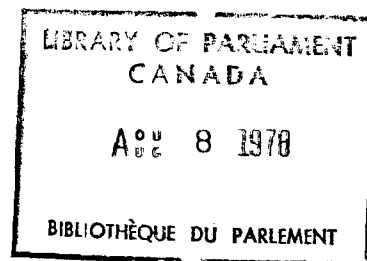


J
103
P2
1977
N4
A12
V.1

**Rapport de la
Commission d'Enquête sur le
Transport à Terre-Neuve
Volume I**

juillet 1978

St-Jean (Terre-Neuve)



© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1978

En vente par la poste:

Imprimerie et Édition
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

ou chez votre libraire.

N° de catalogue T22-37/1978F
ISBN 0-660-01798-9

Canada: \$6.75
Autres Pays: \$8.10

Prix sujet à changement sans avis préalable

Table des matières

	Page		Page
Préface	vii	• transport aérien	95
Introduction	1	• transport routier	97
Partie 1 Le passé		• transport par autobus	98
Chapitre I Introduction	11	• service de traversier du Golfe	99
Chapitre II La question constitutionnelle	31	Chapitre V Évaluation du réseau de transport terre-neuvien	
Partie 2 Le présent		Introduction	105
Chapitre III Le réseau de transport de Terre-Neuve: étude des installations et des services existants		Évaluation des activités du CN Rail	105
Introduction	41	Évaluation de l'infrastructure routière	112
Service de transport maritime dans le Golfe entre North Sydney et Port-aux-Basques et entre North Sydney et Argentia	41	Évaluation du secteur du camionnage	123
Services de cabotage	46	Évaluation du service d'autocar transinsulaire	124
Service de traversiers intrainsulaire	47	Évaluation du service de traversiers dans le Golfe	131
Service direct de vapeurs vers Terre-Neuve et le Labrador	50	Évaluation du service de transport maritime direct	139
Infrastructure du réseau routier	51	Évaluation du service de cabotage	142
Services de camionnage à destination de Terre-Neuve et à l'intérieur de la province	51	Évaluation du service aérien	145
Transport par autocar et taxi	56	Évaluation de l'ensemble du réseau	147
Ports	57	Partie 3 Le futur	
Transport aérien	61	Chapitre VI Futurs besoins de transport	
Service aérien de transport du fret	68	Introduction	159
Service ferroviaire de messageries et de transport des marchandises à Terre-Neuve	72	Analyse des besoins de transport du secteur industriel	159
Chapitre IV Utilisation des services de transport actuels		1. l'industrie de la pêche	160
Introduction	81	2. l'industrie minière	165
Transport de marchandises	81	3. l'industrie forestière	166
Utilisation des moyens de transport:		4. l'industrie de l'énergie électrique	167
• transport maritime	84	5. l'industrie de la construction	168
• transport ferroviaire	91	6. industries autres que celles de la transformation des richesses naturelles	170
		7. l'industrie agricole	170
		8. l'industrie touristique	170

	Page		Page
Prévisions du transport de marchandises vers Terre-Neuve	172	Chapitre XIV Les répercussions sociales du changement	227
Besoins du service de traversier dans le Golfe	175		
Chapitre VII Vers une politique des transports pour Terre-Neuve		Partie 5 Conclusions et recommandations	
Contraintes imposées par le réseau actuel	187	Chapitre XV Recommandations générales	239
Principes directeurs qui devraient régir les changements	189	Chapitre XVI Recommandations sur les modes et les services	243
Aperçu de l'avenir	190	Le transport ferroviaire	243
Aperçu général	191	Le réseau routier	244
Partie 4 Questions clé en matière de transport à Terre-Neuve		Services de transport routier	249
Chapitre VIII L'avenir du chemin de fer à Terre-Neuve	195	Transport en commun par autocar	255
Chapitre IX Le principe du recouvrement des coûts auprès des usagers	205	Services du Golfe	260
		Services de transport maritime direct	265
Chapitre X La question des subventions	207	Service de cabotage	268
Chapitre XI Collaboration fédérale-provinciale	213	Services aériens	272
Programme de recherches permanent	216		
Autonomie et responsabilité locales	217	Partie 6 Rapport minoritaire du Commissaire E. E. Toms	
Chapitre XII Utilisation d'aéroglišseurs à Terre-Neuve	219	Chapitre XVII Rapport minoritaire du Commissaire E. E. Thoms	279
Chapitre XIII Transport au Labrador	225	La Commission	283
		Glossaire	285

Liste des cartes et figures

Cartes générales

Terre-Neuve et les provinces Maritimes	x
Nom d'endroits de Terre-Neuve	xi
Nom d'endroits du Labrador	xii
Carte en relief de Terre-Neuve et du Labrador	xiii

FIGURE

TITRE

3-1	Emploi dans le camionnage (par zone)	55
3-2	Réseau national/régional	61
3-3	Pistes d'atterrissage de Terre-Neuve	63
3-4	Hydroaérodromes de Terre-Neuve	64
3-5	Réseau de l'aviation générale/Service local	65
3-6	Lignes de l'EPA	67
3-7	Réseau de l'EPA	69
3-8	Réseau de Québécois	70
3-9	Réseau de Labrador Airways, 1976	71
4-1	Transport de marchandises à l'intérieur de Terre-Neuve	82
4-2	Transport des importations à Terre-Neuve	83
4-3	Transport des exportations de Terre-Neuve	85
4-4	Zones de trafic de Terre-Neuve	86
4-5	Provenance du fret maritime entrant à Terre-Neuve exprimée en pourcentage	87
4-6	Destination du fret maritime entrant à Terre-Neuve exprimée en pourcentage	87
4-7	Provenance terre-neuvienne du fret maritime intérieur exprimée en pourcentage	88
4-8	Destination terre-neuvienne du fret maritime intérieur exprimée en pourcentage	88
4-9	Provenance terre-neuvienne du trafic maritime sortant—1976	90
4-10	Zones d'origine des marchandises importées à Terre-Neuve par chemin de fer, par pourcentage	90
4-11	Zones d'origine; genres et quantités des marchandises importées par chemin de fer—1976	92
4-12	Zones de destination des marchandises transportées par chemin de fer à l'intérieur de Terre-Neuve, par pourcentage, en 1976	93
4-13	Principales zones d'origine des marchandises transportées par chemin de fer à l'intérieur de l'île	93
4-14	Zones de destination des marchandises transportées par chemin de fer à Terre-Neuve, par pourcentage	94

4-15	Principales zones d'origine des marchandises exportées par chemin de fer—1976	
4-16	Nombre de voyages à Terre-Neuve du service Autocar du CN en 1976	95
4-17	Courbe de la fréquence cumulative	100
4-18	Diagramme de la longueur des voyages effectués par le service Autocar du CN entre le 1 ^{er} et le 30 novembre 1976—Direction ouest	101
4-19	Passagers du service Autocar du CN—1976	102
5-1	Zones de vitesse réduite sur la Transcanadienne	103
5-2	Zones de dépassement par tronçon de la Transcanadienne	115
5-3	Intersections de la Transcanadienne inférieures aux normes	116
5-4	Indice de l'état actuel des tronçons de la Transcanadienne à Terre-Neuve	117
5-5	Marchandises ferroviaires transportées par les traversiers du Golfe	119
5-6	Voitures transportées par les traversiers du Golfe	134
5-7	Subventions nécessaires à l'égard des traversiers du Golfe	135
5-8	Subventions aux services maritimes entre 1969-1970 et 1976-1977	136
5-9	Services côtiers du CN à Terre-Neuve—Aide directe du gouvernement fédéral au transport	141
6-1	Emplacements respectifs des usines de transformation de poisson congelé en frais de Terre-Neuve, 1975	146
6-2	Emplacements respectifs des usines de salage du poisson et d'autres usines de traitement de Terre-Neuve 1975	162
6-3	Emplacement des ressources forestières de Terre-Neuve, 1971	163
6-4	Trafic des marchandises vers Terre-Neuve	168
6-5	Nombre de camions en équivalents-automobiles—juillet 1977	173
6-6	Exigences du service de traversier dans le Golfe	176
6-7	Exigences du service de traversier dans le Golfe: deuxième éventualité	177
6-8	Exigences du service de traversier dans le Golfe: troisième éventualité	178

Participation à la photographie

Les photographies qui illustrent ce rapport ont été gracieusement mises à notre disposition par les organismes et les photographes suivants:

1. Air Canada, Halifax
2. British Hovercraft Corporation Ltd
3. CN Marine, St-Jean
4. CNR, St-Jean
5. Communications visuelles du CN, Montréal
6. Chimo Shipping Ltd, St-Jean
7. Corner Brook Economic Development Corporation Ltd
8. Clarke Transportation Canada Ltd, Montréal
9. R.G. Crocker Professional Photography, St-Jean
10. Ministère de l'Expansion économique régionale, St-Jean
11. Ministère des Transports et des Communications, Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, St-Jean
12. Commission d'Enquête Driscoll sur les Transports à Terre-Neuve
13. Eastern Provincial Airways, Gander
14. Gander Aviation Ltd, Gander
15. Ben Hansen, St-Jean
16. Lawrence et Laura Jackson, Forteau (Labrador)
17. Commission d'Enquête Mills sur les Transports à Terre-Neuve
18. Extension Service Université Memorial de Terre-Neuve
19. Newfoundland Container Lines Ltd, St-Jean
20. Newfoundland Museum, St-Jean
21. M.T. Schulstad, Corner Brook
22. Transports Canada, Ottawa

Production:

Northlight Photographic, St-Jean
Ted Mills Studio Ltd, St-Jean

Préface

Au cours des audiences publiques que nous avons tenues et dans la publicité qu'elles ont suscitée, nous avons entendu et lu de nombreuses plaintes, accusations, suggestions et recommandations de toute sorte. Hélas, les divers mémoires présentés à la Commission divergeaient considérablement, de même que les opinions émises sur les problèmes des transports à Terre-Neuve et sur leurs solutions. En fait, nombre de présentations exprimaient des idées tout à fait contraires à celles exprimées par d'autres personnes ou groupes.

Seule l'impossibilité de notre tâche rallia l'opinion générale et créa l'unanimité. *Tous les mémoires présentés et toutes les observations* admettaient explicitement ou implicitement l'extrême difficulté de notre tâche. *Personne* n'aurait voulu être à notre place. En effet, notre travail a été difficile, voire très difficile, mais il nous a tout de même procuré certaines satisfactions et quelques bons moments.

Voyons d'un peu plus près cette tâche qui a été la nôtre. Nous avons été constitués en Commission d'enquête chargée de conseiller le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministère des Transports, sur les problèmes des transports à Terre-Neuve et de formuler des suggestions visant leurs solutions.

Nous sommes donc une commission consultative et non une commission d'enquête proprement dite.

Donc, nous n'avons pas fait de procès ni rendu de décisions juridiques. Nous n'avons pas non plus, et sans doute que plusieurs personnes seront déçues de l'apprendre, tenté d'accuser quiconque ou de trouver le coupable, ni de fournir une réponse concluante à des questions comme la suivante: «Comment une cuisinière peut-elle être égarée entre Lewisporte et St. Anthony?». Nous ne l'avons pas fait parce que

cela aurait été très difficile et aurait pris trop de temps, et surtout parce que la réponse à des questions de ce genre, toutes énigmatiques soient-elles, débordait le cadre de notre mandat principal. Nous avons interprété notre mandat de la façon suivante. Il s'agissait pour nous de: (1) fournir une description complète de la présente situation des moyens de transport à Terre-Neuve; (2) présenter une analyse des futurs besoins de Terre-Neuve dans le domaine des transports; (3) concevoir un meilleur réseau de transport pour Terre-Neuve; et (4) définir les *lignes de conduite* et les *politiques* qui guideront l'évolution future des moyens de transport à Terre-Neuve. En somme, nous avons délaissé le passé pour nous occuper exclusivement du présent et de l'avenir.

Donc, notre tâche a consisté à élaborer un plan directeur qui guidera l'évolution des transports à Terre-Neuve au cours des vingt prochaines années. Sans avoir tout à fait réussi à faire un tel plan, nous croyons en avoir au moins fourni les principaux éléments. Que nous n'ayons pas réussi ne surprend guère quand on songe à la complexité de la tâche à accomplir, au peu de temps dont nous disposions et à l'ampleur des difficultés, dont certaines tout à fait imprévues, que nous avons affrontées. Alors, même si nous avons visé la perfection à tous les égards, nous ne prétendons pas que notre rapport soit sans lacunes. Sans doute que ces lacunes seront portées à notre attention en temps voulu.

Nous voulons ici apporter quelques précisions sur trois points, soit les suivants:

1. Au cours de nos visites dans les collectivités et de nos audiences publiques, beaucoup de personnes et de groupes nous ont présenté des suggestions et des recommandations sur des questions relevant

entièrement du gouvernement provincial. La plupart du temps, elles concernaient des programmes de revêtement et d'amélioration des routes locales. Nous avons déjà expliqué que nous relevons du ministère fédéral des Transports et, bien que nous n'ayons pas satisfait à chaque demande, puisque cela relevait principalement de la juridiction provinciale, nous avons recommandé un ordre de priorité dont pourrait tenir compte le gouvernement provincial en vue de l'implantation d'un programme de transport routier efficace dans la province.

