui ☐

Non ☐

pendant l'hiver Oui ☐

Non ☐

Si non, à quel endroit particulier elles devraient être améliorées?

XI. Depuis dix ans, est-ce que le camionnage privé

a augmenté ☐

a diminué ☐

est demeuré stable ☐

Pour quelles raisons d'après-vous?

XII. Inscrire ici tout commentaire ou suggestion que vous aimeriez faire.

ANNEXE V

Classification de la marchandise

CODE			
	01000	1-	Animaux vivants -
01001			Boeuf
01002			Mouton
01003			Porc
01004			Veau
01005			Volaille
	02000	2-	Carburant
	03000	3-	Déménagement
	04000	4-	Ferronnerie
	05000	5-	Machinerie lourde
	06000	6-	Marchandise sèche -
06001			Habits et robes
06002			Linge, cuir
	07000	7-	Matériaux de construction -
07001			Brique et blocs de ciment
07002			Chauffage et plomberie
07003			Peinture et vernis
07004			Portes et châssis
07005			Panneaux préfabriqués
07006			Revêtement
07007			Sable et gravier
07008			Verre
07009			"Veneer"
	08000	8-	Produits de la forêt -
08001			Bois de pulpe
08002			Bois de sciage
08003			Dormant

09000 9 - Produits alimentaires -

091--	Conserves
091001	Boeuf
091002	Mouton
091003	Porc
091004	Veau
091005	Volaille
09015	Margarine
	Graisse
09006	Farine
09007	Pain - biscuits - pâtisserie
09008	Fruits
09009	Lait
09010	Fromage - crème - crème glacée - beurre
09011	Légumes
09012	Oeuf
09013	Poisson
09014	Autres

10000 10 - Produits pour consommation agricole

10001	Engrais
10002	Grains de semence
10003	Insecticide
10004	Machines aratoires
10005	Moulée
10006	Moulée de poisson
10007	Sel

11000 11- Produits ménagers

11001	Appareils électriques
11002	Déodorants
11003	Meubles
11004	Papier, etc.

12000 12 - Produits ferreux ou non-ferreux

12001	Amiante
12002	Cable
12003	Cuivre

12004 Charbon
12005 Chaux
12006 Fer en feuille
12007 Fer angle
12008 Poutres d'acier
12009 Rebus de fer et acier
12010 Tuyau

13000 13 - Produits chimiques

14000 14 - Véhicules

14001 Automobiles
14002 Camions
14003 Pièces
14004 Roulottes

15000 15 - Autres

ANNEXE VI

Description des différents services qui peuvent être autorisés dans un permis de transport. (1)

A.- SERVICE LOCAL

Ce permis autorise les opérations suivantes:

-dans les limites de l'endroit mentionné dans le permis;

-de l'endroit mentionné au permis, à tout autre endroit situé à une distance de cinq milles des limites de cet endroit;

-d'un endroit quelconque à un autre, pourvu qu'ils soient tous deux situés à une distance de cinq milles des limites de l'endroit mentionné au permis;

-dans les limites d'un endroit situé dans les cinq milles de l'endroit mentionné au permis.

Exemple:

Un permis "transport général, service local, Québec et cinq milles", autorise le détenteur à faire le transport de marchandise dans les limites de la ville même; de ce dernier endroit à Giffard, Boischatel, Charlesbourg, etc.; des points tels que Giffard, Boischatel, Charlesbourg, etc., à d'autres points tels que Sillery, Ste-Foy, etc., pourvu que tous ces points soient situés dans les cinq milles de Québec; dans les limites de Charlesbourg, Sillery, etc.

---

(1) Ces explications et exemples sont tirés des art. 42, 44, 45, 46 et 47 de l'"Ordonnance Générale sur le Camionnage et Règles de Pratique" déjà cité.