2. Les chiffres sur le trafic ferroviaire et les coûts afférents nous ont été fournis par le Canadien national et le ministère des Transports. Nous n'avons pas demandé à une équipe de vérificateurs de faire une vérification comptable indépendante. Nous en avons décidé ainsi pour les raisons suivantes:

a) selon nos informations, une équipe indépendante de vérificateurs aurait pris au moins un an à vérifier les données fournies et à refaire tous les calculs. Donc, le temps dont nous disposions nous empêchait de faire une telle étude même si nous l'aurions souhaité.

b) le ministère des Transports a lui-même vérifié ou organisé les chiffres fournis par le CN. Suite à notre vérification, nous n'avons pas trouvé d'erreur dans ces chiffres et nous n'avons pas non plus découvert de divergences entre les chiffres fournis par le CN et ceux fournis par le ministère des Transports. De plus, comme les chiffres brossent un tableau global et cohérent de la question, sans contradictions internes, nous n'avons aucune raison de croire qu'ils sont faux ou trompeurs.

c) même si nous avons engagé des vérificateurs indépendants et même s'ils étaient repartis à zéro pour rassembler les données et refaire les calculs, les données brutes auraient tout de même été tirées des dossiers du CN. Donc, peut importe jusqu'où on remonte, il faut à un certain point s'en remettre à l'intégrité des gens du CN et faire confiance à leurs chiffres.

3. Nombre de personnes, à la lecture du rapport, jugeront qu'il ne traduit pas fidèlement la réalité parce qu'il s'écarte de beaucoup d'opinions très répandues sur le transport à Terre-Neuve. Cependant, maintes de ces opinions se fondent sur des idées fausses et inexactes que les gens ont fini par croire vraies à force de les avoir entendu répéter. Par exemple, on entend souvent dire que les semi-remorques dégradent les routes de Terre-Neuve et que si les marchandises qu'elles transportent l'étaient de nouveau par le chemin de fer, comme il se doit, nous n'aurions plus de problèmes avec la transcanadienne. En fait, Terre-Neuve ne reçoit et n'alimente qu'un trafic routier de 300,000 tonnes par année. Donc, le trafic intrainsulaire et local, qui, de toute façon, ne serait probablement pas acheminé par chemin de fer,

dépasse les 8,000,000 de tonnes par année. Donc, le trafic local représente une bien plus grande proportion du transport routier que le trafic interinsulaire, et malgré que presque tout le trafic interinsulaire se fasse par semi-remorques, il reste que le trafic local éclipse certainement le trafic interinsulaire au plan des conséquences pour les routes.

Au cours de nos audiences et de notre recherche, nous avons pris connaissance de douzaines d'idées fausses mais répandues sur les transports. Nous ne comptons pas que notre rapport corrige cet état de fait immédiatement ou automatiquement. Nous demandons simplement aux lecteurs de ce rapport de l'aborder avec une certaine ouverture d'esprit car ils risquent de découvrir que beaucoup de leurs convictions les plus profondes sur les transports sont fausses.

En dépit des difficultés que nous avons affrontées, des contraintes que nous a imposé l'ampleur du problème et du délai qui nous a été fixé pour la remise de notre rapport, nous croyons que nos efforts n'ont pas été vains. Nous pensons avoir fait une assez bonne analyse de la situation des transports à Terre-Neuve, situation que l'application de nos recommandations améliorerait sans doute considérablement.

Nos recommandations sur les besoins en matière de transport, nous aurions pu les faire de trois façons. Nous aurions pu partir du principe que là où il y a obligation fédérale d'assurer un service, le gouvernement fédéral soit tenu de continuer de l'assurer, sans égard au coût. Nous aurions pu également faire des recommandations qui auraient permis au gouvernement fédéral de réaliser d'importantes économies, sans toutefois garantir que les sommes ainsi épargnées auraient été investies à Terre-Neuve. Nous avons cependant préféré adopter à titre de principe, une troisième formule qui consiste à voir comment, avec les mêmes sommes d'argent utilisées à meilleur escient, on pourrait améliorer le sort de la province et lui donner un vraiment bon réseau de transport.

Nous ne croyons pas que notre rapport sera bien reçu dans tous les milieux. Nous savons que nos méthodes, nos évaluations, nos conclusions et nos recommandations feront l'objet de critique par certaines personnes et certains groupes. Notre rapport suscitera sans doute de saines discussions.

La Commission présentera le deuxième volume de son rapport dans six mois environ. Il contiendra, outre un développement complémentaire des principales solutions, les conclusions et les recommandations de la Commission fondées sur des recherches qui se termineront au cours de l'été.

Sans la collaboration qu'elle a reçue, la Commission n'aurait pu progresser aussi rapidement ni accomplir autant qu'elle ne l'a fait. Toutes les personnes sollicitées au ministère des Transports nous ont volontiers prêté un concours compétent et consciencieux.

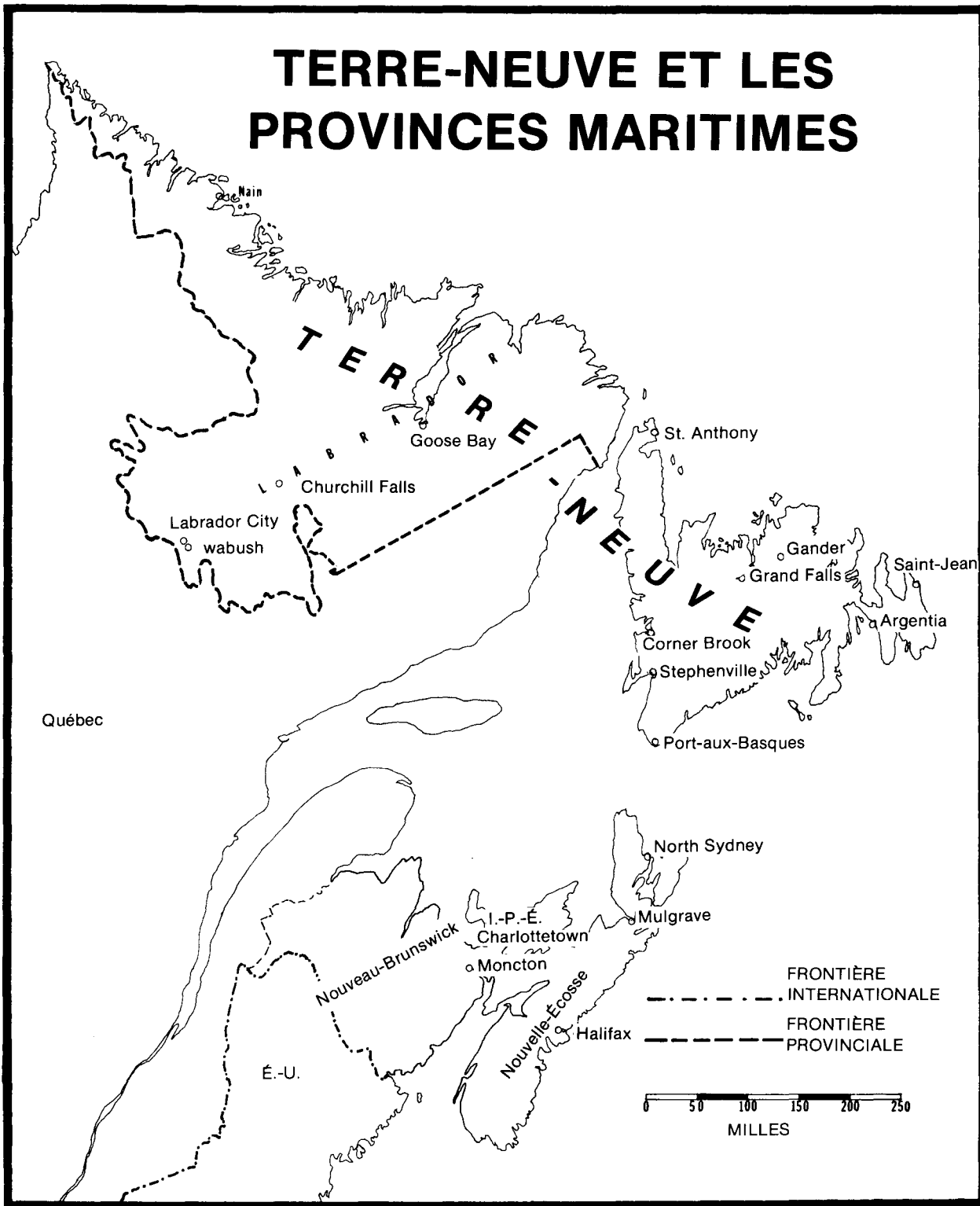
cieux. Non seulement nous ont-elles fourni sans hésitation tous les renseignements voulus, mais elles se sont donné la peine de nous suggérer d'autres sources de renseignements, sans compter les façons de procéder et les personnes susceptibles de nous être utiles. Il en va de même de nos collaborateurs de la Commission canadienne des transports et du CN. Quant aux employés des diverses compagnies de transport ou des syndicats auprès desquels nous avons sollicité des renseignements ou de l'aide, nous les avons trouvés courtois, serviables et disposés à nous renseigner. Nous sommes heureux de pouvoir témoigner publiquement notre gratitude à toutes les personnes qui nous ont tant aidés au cours de l'année écoulée.

A titre de commissaires, nous tenons à remercier notre personnel qui a accompli au cours de l'année

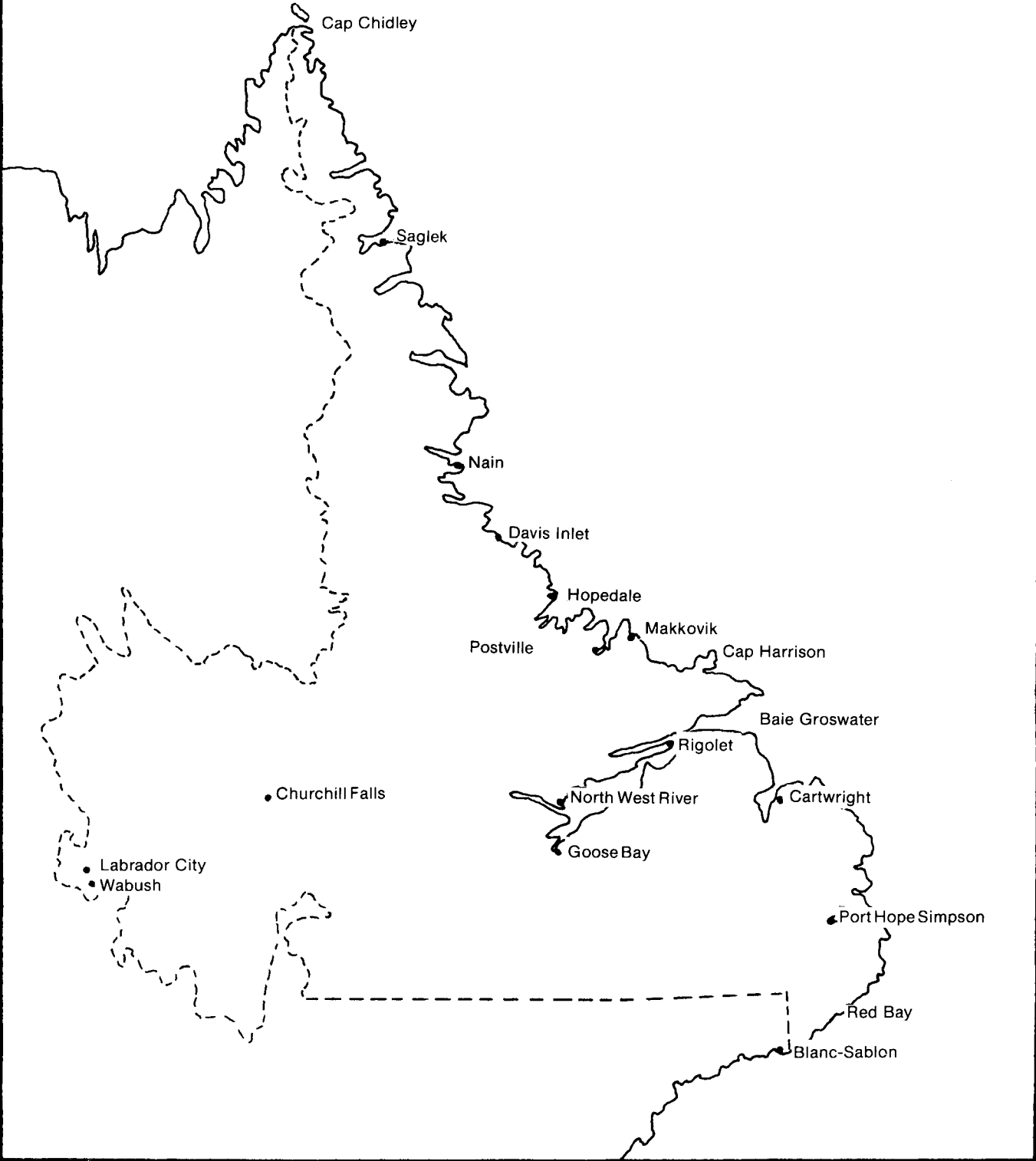
écoulée un énorme travail avec beaucoup de compétence. Nous nous abstenons de nommer quiconque ici car tous tant qu'ils sont mériteraient de l'être. Soulignons en passant que le groupe formé au départ est toujours intact. Le groupe s'est enrichi d'autres personnes sans perdre aucun de ses membres. Personne n'a quitté volontairement le groupe ou n'a été contraint de le faire, et cela seul est très éloquent surtout quand on songe que les travaux de la Commission se sont déroulés à une cadence accélérée et ont exigé de longues heures de travail. Nous savons gré à tous de leur précieux concours.

Arthur M. Sullivan
J. Burford Ploughman
Esau E. Thoms

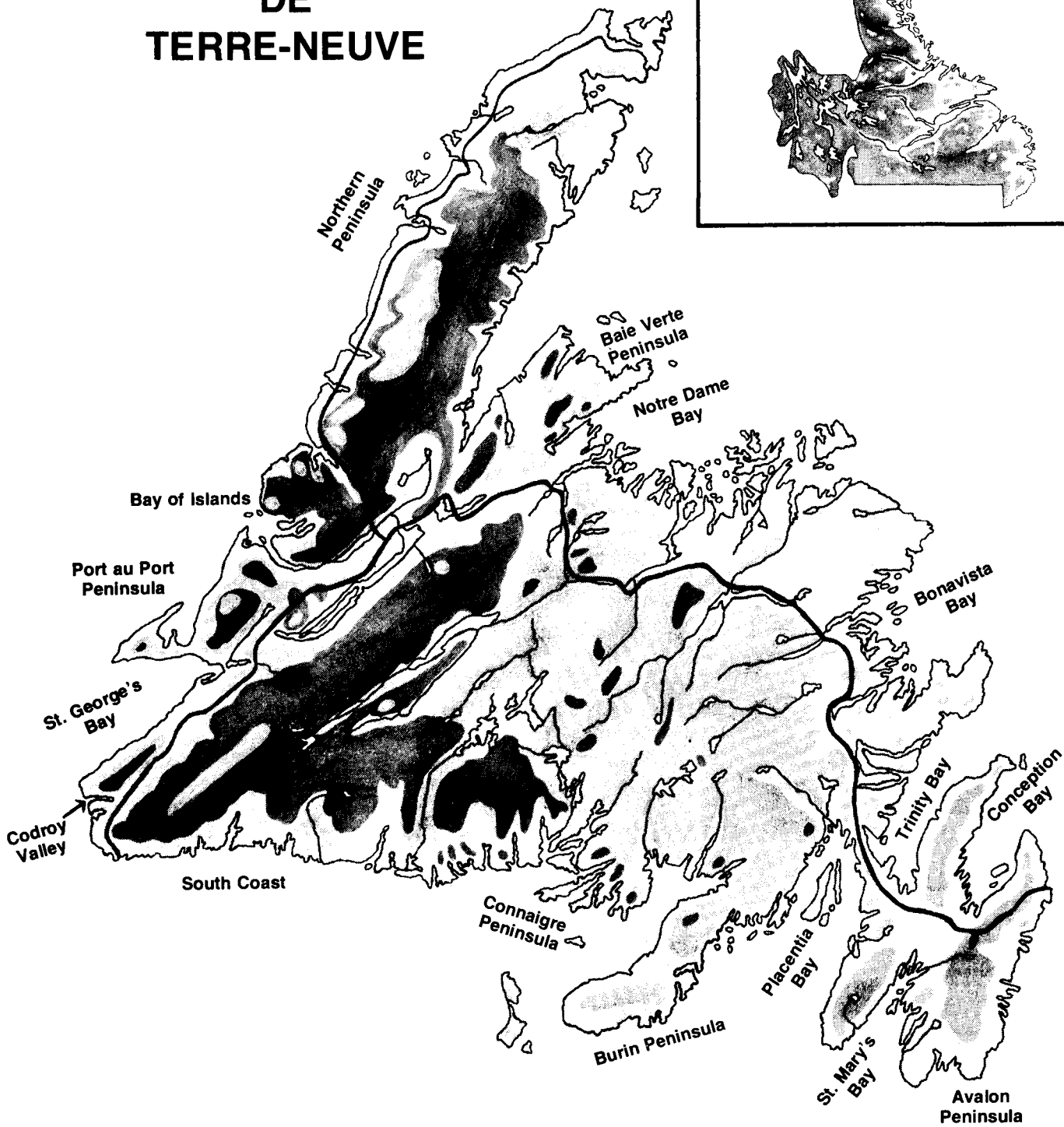
TERRE-NEUVE ET LES PROVINCES MARITIMES



LABRADOR



LES CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES DE TERRE-NEUVE



LABRADOR



Introduction

Nomination de la Commission

Le 28 mars 1977, le ministre fédéral des Transports, l'honorable Otto Lang, a annoncé qu'une commission d'enquête avait été constituée pour étudier les services de transport à Terre-Neuve et au Labrador.

La Commission devait étudier les services de transport existant afin de voir s'ils étaient conformes aux normes généralement acceptables pour le Canada et, au besoin, recommander les modifications qui s'imposent pour qu'ils puissent répondre aux besoins actuels et futurs. La Commission doit présenter ses constatations et ses recommandations au ministre des Transports.

Le ministre a souligné qu'un des éléments essentiels de l'enquête serait la grande participation du public grâce aux audiences publiques qui auront lieu. Le ministre a fait remarquer que la Commission devrait évaluer les facteurs qui influent sur le transport à Terre-Neuve et au Labrador en fonction des objectifs nationaux, provinciaux, sociaux et économiques. Il a chargé la Commission d'élaborer un programme d'ensemble du transport à Terre-Neuve.

Le gouvernement fédéral a consulté le gouvernement de Terre-Neuve au sujet du mandat et de la composition de la Commission, qui a été constituée en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, par un décret du conseil (1977-816), le 24 mars 1977:

A TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu'icelles peuvent de quelque manière concerner,

SALUT:

CONSIDÉRANT qu'en vertu des dispositions de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, chapitre I-13 des Statuts Révisés du Canada de 1970, Son Excellence

le Gouverneur général en conseil a, par le décret C.P. 1977-816 du vingt-quatrième jour du mois de mars en l'an de grâce mil neuf cent soixante-dix-sept, autorisé la nomination de Nos commissaires y désignés ainsi qu'aux présentes, pour faire enquête et présenter un rapport sur tous les aspects du transport et des services de transport à Terre-Neuve, y compris le transport de biens et de passagers et pour déterminer les niveaux appropriés de transport, y compris le choix des modes de transport nécessaires pour satisfaire de façon efficace et rentable en matière de transport, besoins futurs de Terre-Neuve et de sa population et, sans restreindre la portée de ce qui précède, pour faire enquête et présenter un rapport sur les articles 1 à 9 du mandat annexé audit décret; et il a conféré certains droits, pouvoirs et prérogatives à Nos commissaires, comme il appert à la lecture du décret.

SACHEZ que Nous avons, sur l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, constitué et nommé par les présentes, le D^r Arthur Sullivan de Corner Brook, M. Esau Thoms Esq., de Freshwater, P.B., et M. Burford Ploughman Esq. de St. John's, localités toutes situées dans la province de Terre-Neuve, Nos commissaires pour faire ladite enquête.

IL APPARTIENDRA auxdits MM. Arthur Sullivan, Esau Thoms et Burford Ploughman d'occuper, d'exercer et d'avoir en partage lesdits mandat, charge, et position avec tous les droits, pouvoirs, prérogatives et émoluments attachés de droit et de par la loi auxdits mandat, charge et position durant Notre bon plaisir.

ET NOUS autorisons, par les présentes Nos commissaires à adopter les procédures et les méthodes qu'ils jugent utiles aux fins de l'enquête et de tenir des audiences à Terre-Neuve ou ailleurs au Canada,

aux heures et dans les endroits qu'ils jugent appropriés.

NOUS AUTORISONS en outre Nos commissaires à retenir les services du personnel et des conseillers techniques dont ils peuvent avoir besoin; ils peuvent en outre retenir les services de conseillers juridiques pour les aider et assister au cours de l'enquête dont la rémunération et les indemnités doivent être approuvées par le ministre des Transports.

ET NOUS demandons et ordonnons à Nos commissaires de présenter dans les meilleurs délais leur rapport, contenant leurs conclusions et recommandations, au Gouverneur en conseil par l'intermédiaire du ministre des Transports, ainsi que la documentation et les rapports à l'appui, au plus tard le 31 décembre 1977, ou à la date approuvée par le Ministre.

ET NOUS nommons M. Arthur Sullivan de Corner Brook, province de Terre-Neuve, Commissaire en chef aux fins de ladite enquête, en foi de quoi, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada.

Témoin: Notre très fidèle et bien-aimé Jules Léger, Chancelier et Compagnon principal de Notre Ordre du Canada, Chancelier et Commandeur de Notre Ordre du Mérite militaire à qui Nous avons décerné Notre Décoration des Forces canadiennes, Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre ville d'Ottawa, ce vingt-huitième jour d'avril en l'an de grâce mil neuf cent soixante-dix-sept, le vingt-sixième de Notre Règne.

Par ordre,
Le sous-registraire
général du Canada
SYLVIA OSTRY

Mandat

COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT À TERRE-NEUVE

1. Objectif

Une commission d'enquête, constituée en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, étudiera les questions ayant trait aux services de transport à Terre-Neuve. Elle se penchera sur les services qui existent actuellement pour le transport des marchandises et des passagers et déterminera dans quelle mesure ces services correspondent aux normes généralement acceptées au Canada.

La Commission analysera quels niveaux de services et quels modes de transport seront nécessaires pour répondre aux besoins futurs en matière de transport de façon efficace et rentable. Dans ses recommandations, la Commission devra tenir compte des objectifs nationaux et provinciaux d'ordre socio-économique.

2. Pouvoirs de la Commission

La Commission a le pouvoir de tenir des auditions, de citer à comparaître des témoins, d'exiger la production de documents, d'entendre ou de recevoir des exposés et d'assumer tout autre pouvoir approprié en vertu des Parties I et III de la Loi sur les enquêtes. La Commission présentera ses recommandations au ministre des Transports.

3. Mandat

3.1 La Commission fera enquête sur les facteurs économiques, sociaux, démographiques et géographiques à l'origine des besoins actuels et futurs en matière de transport local. Elle devra, entre autres, évaluer les projets de développement économique et industriel de chacune des régions de la province ainsi que leurs conséquences sur les besoins en matière de services de transport.

3.2 La Commission procédera à l'examen des dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et des obligations constitutionnelles du gouvernement du Canada à l'endroit de Terre-Neuve dans le domaine des transports. Elle en étudiera la portée et les applications actuelles ainsi que la mesure où elles peuvent influencer sur la mise en œuvre des solutions rentables.

3.3 La Commission devra examiner les conditions particulières à Terre-Neuve ainsi que les modalités et la mesure de leur influence sur les services de transport locaux.

3.4 La Commission fera enquête sur l'efficacité et le rendement des services de transport locaux; dans ce contexte, elle examinera et évaluera les subventions et les programmes du gouvernement reliés au domaine du transport.

3.5 La Commission étudiera le rôle particulier de chacun des moyens de transport au sein de l'ensemble des services de transport locaux et ce, conformément aux instructions énoncées ci-dessus. Elle devra faire le lien entre ses constatations et leurs conséquences à court (0-5 ans), moyen (5-10 ans) et long terme (plus de 10 ans).

3.6 La Commission étudiera le lien étroit qui existe entre les services de transport locaux et la réalisation des objectifs nationaux et régionaux en matière d'emploi et dans divers autres domaines économiques et sociaux.

3.7 La Commission étudiera les responsabilités et obligations respectives des gouvernements, transporteurs et usagers en matière de transport local et les évaluera en fonction de leurs conséquences législatives, économiques, sociales et commerciales.

3.8 La Commission devra tenir compte des conséquences, pour l'ensemble du pays, que pourraient

avoir les solutions qu'elle proposera aux divers problèmes en matière de transport.

3.9 Afin de sensibiliser le public et s'assurer d'en obtenir la plus grande participation possible, le commissaire ou son représentant devra faire parvenir un préavis aux collectivités où les audiences auront lieu ou les visiter avant la date prévue pour celles-ci afin:

a) d'expliquer la composition et les pouvoirs de la Commission;

b) d'expliquer la marche à suivre pour les audiences publiques; et de

c) donner le lieu et l'heure des audiences publiques. Dans la mesure du possible, la Commission mettra à la disposition du public autant de données que possible afin de lui permettre de faire ses commentaires en vue des audiences publiques.

3.10 La Commission devra, dans son enquête, utiliser les études, enquêtes et travaux antérieurs réalisés par les gouvernements ou en leur nom, et qu'elle jugera utiles. Elle tiendra aussi compte des activités actuelles des gouvernements, sociétés de la Couronne, organismes et comités, et en mettra les fruits à profit de façon appropriée.

4. Pouvoir de recommandations

4.1 La Commission fera rapport de ses constatations et de ses recommandations sur les questions précisées à la partie 3, au ministre des Transports, au plus tard le 31 décembre 1977. Les recommandations devraient être regroupées en fonction de leur influence sur les besoins à court, à moyen et à long terme.

4.2 La Commission inclura dans son rapport une étude des tendances du trafic ainsi que des répercussions de celles-ci sur l'utilisation des divers modes. Elle fera aussi rapport sur les nécessités d'accroître la capacité, par mode, et évaluera les répercussions de celles-ci sur les coûts, les services et les questions sociales.