B.- SERVICE LONGUE DISTANCE RAYON

Ce permis autorise le transport de tout endroit mentionné dans l'ordonnance à tout point situé dans un rayon déterminé dans le permis;

Exemple:

"Transport général, longue distance, rayon, de Québec à tout autre endroit situé dans un rayon de cent milles."

C.- SERVICE LONGUE DISTANCE TERRITOIRE

Ce permis autorise le transport entre les endroits situés dans un territoire défini géographiquement, tel un comté ou arrondissement particulier, dont les limites sont bien définies et clairement indiquées. Le but d'un tel permis est d'assurer un service entre tous les endroits d'un territoire ou arrondissement donné.

D.- SERVICE LONGUE DISTANCE ROUTE

Ce permis autorise, via la route principale, le transport d'un terminus à un autre expressément désigné dans l'ordonnance accordant le permis;

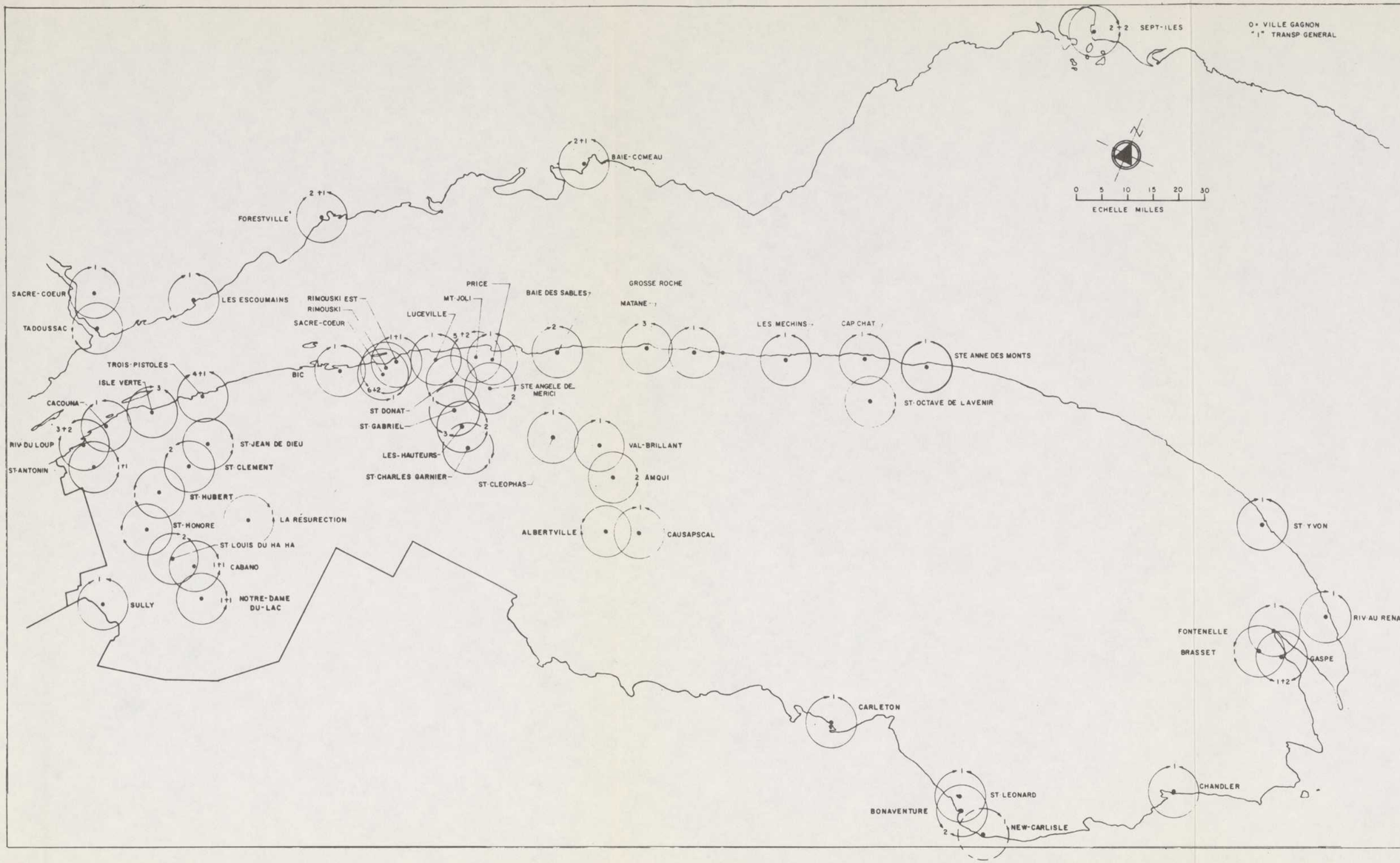
Exemple:

"Une opération de route ressemble à un service régulier d'autobus alors que les opérations de rayon ou territoire sont assimilées aux voyages spéciaux ou à charte-partie de l'industrie de l'autobus. Les opérations d'un détenteur de permis de route sont définies, alors que celles d'un opérateur de rayon ou de territoire ne le sont pas".

E.- SERVICE LONGUE DISTANCE ROUTE RESTREINTE

Ce permis autorise le transport de marchandise d'un ou de plusieurs points nommés dans le permis et désignés comme points de départ (terminus de base) à un ou plusieurs endroits désignés ou à des endroits situés dans un territoire décrit spécifiquement. Le but d'un tel permis est d'assurer un service de camionnage aux résidents de ou des points de départ en question.

ANNEXE VII



NOMBRE DE PERMIS

SERVICE LOCAL		
RÉGION	TRANSP GÉNÉRAL	TRANSP RESTREINT
RIVE SUD	74	14
RIVE NORD	10	4

LEGENDE

3+1 — SERVICE LOCAL-5 MILLES RAYON
3= PERMIS TRANSPORT GÉNÉRAL
1= PERMIS TRANSPORT RESTREINT

3 — SERVICE LOCAL-5 MILLES RAYON
3= PERMIS TRANSPORT GÉNÉRAL

1 — SERVICE LOCAL-5 MILLES RAYON
1= PERMIS TRANSPORT RESTREINT

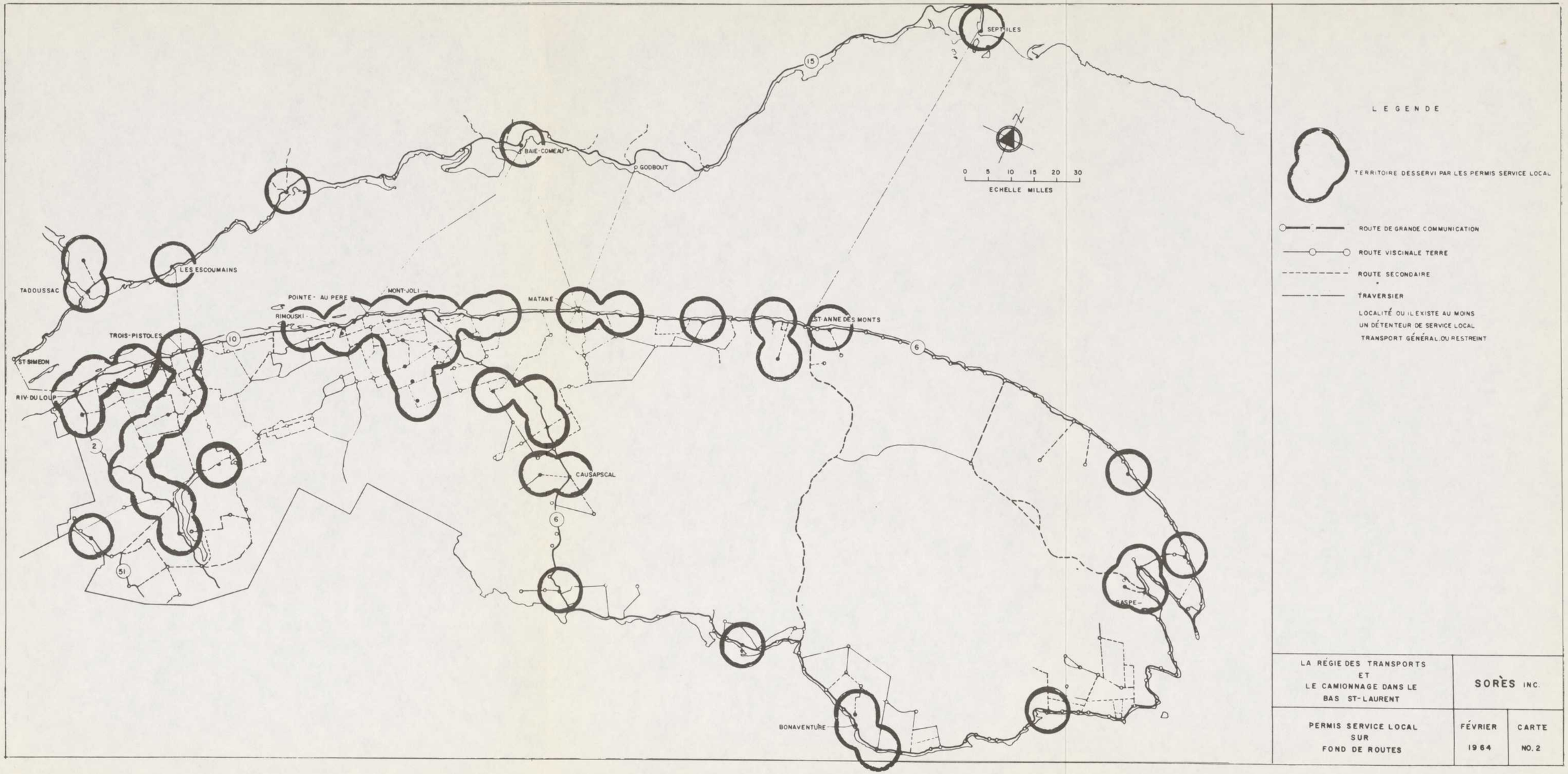
LA RÉGIE DES TRANSPORTS
ET
LE CAMIONNAGE DANS LE
BAS ST-LAURENT

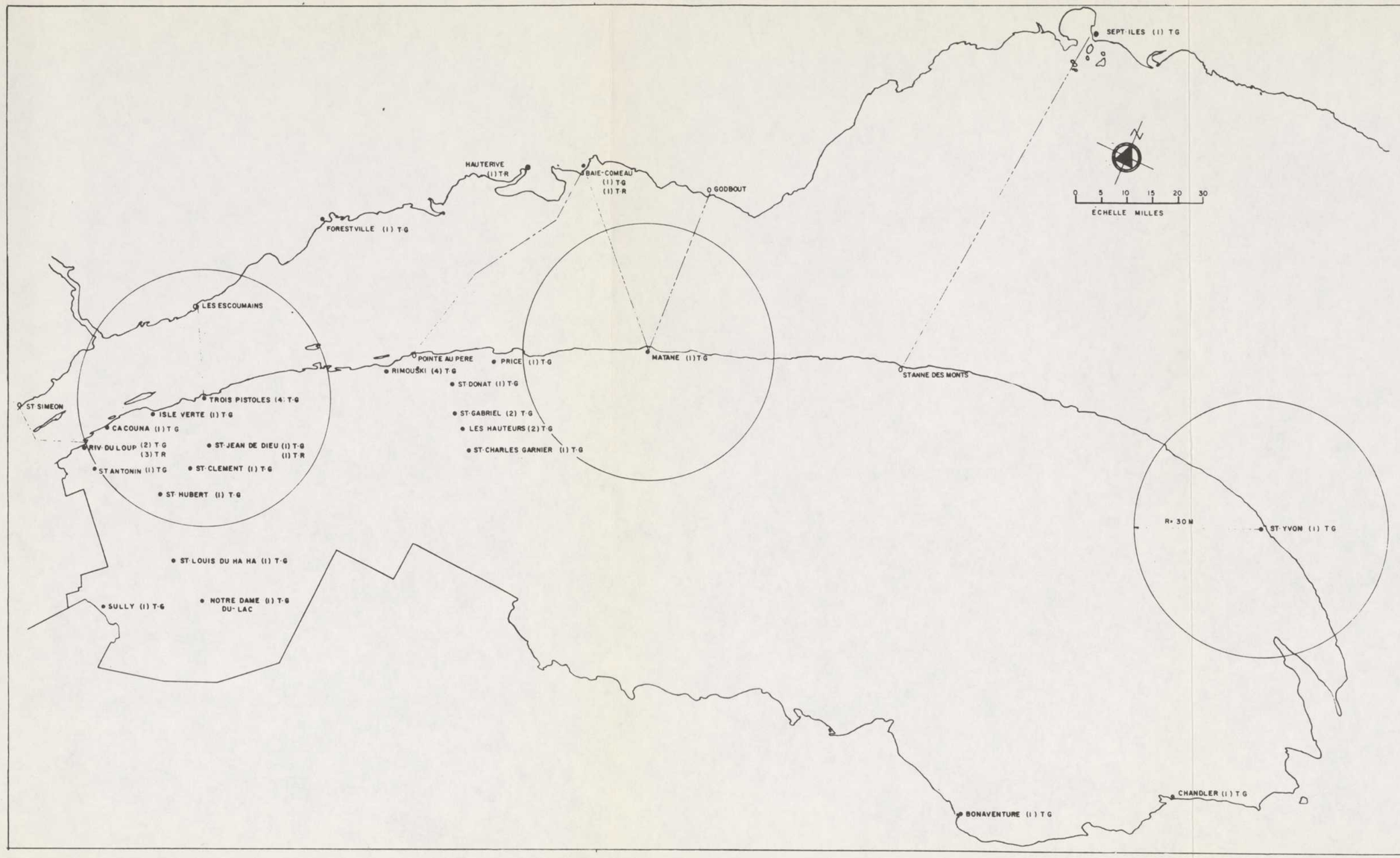
SORÈS INC

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE
DES
PERMIS SERVICE LOCAL

FÉVRIER
1964

CARTE
NO-1


SEPT-ILES
BAIE-COMEAU
GODBOUT
TADOUSSAC
LES ESCOUMAINS
POINTE-AU-PERE
RIMOUSKI