4.3 La Commission se penchera surtout sur les conséquences probables que peuvent avoir les modifications proposées sur la main-d'œuvre et recommandera des méthodes pour minimiser toute répercussion néfaste.

5. Composition

La Commission se composera de trois commissaires qui pourront assumer, si nécessaire, les pouvoirs et les responsabilités définis à la Partie III de la Loi sur les enquêtes.

Remarque: Le transport local désigne tous les services de transport à l'intérieur de Terre-Neuve ainsi que les services entre Terre-Neuve et le reste du Canada, A L'EXCEPTION du transport international.

Le processus d'enquête

RÉUNIONS D'INFORMATION

Pour sensibiliser la population et obtenir sa plus grande participation, des réunions d'information ont été tenues dans tous les coins de la province au cours de l'été 1977. De mi-juin à mi-août, les commissaires, leurs employés ou leurs représentants ont visité plus de 120 collectivités de l'île de Terre-Neuve et du Labrador.

Ces réunions avaient pour but de renseigner le public sur:

—les événements qui ont mené à la constitution de la Commission;

—les études précédentes qui ont été entreprises sur le transport à Terre-Neuve ainsi que sur les recommandations importantes et pertinentes qui avaient été faites à ces occasions;

—le mandat et les pouvoirs de la Commission;

—les méthodes de présentation de mémoires à la Commission pendant les audiences publiques tenues à l'automne.

Il était important de s'assurer que tous les groupes et les personnes intéressés à Terre-Neuve auraient la chance de présenter leur point de vue à la Commission à l'égard des problèmes, des lignes de conduite et des principes en matière de transport. Les intéressés ont donc été fortement encouragés à présenter des mémoires à la Commission au cours des audiences publiques.

Les réunions d'information comprenaient aussi une période libre au cours de laquelle les participants ont pu poser des questions et faire des suggestions à propos de questions ou de problèmes que la Commission pourrait étudier.

Dans le cadre des réunions d'information, une brochure avait été publiée pour être distribuée aux participants aux réunions ou pour être expédiée par la poste aux personnes qui demandaient de l'information. Ces brochures ont aussi été envoyées par courrier à certains groupes qui pouvaient être visés par les problèmes de transport, tels les chambres de commerce, les associations de développement rural, les conseils de ville, les associations professionnelles, les syndicats, les commissions scolaires, les ministères provinciaux, le M.H.A. de Terre-Neuve, les bibliothèques, les entreprises qui dépendent des services de transport, les sociétés de transport et les média de la province.

De plus, des résumés des principales études sur le transport à Terre-Neuve ont été mises à la disposition de ceux qui demandaient de la documentation à cet égard. On espérait que ces documents aideraient à la rédaction des mémoires devant être déposés devant la Commission.

Au cours des réunions d'information et des conférences de presse, on a demandé à ceux qui avaient

l'intention de présenter des mémoires, de le faire savoir à la Commission avant la fin du mois d'août. Par la suite, un calendrier et une liste d'endroits pour les audiences publiques ont été publiés.

AUDIENCES PUBLIQUES

D'après le nombre d'intéressés qui ont déclaré, avant le 6 septembre 1977 inclusivement, avoir l'intention de présenter un mémoire, 15 lieux ont été choisis pour les audiences publiques et un calendrier a été établi.

Bien que les endroits et les dates des audiences étaient fixés, la Commission s'est réservé le droit de déterminer l'horaire des comparutions. Les heures à cet égard ont été établies après consultation des parties en cause et des périodes supplémentaires ont été prévues pour permettre la présentation tardive d'autres exposés. Même si ceux qui avaient fait part

de leur intention de déposer un mémoire à l'avance, ont eu priorité, toutes les parties qui ont décidé à la dernière minute de se prévaloir de leur droit ont pu comparaître pendant cette période de temps supplémentaire.

La première audience publique a eu lieu à St-Jean, le 19 septembre 1977, et la dernière, aussi à St-Jean, le 21 novembre 1977. Au cours des deux mois écoulés entre-temps, la Commission a tenu des audiences à Milltown, Buchans, Gander, St. Anthony, Port-aux-Choix, Carbonear, Marystown, Goose Bay, Wabush/Labrador City, Clarenville, Deer Lake, Corner Brook, Stephenville et Port-aux-Basques.

Cent deux mémoires ont été présentés pendant les audiences et quelque deux douzaines de mémoires et de lettres ont été reçus aux bureaux de la Commission.

Villes où ont eu lieu les réunions d'information du 21 juin 1977 au 21 août 1977

Arnold's Cove	Goose Bay
Badger	Grand Bank
Baie Verte	Grand Falls
Bay de Verde	Grand Le Pierre
Bay L'Argent	Gunner's Cove
Bishops Falls	
Bonavista	Hampden
Botwood	Harbour Breton
Branch	Harbour Mille
Buchans	Hare Bay
Bunyan's Cove	Hatchet Cove
Burgeo	Hawke's Bay
Burlington	Heart's Content
Burnt Island	Hermitage
	Howley
Carbonear	
Carmanville	Isle-aux-Morts
Cartwright	
Catalina	Jackson's Arm
Charlottetown	
Clarenville	King's Cove
Colinet	
Conne River	Labrador City/Wabush
Cook's Harbour	Lamaline
Cottrells Cove	La Scie
Cow Head	Lawn
	Leading Ticks
Daniel's Harbour	Lewisporte
Deer Lake	Lourdes
De Grau	Lumsden
Eastport	Main Brook
English Harbour East	Makkovik
English Harbour West	McKay's
Flower's Cove	Milltown
Fogo	Musgrave Harbour
Forteau	Musgravetown
Gambo	Norman's Cove
Gander	
Gander Bay	Parker Cove
Garnish	Picadilly
Glovertownk	Placentia

Plum Point	Salt Pond
Point Leamington	Sop's Arm
Pool's Cove	South Brook
Port-aux-Basques	South East Bight
Port-aux-Choix	Southern Bay
Port Blandford	Springdale
Raleigh	Stephenville
Ramea	Stephenville Crossing
Random Island	Sunnyside
Rigolet	
Robert's Arm	Terrenceville
Rocky Harbour	Terra Nova
Roddickton	Trepassey
Rose Blanche	Trinity
St-Alban's	Triton
St. Anthony	Trout River
St. Fintan's	Twillingate
St-Georges	
St-Jean	Upper Ferry
St-Joseph	
St. Lawrence	Wareham
St. Mary's	Wesleyville
St-Modeste ouest	Westport
Sally's Cove	Whitbourne
	Woody Point

Calendrier des audiences publiques

<i>St-Jean</i>
le lundi 19 septembre 1977
le mardi 20 septembre 1977
le mercredi 21 septembre 1977
<i>Milltown</i>
le mardi 27 septembre 1977
<i>Buchans</i>
le mercredi 28 septembre 1977
<i>Gander</i>
le lundi 3 octobre 1977
<i>St. Anthony</i>
le lundi 10 octobre 1977
le mardi 11 octobre 1977
<i>Port-aux-Choix</i>
le mercredi 12 octobre 1977
<i>Carbonear</i>
le lundi 17 octobre 1977

Marystown

le jeudi 20 octobre 1977
le vendredi 21 octobre 1977

Goose Bay

le lundi 24 octobre 1977

Labrador City/Wabush

le mardi 25 octobre 1977

Clareville

le vendredi 28 octobre 1977

Deer Lake

le lundi 31 octobre 1977
le mardi 1^{er} novembre 1977

Corner Brook

le mercredi 2 novembre 1977
le jeudi 3 novembre 1977

Stephenville

le lundi 7 novembre 1977
le mardi 8 novembre 1977

Port-aux-Basques

le mardi 8 novembre 1977
le mercredi 9 novembre 1977

St-Jean

le lundi 14 novembre 1977
le mardi 15 novembre 1977
le mercredi 16 novembre 1977
le jeudi 17 novembre 1977
le vendredi 18 novembre 1977
le lundi 21 novembre 1977

Mémoires présentés pendant les audiences publiques

St-Jean—Airport Inn

le 19 septembre 1977

- gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador
- Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares, Division du système n° 135
- M. Abe Peters, St-Jean
- M. Michael Muench, Witless Bay

le 20 septembre 1977

- Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares, Comité de révision du système n° 163
- Bluebuoy Foods Limited
- Canadien national

le 21 septembre 1977

- Transport 2000
- Office canadien du poisson salé
- Newfoundland Container Lines Limited
- Newfoundland Steamships Limited, Newfoundland Transport Limited et Clarke Transportation Canada Limited

MILLTOWN—CENTRE COMMUNAUTAIRE

le 27 septembre 1977

- Conseil mixte de Baie d'Espoir
- Conseil de bande de Conne River
- M. Jack Winsor, M.H.A., Fortune/Hermitage
- Conseil des améliorations locales de St-Jacques/Coomb's Cove

Buchans—Salle paroissiale de l'église Anglicane

le 28 septembre 1977

- Légion royale canadienne, section n° 19
- Métallurgistes unis d'Amérique, section locale n° 5457

- Comité des améliorations locales de Buchans

MOTEL BURNT BERRY—TRANSCANADIENNE

le 28 septembre 1977

- Conseil municipal de Robert's Arm

Gander—Holiday Inn

le 3 octobre 1977

- Conseil municipal et Chambre de commerce de Gander
- Comité des améliorations de l'île Fogo
- Chambre de commerce de Lewisporte
- Lewisporte Wholesalers Limited
- Bishops Falls Wholesalers and Valley Distributors Limited

ST. ANTHONY—MOTEL VINLAND

le 10 octobre 1977

- Conseil municipal de St. Anthony
- Commission de l'aéroport de St. Anthony
- St. Anthony Building Supplies
- Dr Bill Bavington (médecin)

Port-Aux-Choix—Édifice du Women's Institute

le 12 octobre 1977

- Hommes d'affaires de Roddickton, de Bide Arm et d'Englee

Carbonear—Hotel de Ville

le 17 octobre 1977

- Earle Freighting Service Limited et Earle Brothers Fisheries Limited

MARYSTOWN—HOTEL MORTIER

le 20 octobre 1977

- Conseil municipal de St. Lawrence
- Conseil municipal de Bay L'Argent

- Association des chefs de pompiers de Terre-Neuve et du Labrador
- le 21 octobre 1977
- Conseil mixte de la péninsule Burin
- Conseil communautaire de English Harbour East
- Ville de South East Bight
- GOOSE BAY/HAPPY VALLEY—SALLE PAROISSIALE DE L'ÉGLISE ST. ANDREW'S*
- le 24 octobre 1977
- Groupe d'établissement des politiques en matière de transport au Labrador
- Felsberg Enterprises and Farm Limited
- Labrador Airways Limited
- LABRADOR CITY/WABUSH—HOTEL ST. WILFRED GRENFELL*
- le 25 octobre 1977
- Chambre de commerce de l'Ouest du Labrador
- Métallurgistes unis d'Amérique, section locale n° 6285
- Le révérend Charles Deharveng
- M. Ernest Condon
- Clarenville—Holiday Inn*
- le 28 octobre 1977
- Comité des routes de Bunyan's Cove
- Ville de Musgravetown
- Comité des améliorations de Random Island
- Club Rotary de Clarenville
- Chambre de commerce de la région de Clarenville
- Deer Lake—Club Lions*
- le 31 octobre 1977
- Chambre de commerce de Baie Verte
- Conseil municipal de Bishop's Falls
- Association des améliorations de Humber Valley
- Comité des améliorations locales de Howley
- le 1^{er} novembre 1977
- Chambre de commerce de Grand Falls
- Chambre de commerce de Deer Lake
- CORNER BROOK—MAMATEEK MOTOR INN*
- le 2 novembre 1977
- Chambre de commerce de Corner Brook et Corner Brook Economic Development Corporation Limited
- Travailleurs unis des transports, sections locales nos 1350 et 1521
- le 3 novembre 1977
- Lundrigan's Limited, Atlantic Building Materials Limited, Atlantic Design Homes, City Motors Limited, Newfoundland Forest Products Limited, Atlantic Gypsum Limited et North Star Cement
- Conseil du statut de la femme de Corner Brook
- M. George Gates, Woody Point
- M. Martin Ducey, Corner Brook
- Stephenville-Hotel Stephenville*
- le 7 novembre 1977
- Commission des transports de Baie St-Georges, Administration de l'air
- M. W. H. Keating, Stephenville
- Bay St. George Sea Foods Limited
- Pike's Limited/Central Dairies Limited
- Commission du développement industriel de Stephenville
- le 7 novembre 1977
- Conseil mixte de Baie St-Georges
- Bayshore Foods Limited
- Association du développement de la région du sud de la Baie St-Georges
- Association du développement économique de Port-au-Port
- le 8 novembre 1977– Harmon Corporation
- Port-aux-Basques—Hotel Port aux Basques*
- le 8 novembre 1977
- Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares, section locale n° 551
- Association du développement de la région de la Codroy Valley
- Chambre de commerce de Port-aux-Basques
- le 9 novembre 1977
- Ville de North Sydney (N.-É.)
- M. Stephen A. Neary, M.H.A., région de LaPoile
- Ville de Channel-Port-aux-Basques
- St-Jean—Hotel Newfoundland*
- le 14 novembre 1977
- Chambre de commerce de St-Jean
- Ville de Wabana
- le 15 novembre 1977
- Newfoundland Shipowners, Agents and Brokers Association
- Canadian Railway Labour Association
- le 16 novembre 1977
- Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
- Fisheries Association of Newfoundland and Labrador
- Puddister Trading Company Limited
- Fraternité des wagonniers de chemins de fer, section locale n° 669
- Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutention-

naires de fret, employés de messageries et de gares, comité de révision du système n° 163

- Conseil syndical des chemins de fer

le 17 novembre 1977

- Association of Professional Engineers of Newfoundland
- Travailleurs unis des transports, section locale n° 1392

le 18 novembre 1977

- Nouveau Parti Démocratique de Terre-Neuve et du Labrador
- Newfoundland and Labrador Federation of Labour
- Conseil municipal de St-Jean
- Chimo Shipping and Crosbie Transport

- Ville de Jerseyside

- Association de développement de la région de Placentia
- Direction générale de l'aide au transport maritime

le 21 novembre 1977

- Air Canada
- Eastern Provincial Airways
- Conseil économique des provinces de l'Atlantique
- Atlantic Provinces Trucking Association, Association canadienne du camionnage
- Administration portuaire de St-Jean
- Canadien national

Partie 1

Le passé

Chapitre I

Introduction

Historique

La province de Terre-Neuve se divise en deux parties: l'île de Terre-Neuve et la partie continentale connue sous le nom de Labrador.

L'île de Terre-Neuve forme l'extrémité nord-est de la région appalachienne et le Labrador marque la bordure est du Bouclier canadien. Mises à part certaines différences géologiques, les deux régions partagent certains traits communs qui, joints à des structures typiques d'établissement démographique, constituent des obstacles importants à la mise en place d'un bon réseau de transport.

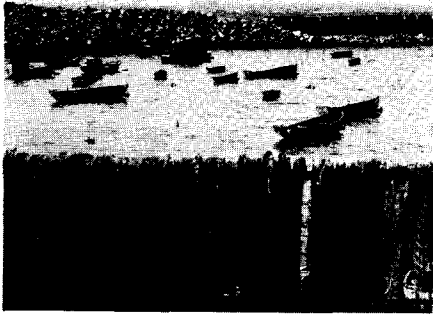
Le paysage se caractérise par un mélange d'affleurements rocheux durs et anciens, entrecoupés de vastes régions de tourbières, d'innombrables lacs et mares résultant de l'érosion glaciaire, de bassins hydrographiques dérangés et d'une multitude de rivières et ruisseaux courts à forte dénivellation qui drainent l'arrière-pays.

Sauf dans la partie nord du Labrador où les Tornat atteignent 5,000 pi de hauteur, l'altitude est plutôt faible. Les plus hautes montagnes de l'île atteignent à peine 2,600 pi. Le relief de Terre-Neuve est néanmoins très accidenté, en particulier le long du littoral où des pentes abruptes et des ravins profonds où coulent beaucoup de ruisseaux aux eaux tumultueuses se succèdent sans fin. En outre, la dénivellation générale du terrain et l'orientation de la plupart des réseaux hydrographiques principaux (rivières) vont du sud-ouest au nord-est alors que les schèmes d'établissement imposent une disposition des réseaux de transport généralement perpendiculaire à cette orientation.

La côte elle-même est incroyablement échancrée. Bien que l'île ne forme approximativement qu'un triangle équilatéral de 300 milles de côté, la longueur totale de la côte dépasse 6,000 milles et celle du Labrador ajoute encore 4,000 milles au littoral de la province donnant sur l'océan Atlantique.

C'est ce front de mer de 10,000 milles de longueur qui a constitué la barrière naturelle à la colonisation de l'île. Les colons d'autres régions de l'Amérique du Nord ont reculé graduellement les frontières des régions inexplorées pour en défricher la terre et l'exploiter, explorer les vastes étendues de l'intérieur du continent, retracer ses réseaux hydrographiques, situer ses défilés montagneux, aménager les portages et tracer une ébauche pour la création éventuelle d'un réseau de routes, de chemins de fer et de canaux. Les défricheurs terre-neuviens, pour leur part, se sont difficilement cramponnés au littoral de l'Atlantique battu par les tempêtes et ont petit à petit essemé leurs colonies le long de la côte. Leur but n'était pas tellement d'exploiter la terre, mais plutôt de prendre possession de secteurs de pêche inexploités. Ce n'est pas non plus qu'ils recherchaient les eaux calmes et abritées des baies plus profondes et des petites criques malgré l'attraction qu'exerçaient leurs ressources en bois, en eau et parfois en terre arable, mais plutôt qu'ils cherchaient à se rapprocher le plus possible des lieux de pêche, même s'ils devaient disposer de l'abri le plus rudimentaire pour leurs bateaux et leur matériel de pêche, du «perchoir» le plus exigu pour leurs maisons et leurs magasins ou du plus petit terrain pour leurs potagers.

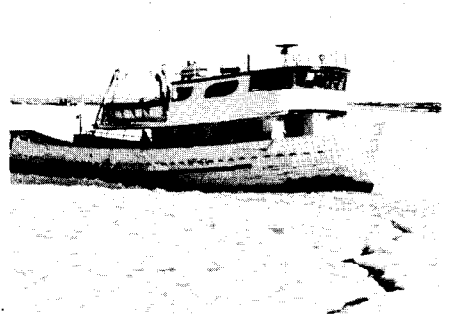
Le même phénomène s'est répété à partir du début du XVII^e siècle jusqu'à ce qu'il ne reste plus, au début du XX^e siècle, aucune partie importante de littoral



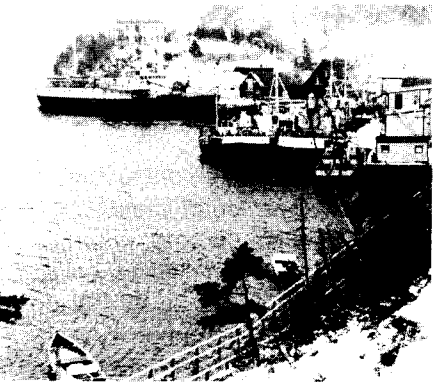
1.



4.



8.



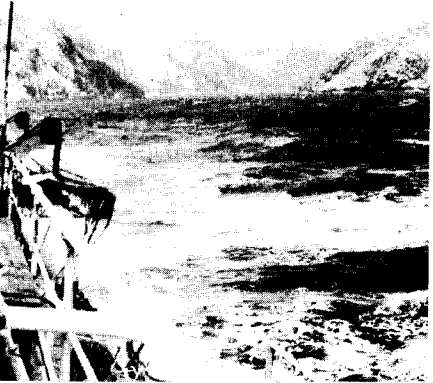
2.



5.



9.



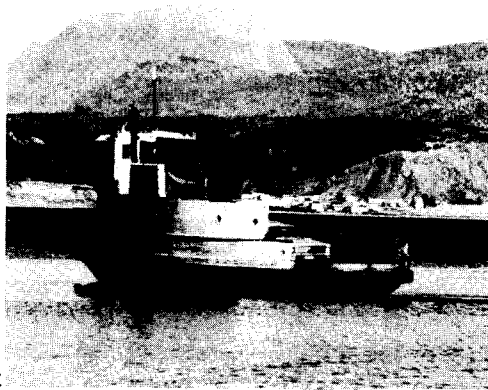
3.



6.



10.



7.

1. les icebergs dans la Bay de Verde
2. Gaultois
3. Fjord (rivière Grey)
4. Salvage dans le brouillard
5. Wesleyville
6. la route de Cliffside (Fortune Bay)
7. le traversier «*Highland Lass*» (Bonne Bay) devant Gros Morne
8. Le «*Fogo Transport*» dans la glace près de Little Bay Islands
9. Wareham en hiver
10. l'amoncellement de neige sur la route de Red Bay dans le sud du Labrador

inhabitée. Des minuscules hameaux, des villages et de petites villes se sont accrochés désespérément à la côte, occupant les endroits les plus exposés des promontoires et des îles. Partout où l'une des innombrables échancrures côtières formait une crique de dimensions suffisantes, on pouvait trouver une des 2,000 collectivités terre-neuviennes pour qui la mer était le seul moyen de communication.

C'est en réalité la petitesse de la population de moins de 500,000 habitants dispersés sur un cordon littoral de plus de 10,000 milles qui a posé les plus graves problèmes au gouvernement chargé de lui assurer les services essentiels, notamment des communications et transports adéquats.

Par surcroît, ce qui augmentait sensiblement l'ampleur de cette tâche, c'était la rigueur bien connue du climat imprévisible de Terre-Neuve et sa situation géographique en travers du courant du Labrador. Bien qu'il s'agisse en général d'un climat marin de latitude moyenne à hivers froids mais non rigoureux et à étés allant de chauds à frais, les variations de température sur de courtes périodes de temps tendent à être considérables.

Les tempêtes caractéristiques des latitudes moyennes, qui traversent le Canada et remontent sur le littoral de l'Atlantique, ont une forte incidence sur le climat de l'île. L'air chaud aspiré du côté sud des perturbations atmosphériques contribue à relever les données de précipitations dans la partie sud de l'île. Les vents de l'est et du nord-est qui précèdent chaque tempête soufflent en travers du courant froid du Labrador et contribuent à rafraîchir les étés et à retarder l'arrivée du printemps sur le littoral. Les vents du nord-ouest qui suivent chaque tempête apportent de l'air froid de l'Arctique et abaissent les températures à des niveaux plus bas que la latitude et l'influence de la mer ne le laisseraient supposer.

Au sud de l'île, l'air frais lié au courant du Labrador se mêle à l'air chaud qui circule au-dessus du Gulf Stream, ce qui produit du brouillard dense. Celui-ci se rencontre le plus souvent sur les grands Bancs de Terre-Neuve et le long du littoral sud et sud-est de l'île.

A cause de ces conditions, le temps demeure rarement stable pendant plus de deux ou trois jours dans la région de Terre-Neuve. Le déplacement presque toujours rapide des systèmes orageux d'ouest en est, particulièrement en hiver, provoque des alternances aussi rapides de temps doux et très froid, accompagnées de la transition correspondante de la pluie à la neige. Il n'est pas rare de passer en vingt-quatre heures par un cycle où la neige, la pluie verglaçante, la pluie, les éclaircies, les périodes ensoleillées, les nuages et les rafales de neige se succèdent avec une rapidité déconcertante et où les températures s'élèvent lentement pour atteindre 5 à 6°C et ensuite redescendre à, disons, -20°C. De telles conditions

causent des dégâts considérables aux revêtements et plate-formes des routes. En effet, il est pratiquement impossible de maintenir les routes de gravier en assez bon état pendant l'hiver vu l'alternance continuelle des cycles de gel et de dégel, de neige et de pluie. Ces travaux sont en outre onéreux puisque dans une si grande variabilité de conditions, les activités de déneigement, de sablage et de salage sont pratiquement toujours à recommencer. Le problème s'aggrave encore plus du fait des grands vents presque constants qui transforment les légères averses de neige en blizzards et les averses modérées de quelques centimètres en rafales capables de barrer les routes et dont l'accumulation se mesure en mètres.

Il va sans dire que ces mêmes conditions posent des problèmes spéciaux d'une ampleur considérable aux navires et aux hommes qui assurent les services de transport liés à la navigation côtière.

En outre le courant du Labrador qui coule vers le sud depuis l'Arctique garde la plus grande partie des eaux côtières perpétuellement froides de sorte qu'une légère baisse de température suffit généralement à la formation de glace de mer. Dès la fin novembre et pendant tout l'hiver, la majorité des eaux abritées, sauf le long de la côte sud, sont gelées ferme. A l'arrivée du printemps, cette banquise côtière se libère de la terre ferme en réchauffement et commence à se déplacer à la faveur des vents et des courants en même temps que les glaces flottantes de l'est de l'Arctique entreprennent leur migration annuelle vers le sud. Se déplaçant majestueusement et inexorablement le long de la côte, ces glaces dérivantes de l'Arctique, accrues par l'apport des glaces locales, constituent un véritable blocus d'intensité variable selon les années, dépendant d'une série de conditions intimement liées. Bien que les brise-glaces modernes aient accru le rayon d'action des navires et la durée de la saison de navigation, les glaces, mais plus particulièrement les glaces polaires de l'Arctique, continuent d'être les obstacles les plus menaçants et les plus insurmontables, car elles empêchent l'établissement de communications maritimes fiables à longueur d'année avec les collectivités côtières les plus éloignées.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, et dans une assez large mesure pendant les quelques cent années suivantes, la pêche, et particulièrement la pêche côtière, a pratiquement soutenu à elle seule l'économie de Terre-Neuve. La façon dont cette pêche était structurée éliminait la nécessité de fournir un système perfectionné de transport. Chaque village séparé représentait une unité de production autonome liée à un marchand local ou régional qui s'occupait de son approvisionnement en fournitures et aliments de base et qui achetait les produits de la pêche et s'occupait de leur exportation. En retour, ces marchands pouvaient compter sur des fournisseurs plus importants

situés dans l'un des centres portuaires plus importants ou à St-Jean, lesquels étaient à leur tour en communication constante avec les pays exportateurs et les fournisseurs d'Europe et d'Amérique du Nord. La collecte et la distribution se faisaient par mer au moyen de caboteurs généralement locaux et de petite taille. Il arrivait souvent que les mêmes bateaux qui servaient à des fins de production soient également utilisés pour le transport de marchandises et de passagers.