MONT-JOLI
MATANE
ST-ANNE DES MONTS
TROIS-PISTOLES
ST-SIMEON
RIV-DU-LOUP
CAUSAPSCAL
GASPE
BONAVENTURE
15
10
2
51
6
6
0 5 10 15 20 30
ECHELLE MILLES
L E G E N D E
TERRITOIRE DESSERVI PAR LES PERMIS SERVICE LOCAL
ROUTE DE GRANDE COMMUNICATION
ROUTE VICINALE TERRE
ROUTE SECONDAIRE
TRAVERSIER
LOCALITÉ OU IL EXISTE AU MOINS
UN DÉTENTEUR DE SERVICE LOCAL
TRANSPORT GÉNÉRAL OU RESTREINT
LA RÉGIE DES TRANSPORTS
ET
LE CAMIONNAGE DANS LE
BAS ST-LAURENT
SORÈS INC.
PERMIS SERVICE LOCAL
SUR
FOND DE ROUTES
FÉVRIER
1964
CARTE
NO. 2



NOMBRE DE PERMIS LONGUE DISTANCE-RAYON

	RÉGION	R ≤ 30M	30M < R ≤ 200M	200M < R ≤ PROV	TOTAL
TRANSPORT GÉNÉRAL	RIVE SUD	30	4	5	39
	RIVE NORD	3			3
TRANSPORT RESTREINT	RIVE SUD	4	8	11	23
	RIVE NORD	2		4	6