La population était essentiellement sédentaire, la majorité des pêcheurs et leur famille passant leur vie pratiquement au même endroit sans se déplacer de plus de quelques milles de leur lieu de naissance. Les déplacements restreints qui caractérisaient leurs tournées quotidiennes et leurs activités courantes pouvaient facilement se faire par petits bateaux de pêche qui servaient de moyen de transport idéal, soit pour fins de relations sociales avec les collectivités environnantes, soit pour l'acquisition et le transport d'approvisionnements.

Le manque de structuration, de planification et d'encouragement de la croissance des agglomérations, l'absence totale de toute forme de gouvernement local et le désintérêt, ou même l'hostilité ouverte du gouvernement central, ont entravé la mise sur pied de toute forme de système de transport terrestre. Des sentiers pédestres rudimentaires parcouraient les collectivités elles-mêmes et des pistes accidentées reliaient parfois les villages adjacents. L'accès aux forêts était assuré par des sentiers de chantier qui, épousant le plus possible les contours des mares et marécages gelés en hiver, étaient souvent impraticables en été.

Somme toute, après 200 ans de colonisation, la mer demeurait la seule voie d'accès et de communication de l'île puisque les premières routes n'étaient pas encore construites. L'arrivée du gouverneur Sir Thomas Cochrane en 1825 a coïncidé avec l'élévation de Terre-Neuve, par décret impérial, du statut de base de pêche à celui de colonie et c'est sous son mandat que fut mis au point le premier plan de construction de routes dans l'île. Celui-ci avait pour premier objet d'abrèger la durée du trajet entre St-Jean et la rive est de la base de la Conception et de dispenser du voyage maritime vers le nord autour de cap St-Francis. A cette fin, Cochrane fit construire des routes carrossables en direction de Portugal Cove et de Topsail, respectivement éloignés de 9 et 12 milles de St-Jean, éliminant ainsi la nécessité d'un voyage de 40 à 60 milles par mer. A ces routes terminus succédaient des bateaux qui desservaient les agglomérations populeuses situées de l'autre côté de la baie de la Conception. Il fit également construire des routes de Spaniard's Bay et Carbonear, au travers de la péninsule suivante, jusqu'à New Harbour et Heart's Content sur la baie de la Trinité pour permet-

tre aux voyageurs d'économiser encore plus de temps et aussi d'éviter le passage souvent difficile autour de la pointe Grates et de l'île Baccalieu. Aux anciens détracteurs de l'ouest du continent qui s'opposaient à tout établissement dans l'île de Terre-Neuve, les politiques de Cochrane faisaient figure d'anathème. Comme le mentionnait Peter Ougier: «Les Terre-Neuviens construisent des routes. Ce n'est qu'une question de temps avant qu'ils aient des voitures et les utilisent.»

À l'époque où un gouvernement responsable prenait le pouvoir en 1855, un certain nombre de pistes et de sentiers locaux étaient améliorés et reliés entre eux pour former des routes à peine praticables autour de la baie de la Conception depuis Topsail à Carbonear, depuis Holyrood à Placentia via Salmonier et, jusqu'à la côte sud, depuis St-Jean à Ferryland. Les *Outport Road Boards* entreprenaient ensuite de nombreux petits projets locaux, leurs fonctions s'étendant à la construction et à l'entretien de routes, ponts, quais, cales de halage, brise-lames, égouts et aqueducs, ainsi qu'à la supervision de projets d'aide aux défavorisés. Plus particulièrement, les *Road Boards* étaient les agents principaux de répartition du patronage politique, ce qui, joint à la constante pénurie de fonds à la disposition du pouvoir législatif, signifiait la mauvaise exécution d'une grande partie des travaux et confirmait l'absence de tout plan systématique de construction d'un réseau routier capable de desservir toute la colonie.

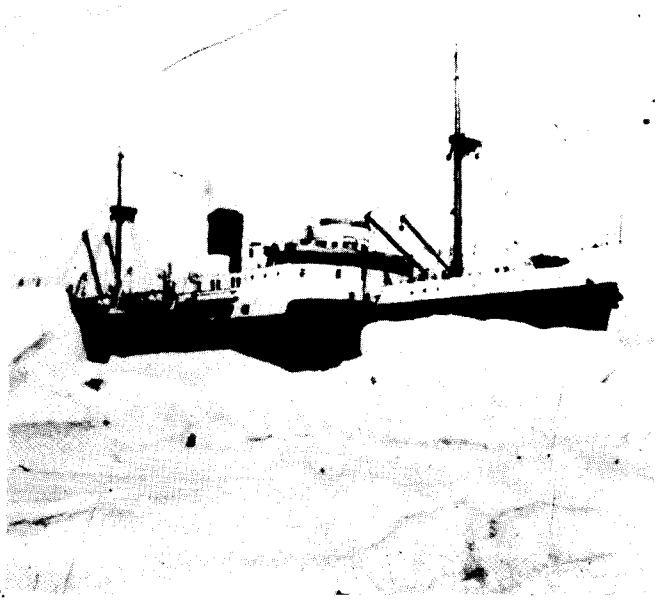
De fait, aucune proposition de plan intégré de réseau routier n'avait même été faite avant 1925. Les pressions exercées en vue de mettre sur pied un tel réseau s'étaient quelque peu dissipées du fait de la construction du chemin de fer et la mise en œuvre d'un service côtier (cabotage). Mais en 1925, en partie par suite de l'élaboration d'une nouvelle politique en matière de développement touristique, le gouvernement créait une *Highroads Commission* et s'appliquait à planifier l'aménagement routier.

Vu que plus de la moitié de la population totale de la colonie se situait dans la presqu'île Avalon, les premiers efforts en ce sens furent concentrés dans cette région. Petit à petit, les pistes, sentiers et routes carrossables dans le périmètre de la presqu'île furent reliés entre eux et transformés en «routes» de gravier. On aménageait également des réseaux routiers dans les péninsules Bonavista et Burin, dans la région de Grand Falls et Corner Brook (où l'établissement de fabriques de pâtes et papiers en 1908 et 1925 respectivement avait nécessité la réalisation de ces travaux) et dans la vallée Codroy où l'objectif consistait à encourager le développement de l'agriculture.

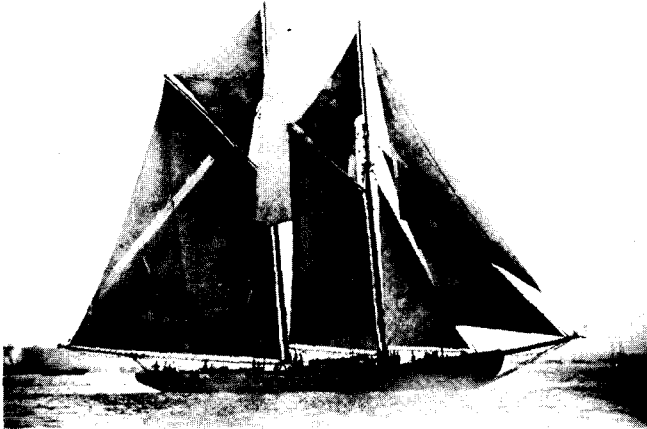
Dans presque tous les cas, les routes construites étaient étroites, sinueuses et accidentées, criblées de nids de poules en été et impraticables en hiver. Elles eurent au moins l'utilité de montrer l'énormité des coûts de l'aménagement



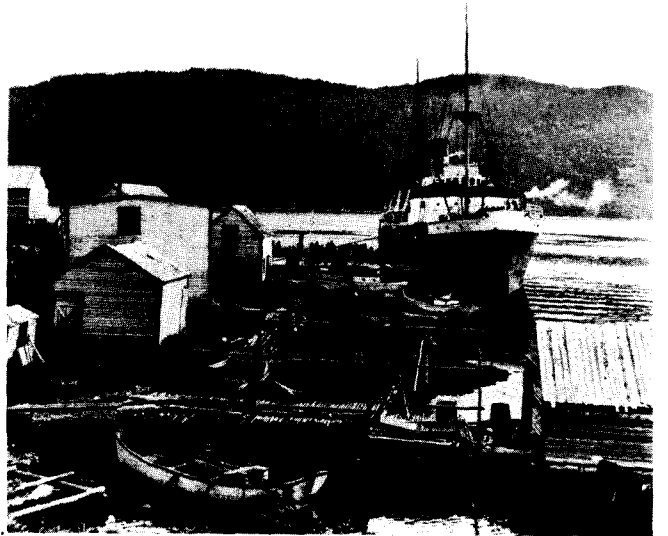
1.



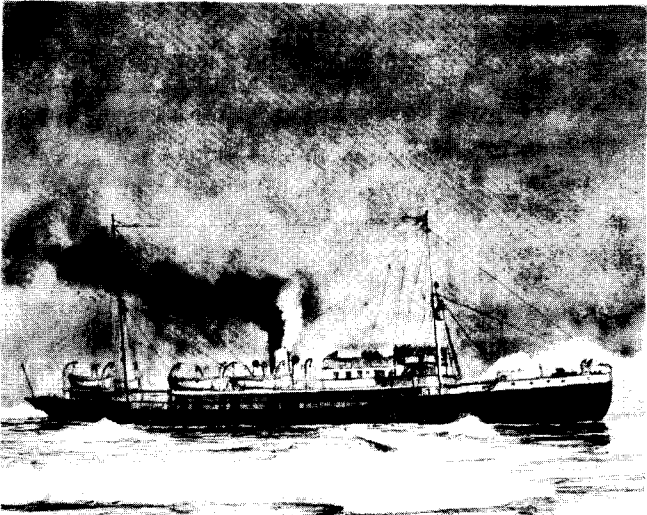
5.



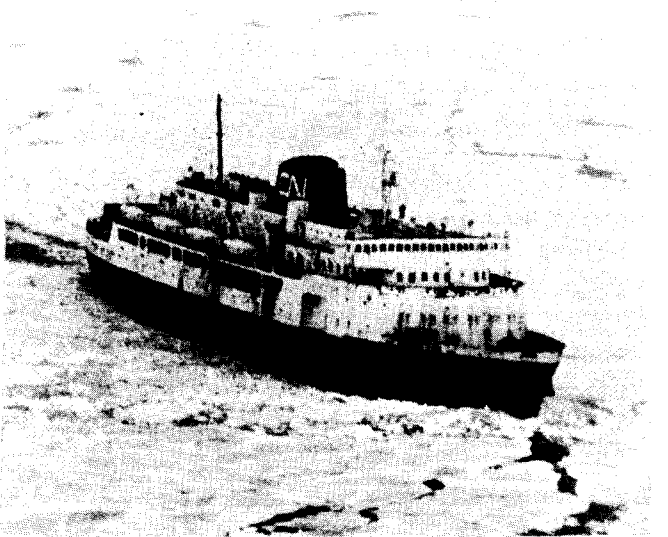
2.



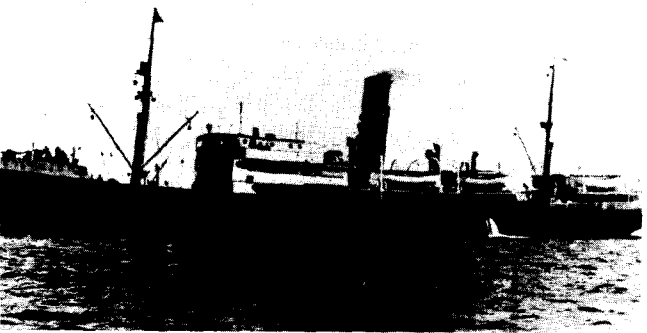
6.



3.



7.



4.

1. la côte du Labrador en 1890
2. la goélette «*Athena*» vers 1900
3. le «*S.S. Kyle*» (dessin de Ted Drover)
4. le «*Caribou*»
5. le «*Cabot Strait*» dans la glace
6. le «*Northern Ranger*»
7. le «*William Carson*»

coûts de l'aménagement de routes à Terre-Neuve où il était pratiquement impossible de construire un mille de route sans dynamitage et creusage, remplissage et pontage ou, autre solution possible, sans contournement tortueux de marécages et mares, ravins, précipices et affleurements rocheux.

Malgré la nature encore rudimentaire des routes et le fait que les réseaux locaux n'étaient pas reliés les uns aux autres, le trafic automobile passait de 1 054 à environ 4 000 véhicules de 1925 à 1935. Dans l'intervalle, le public commençait à exiger de meilleures routes, lentement au début, puis à un rythme qui allait devenir vertigineux au fur et à mesure que d'autres moyens de communication faisaient entrer Terre-Neuve dans le style de vie nord-américain du XX^e siècle.

Au début, la Commission du Gouvernement n'octroyait pas de fonds à la construction et à l'entretien des routes locales, mais fournissait les matériaux nécessaires là où les collectivités assuraient la main-d'œuvre. Cette façon de procéder n'était toutefois pas très bien vue de sorte que la construction de routes locales fut pratiquement interrompue jusqu'en 1943, année où la Commission acceptait de rémunérer chaque heure de travail si elle s'accompagnait d'une heure de bénévolat. La première année d'application de ce plan voyait la création de 109 comités de construction de routes locales, chiffre qui, en 1956, dépassait 600. Dans l'intervalle, on avait élaboré un plan de construction d'une route transinsulaire, mais en 1939 (où un seul tronçon de 50 milles depuis Grand Falls à Hall's Bay avait été construit), on avait laissé le projet en suspens pour la durée de la guerre.

La guerre avait provoqué la venue de bases militaires canadiennes et américaines et l'aménagement de routes d'accès nécessaires à leur construction. Cette infrastructure comprenait une route de 35 milles de longueur reliant Gander à sa base d'approvisionnement à Lewisporte et des routes de desserte aux alentours des bases d'Argentia, de Stephenville et de Goose Bay. En 1945, la première route carrossable du gouverneur Cochrane, devenue depuis la route principale à la sortie de St-Jean, était pavée sur une distance de 12 milles jusqu'à Topsail.

De 1945 à 1949, on reliait les réseaux routiers des péninsules Avalon et Burin, on construisait le Cabot Highway de Clarendville à Bonavista et le gouvernement, aidé par les sociétés de pâtes et papiers, aménageait un tronçon de liaison entre Cormack et Hall's Bay; on construisait également quelques routes secondaires d'accès aux ressources en vue de favoriser le développement agricole et forestier.

Jusqu'à ce stade, pratiquement tous les travaux exécutés avaient été le résultat de projets spéciaux sans lien les uns avec les autres. C'était la nécessité économique immédiate ou l'opportunisme politique, plutôt qu'une planification rationnelle, qui servait de

levier à l'action. Pour reprendre les paroles mêmes de A. B. Perlin: «Il n'y a jamais eu de planification réellement efficace de la construction des routes en regard de leur utilisation en hiver et de la croissance du trafic automobile... Le concept de routes toute saison à l'extérieur d'une certaine zone restreinte ne semblait pas exister bien que leur importance par rapport au développement, à la rupture de l'isolement et à l'accroissement de l'efficacité de l'administration des services publics, aurait dû faire l'objet des premières préoccupations.»

Après l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, un plan était élaboré pour mettre fin le plus rapidement possible à l'isolement des collectivités côtières au moyen d'un important programme de construction de routes. Son application a fait en sorte qu'il ne reste aujourd'hui que relativement peu d'agglomérations non reliées au réseau routier principal de la province. Les exceptions dignes de mention sont les collectivités situées sur la côte sud-ouest, la côte est de la grande péninsule du Nord et le littoral du Labrador. Le plus grand projet de cette période était certainement la construction de la Transcanadienne qui, avec ses 565 milles de route pavée et ses 85 ponts, fut complétée en 1965. Cette réalisation était rendue possible par un programme à frais partagés et plus particulièrement par une formule de partage des coûts entrée en vigueur le 1^{er} avril 1963 et qui prévoyait l'acquittement de 90% des coûts par le gouvernement fédéral.

On a vite fait de reconnaître qu'en période de revendications sans cesse croissantes, l'existence d'un programme relativement efficace de construction de routes susciterait inévitablement du mécontentement puisqu'une population de plus en plus nomade serait en droit d'exiger des services comparables à ceux que pouvaient se permettre ses concitoyens mieux fortunés d'autres régions du pays. Et c'est exactement ce qui s'est produit. En dépit d'une aide financière appréciable du gouvernement fédéral, la province eut du mal à répondre aux attentes et aux exigences réelles du public en matière de réseau routier. Dans toutes ses manifestations, l'économie s'est de plus en plus orientée vers le transport routier et a vu en même temps décliner l'importance des services ferroviaire et côtier.

À une certaine époque, le chemin de fer avait été considéré comme un facteur de relèvement économique. Pendant la dernière moitié du XIX^e siècle, on s'accordait à dire que la construction d'un chemin de fer atténuerait non seulement l'ampleur des vieux problèmes d'isolement, mais ouvrirait également à l'exploitation les ressources soi-disant considérables de l'arrière-pays et favoriserait le développement de l'agriculture comme base économique complémentaire à la pêche.

Ce n'est qu'en 1881 que ce grand projet fut amorcé, et en juillet 1882, la ligne à faible écartement s'étendait de St-Jean à Holyrood via Topsail et parcourait le littoral de la baie de la Conception. Deux ans plus tard, elle se prolongeait jusqu'à Harbour Grace via Whitbourne et Tilton. La société qui avait obtenu le contrat pour construire cette ligne avait jusque-là éprouvé beaucoup de difficultés et ne survivait que grâce à ses emprunts sur émission d'obligations, ainsi qu'aux subventions et cautionnements gouvernementaux. Finalement, le gouvernement de Terre-Neuve se portait acquéreur des actifs de la société acculée à la faillite et, en 1886, entreprenait la construction d'une nouvelle ligne de Whitbourne à Placentia, laquelle fut complétée en octobre 1888.

Une fois la décision prise de prolonger le chemin de fer de Whitbourne vers le nord et l'ouest jusqu'à la baie Hall, on chercha un entrepreneur du secteur privé à qui confier l'exécution des travaux. On incorpora la ligne Placentia à la nouvelle ligne prévue et M. Robert G. Reid de Montréal signa le contrat de construction en 1890, suite à l'adjudication. Bien que l'ouverture de l'arrière-pays ait guidé dans une large mesure la planification de la période précédente, la ligne que l'on envisageait alors de construire ne se dirigeait pas vers l'ouest mais vers le nord et, bien que n'épousant pas les échancrures de la côte, elle permettait tout de même aux populations des baies Trinité, Bonavista et Notre-Dame d'avoir accès au chemin de fer, car elle se rendait jusqu'à la tête de ces grandes baies.

En 1893, la ligne atteignait Norris Arm et, à ce moment-là, on abandonna l'idée d'établir la tête de ligne à la baie Hall et plutôt de prolonger la ligne jusqu'à Port-aux-Basques à l'extrémité sud-ouest de l'île, qu'à peine cent milles marins séparent de Sydney (Nouvelle-Écosse). En 1897 enfin, le chemin de fer de 547 milles était terminé.

Le gouvernement et Reid étaient déjà convenus que ce dernier exploiterait le chemin de fer à partir du 1^{er} septembre 1893. Mais en 1898, Reid négocia un autre contrat en vertu duquel la «*Reid Newfoundland Company*» s'engageait à exploiter tout le réseau ferroviaire de Terre-Neuve pour une période de cinquante ans. Lors de l'inauguration du service transinsulaire en juin 1898, le premier train parcourut la distance entre St-Jean et Port-aux-Basques en 27 heures et 45 minutes. La lenteur du train s'explique en partie par l'étroitesse de la voie (3 pi. 6 po.), son mauvais tracé (à peine 130 milles en ligne droite), ses courbes accentuées et ses fortes pentes.

En 1898, s'ajoutèrent au réseau un embranchement de Notre Dame Junction à Lewisporte, un «raccourci» de Brigus Junction à Tilton et un prolongement de la ligne de Harbour Brace à Carbonear. Il s'écoula ensuite une dizaine d'années avant que l'on envisageât sérieusement d'autres travaux de construction,

mise à part l'intensive période de construction entre 1911 et 1915 que déclenchèrent des motifs presque purement politiques. Cette attitude financièrement désastreuse amena la construction d'embranchements jusqu'à Bonavista, Trepassey, Heart's Content, Grates Cove et Baie Verte. Une autre ligne qui devait aller de Northern Bight à Fortune s'arrêta à Terrenceville, tandis que le projet d'une ligne entre Deer Lake et Bonne Bay ne dépassa pas l'étape du nivellement préliminaire de l'emprise.

L'exploitation de la ligne principale ne fut jamais qu'un fardeau financier que les embranchements rendirent trop lourd pour la «*Reid Newfoundland Company*». Après une série de manœuvres qu'il ne convient pas de détailler ici, le gouvernement prit possession du chemin de fer en juillet 1923 et l'exploita ensuite à titre de service nationalisé.

Au cours des années 1930, on abandonna les embranchements à Terrenceville, à Trepassey, à Heart's Content, à Grates Cove et à Baie Verte. Le reste du réseau, connu sous le nom de Newfoundland Railway, comprenait la ligne principale de St-Jean à Port-aux-Basques et les embranchements de Brigus Junction à Carbonear, de Placentia Junction à Argentic, de Shoal Harbour à Bonavista et de Notre Dame Junction à Lewisport. Le «*Newfoundland Railway*» demeura en activité jusqu'à son absorption par le réseau du Canadian National, en 1949.

Incluant les quelques embranchements privés, le réseau comptait alors en tout 956 milles de voie étroite, de loin le plus long chemin de fer de ce type en Amérique du Nord. Au cours des années, le Canadien National améliora et augmenta le matériel roulant, convertit les locomotives à vapeur en locomotive diesel, corrigea le tracé et améliora la plate-forme. Le chemin de fer n'en demeura pas moins un moyen de transport inefficace et coûteux à exploiter. Outre le fait que son tracé représente le double de la distance réelle d'un côté de l'île à l'autre, le chemin de fer, et c'est là son plus grand inconvénient, est étroit, ce qui exige le dégroupage ou le transbordement de fret ou encore le transbordement des caisses pour voie normale sur des bogies pour voie étroite et, augmente le coût de manutention du fret et nuit à la rapidité et à l'efficacité.

Dans une certaine mesure, la route et le chemin de fer n'étaient pas des moyens de transport naturels à Terre-Neuve. C'est aux caboteurs que revient ce titre, car ils épousaient étroitement l'histoire de l'île. Évoluant à partir du moyen de transport traditionnel, ils rompaient l'isolement des ports les plus reculés et alliaient l'utilité au drame, au romanesque, à ce que quelque chose qui donne naissance aux légendes.

Ce n'est qu'en 1875 que le gouvernement de Terre-Neuve jugea nécessaire ou commode de subventionner un service de cabotage qui assurerait le transport du courrier, du fret et des passagers et prêterait main

forte aux milliers de bateaux et navires privés qui desservait les centaines de localités toujours isolées. Cette année-là, la «*Bowring Brothers Limited*» obtint par adjudication un contrat de transport du courrier sur le littoral et, en 1876, commanda deux navires à vapeur, le «*Curlaw*» et le «*Plover*», qui transporteraient le courrier et des marchandises et offriraient des cabines de première et deuxième classes à l'intention des passagers.

Peu à peu, d'autres grandes entreprises commerciales obtinrent des contrats de service du gouvernement et, dans les années 90, il est probable que le «*Grand Lake*» et le «*Virginia Lake*» naviguaient le long de la côte nord-est et sud et remontaient la côte ouest jusqu'à Bonne Baie, le «*Alert*» dans la baie Placentia, le «*Favourite*» dans la baie de la Trinité, le «*Lady*» et le «*Glover*» dans la baie Notre-Dame, tandis que le vieux «*Leopard*» faisait la côte du Labrador.

Quand le chemin de fer atteignit finalement Port-aux-Basques, le S.S. «*Bruce*» de Reid, un élégant navire d'acier à coque renforcée, attendait de commencer son service dans le Golfe jusqu'à North Sydney.

Le contrat de Reid l'obligeait à fournir et à exploiter, outre le «*Bruce*», «sept navires à vapeur de qualité supérieure: un dans chacune des grandes baies de manière à assurer la correspondance avec le chemin de fer, et un pour relier Terre-Neuve au Labrador l'été». En 1899 et 1900, les sept navires quittèrent les chantiers navals écossais et traversèrent l'Atlantique pour constituer la célèbre flotte de navires portant, par ordre alphabétique des noms de localités écossaises se terminant par la lettre «e», soit «*Argyle*», «*Bruce*», «*Clyde*», «*Dundee*», «*Ethie*», «*Glencoe*» et «*Home*».

La peinture toute fraîche, le cuivre poli et l'acajou donnaient à ces navires, qui ne ressemblaient en rien à de vieux rafiots, une indéniable élégance que les passagers de première classe constataient également dans la literie fine, la belle argenterie et un service impeccable. Et même si leurs installations de deuxième classe étaient moins luxueuses, elles offraient un service qui, souvent inadéquat, n'en marqua pas moins le début d'une ère de mobilité sociale jusque-là presque inconcevable. Leur robustesse et leur durabilité, les méthodes de navigation parfois peu orthodoxes de leurs officiers et la compétence de leur équipage les ont rendus chers à des milliers de Terre-Neuviens et en ont fait des visiteurs attendus avec impatience dans les douzaines de localités côtières. Dans l'hommage qu'il rendait à ces navires en 1962, le «*Evening Telegram*» de St-Jean disait:

«A tout moment du jour ou de la nuit, plusieurs navires à vapeur rasent de menaçantes falaises, se faufilent dans d'étroites passes, manœuvrent dans

de petits mouillages, affrontent des tempêtes et des marées dangereuses, rencontrent des glaces, de soudaines tempêtes de neige et des brouillards denses sans jamais savoir ce qui se produirait dans l'éventualité d'une panne de moteur ou de l'équipement de navigation. Cependant, les capitaines et les équipages des caboteurs s'en tirent à merveille. En un seul voyage, ils affrontent plus de dangers et de difficultés qu'un capitaine au long cours n'en rencontre pendant toute une année... Et pourtant...ce moyen de transport est un des plus sûrs qui soit, sans doute le plus sûr, étant donné les eaux et les conditions atmosphériques de l'île».