NOTES

SEULS LES PERMIS LONGUE-DISTANCE RAYON AYANT UN RAYON DE 30 MILLES SONT MONTRES SUR CETTE CARTE

T.G. SIGNIFIE TRANSPORT GENERAL

T.R. SIGNIFIE TRANSPORT RESTREINT

LÉGENDE

LOCALITÉ OU IL EXISTE AU MOINS UN DÉTENTEUR DE SERVICE LONGUE DISTANCE-RAYON TRANSPORT GÉNÉRAL OU RESTREINT

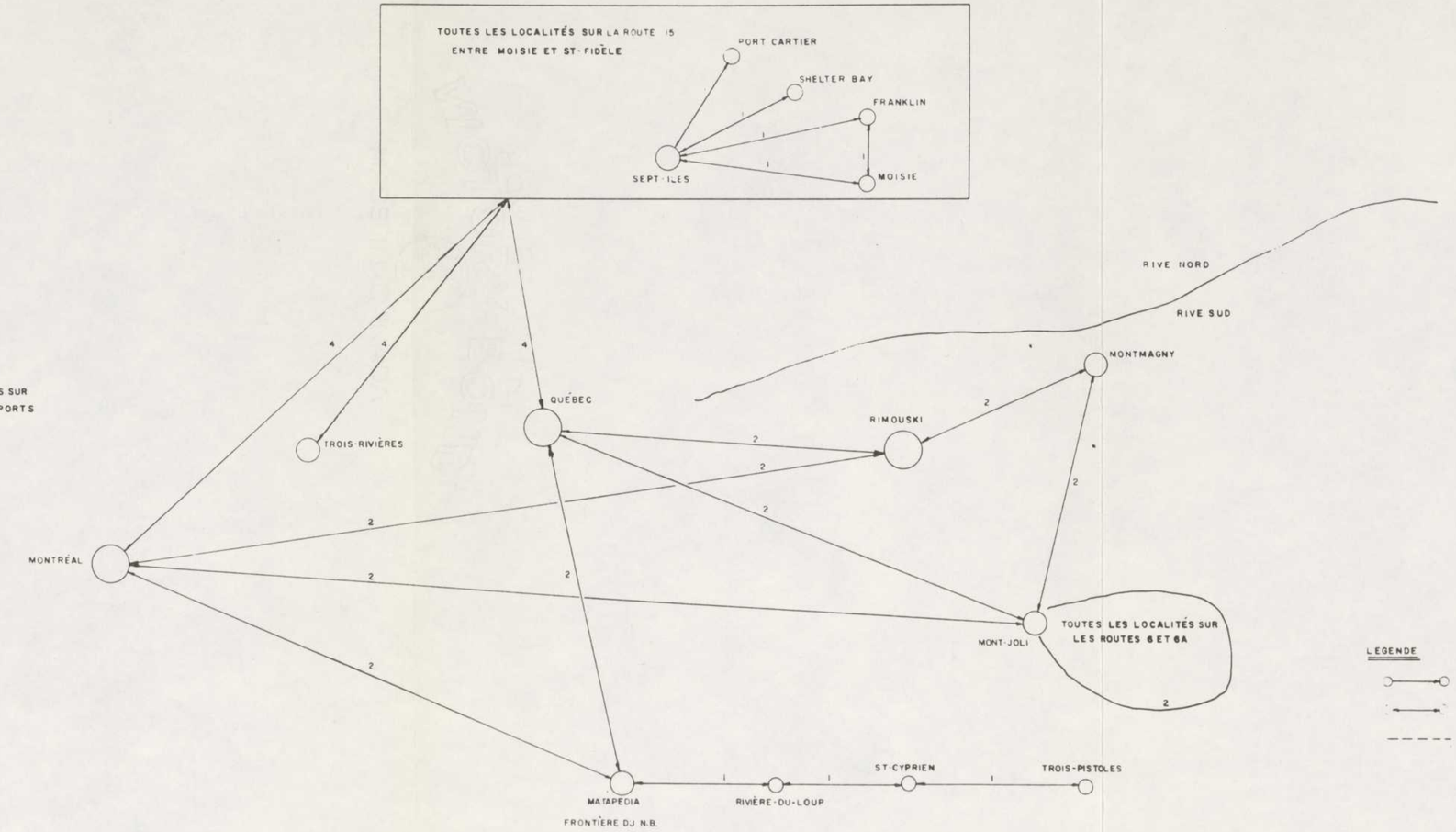
LA RÉGIE DES TRANSPORTS ET LE CAMIONNAGE DANS LE BAS ST-LAURENT

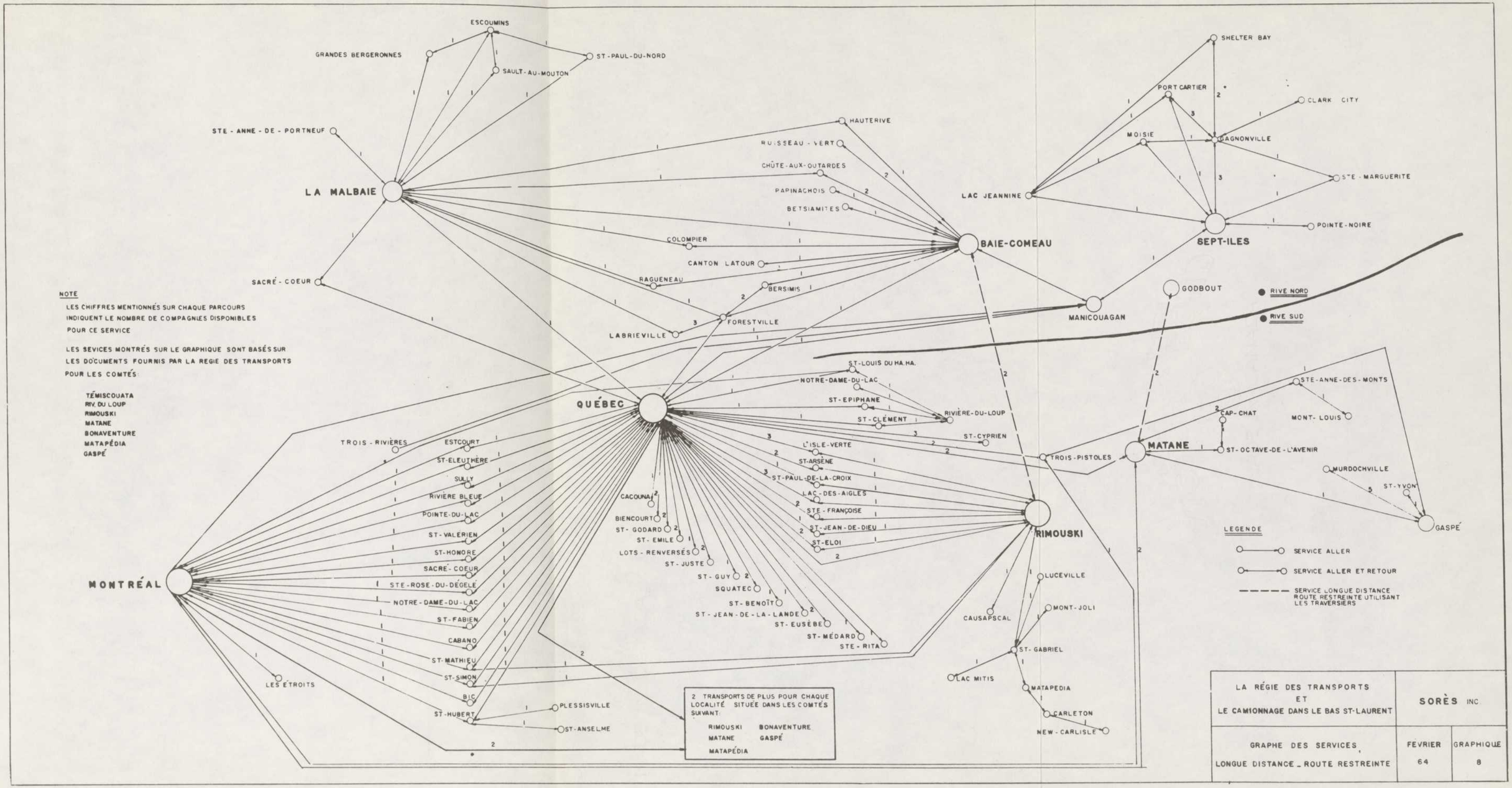
SORÈS INC.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES PERMIS SERVICE LONGUE DISTANCE-RAYON

FÉVRIER 1964

CARTE NO. 3


TOUTES LES LOCALITÉS SUR LA ROUTE 15
ENTRE MOISIE ET ST-FIDÈLE
PORT CARTIER
SHELTER BAY
FRANKLIN
SEPT-ILES
MOISIE
RIVE NORD
RIVE SUD
MONTMAGNY
QUÉBEC
RIMOUSKI
TROIS-RIVIÈRES
MONTRÉAL
MONT-JOLI
TOUTES LES LOCALITÉS SUR
LES ROUTES 6 ET 6A
ST-CYPRIEN
TROIS-PISTOLES
MATAPEDIA
RIVIÈRE-DU-LOUP
FRONTIÈRE DU N.B.
4
4
4
2
2
2
2
2
2
2
2
1
1
1



LA RÉGIE DES TRANSPORTS ET LE CAMIONNAGE DANS LE BAS ST-LAURENT	SORÈS INC.	
GRAPHE DES SERVICES LONGUE DISTANCE _ ROUTE RESTREINTE	FÉVRIER 64	GRAPHIQUE 8

LISTE DES CAHIERS DE L'ESQUISSE DU PLAN	
Cahier I:	Introduction générale
Cahier II:	L'agriculture
Cahier III:	La forêt
Cahier IV:	La pêche
Cahier V:	Les mines
Cahier VI:	Le tourisme
Cahier VII:	Industrie et finance
Cahier VIII:	Transports
Cahier IX:	Les Iles-de-la-Madeleine
Cahier X:	Structures d'exécution du plan
Cahier XI:	Hypothèses territoriales

DOCUMENTS RELATIFS A L'ESQUISSE DU PLAN	
A:	Texte de présentation
B:	Texte synthèse
C:	Recueil de cartes. Ce recueil, à cause de certaines difficultés techniques, n'a été publié qu'à cinquante exemplaires. Chaque comité de zone en dispose d'une copie.
D:	Cahier d'informations statistiques sur la région-pilote.

"La série complète de l'Esquisse du Plan est distribuée gratuitement à tous les comités directement impliqués dans l'aménagement du territoire-pilote. Tout autre organisme ou toute autre personne désirant se procurer un ou plusieurs cahiers de l'Esquisse, ou la série complète, peut le faire aux taux suivants: $1.00 le cahier ou $5.00 la série pour les personnes ou organismes du territoire-pilote; $2.00 le cahier ou $10.00 la série pour les personnes ou organismes de l'extérieur du territoire-pilote. Le territoire-pilote comprend les comtés de Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matane, Matapédia, Gaspé-Nord, Gaspé-Sud, Bonaventure et Iles-de-la-Madeleine. On voudra bien adresser toute commande comme suit:

"Esquisse du Plan,
Service de Comptabilité,
Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec,
Casier Postal 1191,
Mont-Joli, P.Qué."

BNQ
000 176 575