De 1900 à 1914, le «*Invermore*», le «*Kyle*», le «*Lintrose*» et le «*Meigle*» s'ajoutèrent à la flotte. Cela ne suffisait toujours pas; et même si la société Reid avait préféré avoir le monopole, d'autres entreprises locales continuaient de recevoir des contrats du gouvernement. Donc, au début du siècle, la Bowrings construisit le «*Portia*» et le «*Prospero*» pour remplacer le «*Curlaw*» et le «*Plover*», tandis que la Crosbies affectait ses navires «*Sagona*» et «*Fogota*» au service des localités au nord de St-Jean jusqu'à Change Islands. De petites entreprises exploitèrent le «*Brunswick*» sur la côte ouest et le «*Stella Maris*» sur la côte nord du Labrador.

En 1923, lorsque le gouvernement de Terre-Neuve prit possession du chemin de fer, il acquit également tout ce qui restait de la flotte de navires alphabétiques et les navires exploités sous contrat par la Crosbies et la Bowrings. Pour symboliser le changement, le gouvernement fit presque immédiatement construire le «*Caribou*»: luxueux navire de 2 200 tonneaux spécialement conçu pour la navigation dans les glaces, qui devait s'élever au rang de premier navire de la flotte et de principal traversier de la route du Golfe.

Pendant, dans les années 30, le temps et les dangers de la navigation au large des côtes de Terre-Neuve avaient entraîné des pertes et des avaries à la flotte des caboteurs. Malgré la conjoncture difficile, il était impérieux d'ajouter d'autres navires à la flotte. On commanda donc le «*Northern Ranger*» pour fins de livraison en 1936. Ce navire fut consacré exclusivement à la navette de 1 960 milles aller retour entre St-Jean et Corner Brook en passant par le détroit de Belle-Isle et les ports du sud du Labrador. En 1940, la flotte acquit deux nouveaux navires, le «*Burgeo*» et le «*Baccalieu*», le premier étant affecté principalement au service du Golfe jusqu'à Sydney et le deuxième, à la côte sud-ouest entre Argentia et Port-aux-Basques. En 1946, on commanda trois autres navires aux chantiers navals «*Fleming and Ferguson*» de Paisley en Écosse. Il s'agit du «*Bar Haven*», du «*Springdale*» et du «*Cabot Strait*», ce dernier digne successeur du «*Bruce*» et du «*Caribou*».

A ces navires en acier s'ajoutaient les navires en bois de 300 tonneaux, qui avaient été construits à Clarenville, de 1944 à 1946, avec l'autorisation de la Commission du Gouvernement. Cette flotte de «coque de bois», qui devait servir surtout au transport de marchandises le long de la côte, comprenait le «Clarenville», le «Burin», le «Bonne Bay», le «Glenwood», le «Trepassey», l'«Exploits», le «Placentia», le «Ferryland» et le «Twillingate».

En 1949, la gestion des services de chemin de fer et de cabotage à Terre-Neuve est passée au Canadien national. A ce moment-là, deux navires de la vieille flotte alphabétique étaient encore en service, soit le «Kyle» et le «Glencoe», de même que les plus récents navires acquis sous l'administration de la Commission du Gouvernement. Le CN a de plus pris temporairement possession de trois navires de la flotte de «coques de bois» jusqu'à ce que de nouveaux navires puissent être armés.

Le Canadien National, à l'instar du gouvernement de Terre-Neuve, a très rapidement compris qu'un service de cabotage adéquat exigerait d'importantes subventions. Soulignons qu'à ce moment-là, le service dans le Golfe devint primordial, en raison du protectionnisme tarifaire canadien. Traditionnellement, les échanges commerciaux de Terre-Neuve s'étaient faits surtout avec les États-Unis et la Grande-Bretagne, mais du fait de la Confédération, un commerce à grande échelle devait s'établir avec la partie continentale du Canada.

Au fur et à mesure que se répandait l'utilisation de l'automobile, le «William Carson» devenait le premier traversier de fort tonnage armé par le Canadien National en 1955 pour assurer le service dans le Golfe. Construit à Montréal, il mesurait quatre fois la largeur du «Cabot Strait» et pouvait transporter 500 passagers, 110 voitures et camions et 600 tonnes de marchandises.

De 1952 à 1966, le nombre de passagers à traverser le détroit de Cabot passait de 60 000 à plus de 100 000 par année, tandis que le volume des marchandises passait de 80 000 à 170 000 tonnes. Pour pouvoir assurer ce transport, il fallut utiliser, en plus du «Carson», à un moment ou à un autre, la plupart des vieux navires en service et en faire construire de nouveaux.

Entre temps, les plus vieux caboteurs étaient graduellement remplacés par le «Bonavista», le «Nonia», le «Petite Forte», le «Hopedale» et le «Taverner», qui différaient très peu de leurs prédécesseurs. Au milieu des années 60, le cabotage avait perdu de son importance d'antan en raison de l'amélioration du réseau routier. Néanmoins, la majorité des collectivités en bordure de la côte sud et de celle du Labrador dépendaient encore entièrement des «navires à vapeur» côtiers.

Il ne faudrait pas que les aventures qui nous ont été racontées à propos de ces caboteurs nous fassent oublier que le service indispensable qu'ils offraient, et qu'ils offrent encore, n'était pas toujours des plus confortable et des plus pratique pour les voyageurs ou ceux qui s'y fiaient pour les livraisons postales ou l'expédition de marchandises. Il faut penser à certains des dangers qu'ils devaient affronter, tels les risques de la navigation dans les eaux côtières de Terre-Neuve, le déchaînement imprévisible des éléments et la menace constante de la formation d'embâcles pendant la saison des glaces. Dans ces circonstances, il était impossible d'empêcher les retards et les changements d'horaire. L'encombrement, le manque de cabines, et parfois même le manque de sièges, étaient chose courante. Bien que les usagers fissent contre mauvaise fortune bon cœur, ils ont commencé, au fil des années, à exiger des transports plus confortables. Les Terre-Neuviens ne toléraient plus l'inconfort considéré comme normal jusqu'à ce jour.

Nous pouvons néanmoins dire sans crainte de nous tromper que parmi tous les services gouvernementaux, le cabotage dans son ensemble est celui qui a, malgré tous ses inconvénients, le plus influé sur la vie rurale de Terre-Neuve. Dans une certaine mesure, l'augmentation du trafic aérien a eu des répercussions presque aussi profondes. Dans les années 30 et 40, Terre-Neuve occupait une place de choix dans l'histoire de l'aviation en raison de sa situation géographique au milieu de l'Atlantique. Les pionniers des vols transatlantiques ont naturellement adopté Terre-Neuve comme base d'opération, et par la suite, comme escale importante. Ce n'est toutefois qu'en 1936 que le British Air Ministry a entrepris la construction d'un important aéroport civil à Gander. La guerre a amené un accroissement considérable des vols transatlantiques et a, par le fait même, accru l'importance de Gander. Pendant cette période, il a aussi fallu construire des aéroports militaires qui ont par la suite été convertis en aéroports civils, à Argentia, Goose Bay, Stephenville et Torbay.

En 1942, la Trans-Canada Airlines a commencé, avec un Lockheed de dix passagers, à assurer un vol quotidien entre Montréal et St-Jean (T.-N.) en passant par Moncton, Halifax, Sydney, Stephenville et Gander. En réduisant de quatre jours à neuf heures le temps qu'il fallait pour aller d'une ville à l'autre, ce service annonçait l'entrée de Terre-Neuve dans une nouvelle ère socio-économique et créait un autre lien entre elle et le Dominion du Canada. Bien qu'en raison des priorités militaires, ce service n'ait pu être utilisé à des fins civiles pendant la guerre, l'idée de voyager par avion a graduellement pris racine. En 1949, près de 13 500 passagers montaient, aux aéroports de Terre-Neuve, à bord des avions de la Trans-Canada Airlines. Quinze ans plus tard, les voyages aériens étaient devenus chose courante et le nombre

de passagers était passé à environ 300 000. Entre temps, la taille et la rapidité des avions avaient considérablement augmenté de même que le nombre de vols réguliers. Il est loin le temps du petit Lockheed de dix passagers lorsqu'on regarde le monstre d'aujourd'hui, le Lockheed 1011 Tri-Star, qui peut transporter 288 passagers; et des noms comme DC 3, North Star DC 4, Viscount, Vanguard, DC 8 et DC 9 sont aujourd'hui aussi connus que l'étaient les noms plus romantiques des navires à vapeur désignés alphabétiquement.

Pendant que le transporteur national améliorait ses services pour permettre aux Terre-neuviens de se rendre, par correspondance, dans toutes les parties du monde, on a commencé à se servir d'avions légers pour mettre fin à l'isolement traditionnel des régions les plus éloignées de la province. Dès 1921, Sidney Cotton exploitait un service postal de Botwood à Fogo, St. Anthony et Cartwright et, bien que ce service n'ait pas fait long feu, il a laissé entrevoir ce que serait l'avenir.

En 1946, Eric Blackwood inaugurait un service de brousse avec un avion de type Piper Cub et fondait par la suite la Newfoundland Aero Sales and Service qui livrait le courrier, transportait des patients aux hôpitaux et offrait d'autres services d'urgence aux collectivités isolées pendant l'hiver. En 1949, la Newfoundland Aero Sales and Service était constituée sous le nom de Eastern Provincial Airways (1949) Ltd., la nouvelle entreprise assurant un service de brousse et de vols nolisés. Ayant connu une croissance rapide, l'Eastern achetait en 1963 la Maritime Central Airways et devenait ainsi le transporteur régional le plus important de l'est du Canada.

Les frais d'exploitation d'une compagnie d'aviation et les distances parcourues par ses avions sont inversement proportionnels. Par conséquent, les transporteurs régionaux qui ne font que des vols sur de courtes distances ont généralement du mal à maintenir un barème de tarifs concurrentiels et, par le fait même, à fonctionner sans subventions. A cet égard, l'Eastern Provincial Airways ne fait pas exception. Étant donné que la société n'effectue que des vols sur de courtes distances entre St-Jean (T.-N.), Gander, Deer Lake, Stephenville, Goose Bay, Churchill Falls et Wabush, et parfois des vols encore plus courts entre les aéroports des provinces Maritimes, elle a toujours accusé des déficits. Les gouvernements et les organismes de réglementation ont alors eu à décider s'ils autoriseraient l'établissement d'un barème de tarifs assez élevé pour payer les coûts extraordinaires, le versement de subventions directes ou l'exécution de certains vols directs sur de longues distances qui, plus rentables pour l'entreprise, permettraient d'éliminer ou de diminuer les subventions nécessaires.

Bien que ce dilemme particulier n'ait pas été vraiment résolu, le service offert par l'Eastern Provincial

Airways reste un élément essentiel du réseau de transport provincial. En outre, la société a choisi Gander comme base d'opération, ce qui a permis pendant un certain temps d'atténuer les conséquences de la perte, pour cet aéroport, de sa place de choix à l'échelle internationale. En effet, l'entrée en jeu d'avions à réaction à long rayon d'action a enlevé à Gander son statut de «plaque tournante» dans l'Atlantique-nord, bien que cet aéroport soit toujours le seul aéroport international de Terre-Neuve et que son rôle en matière de contrôle du trafic aérien dans l'Atlantique ait été valorisé.

Au cours des années 60, la croissance économique, l'importance sociale des communications rapides en toute saison et des livraisons postales régulières, et l'accessibilité aux installations médicales, ont entraîné la création d'autres services aériens, en plus de ceux offerts par les transporteurs régionaux et nationaux. A ce moment-là, le gouvernement provincial lui-même mit sur pied une petite flotte d'avions et d'hélicoptères, tandis que plusieurs entreprises locales, telles la Gander Aviation, la Newfoundland Air Transport et la Labrador Airways, se constituaient pour desservir des collectivités hors du rayon d'action des aéroports plus importants. Ces entreprises, offrant des vols réguliers et nolisés, et de nombreux avions privés permettaient à presque chaque Terre-Neuvien de se rendre en quelques heures dans n'importe quel coin de la province, atténuant ainsi les problèmes particuliers suscités par l'isolement dont souffraient des régions, telle la côte du Labrador. Néanmoins, certaines périodes de l'année empêchaient encore l'utilisation d'appareils à voilure fixe, comme l'époque où la glace, encore trop peu sûre pour les avions montés sur skis, interdit également l'utilisation d'hydravions. Pour vaincre ce dernier obstacle à l'établissement de communications à longueur d'année, on a décidé d'aménager des pistes d'atterrissage toute saison en des points stratégiques des régions les plus isolées de la côte.

Pour compléter notre étude de l'évolution historique des transports à Terre-Neuve, examinons brièvement le dernier élément du trafic extrainsulaire, soit le domaine du transport maritime direct du fret et des passagers.

Comme nous l'avons déjà mentionné, au cours des années qui ont suivi la création d'une industrie de la pêche à Terre-Neuve, ce sont surtout des navires privés qui ont assuré le commerce extérieur de la colonie avec l'Amérique du Nord continentale, les Antilles, l'Amérique du Sud et l'Europe.

Tout au long du XX^e siècle, des sociétés minières et papetières, qui aménagèrent leurs propres réseaux de livraison de leurs produits aux marchés mondiaux, sont venues se greffer au commerce traditionnel de la pêche. Dans l'intervalle, le lien «métropole-colonie» était tel que la majorité de tous les produits manufac-

turés vendus à Terre-Neuve étaient importés directement, par mer, du Royaume-Uni.

En réponse à l'importance du commerce avec le Royaume-Uni d'une part et avec les états de la Nouvelle-Angleterre d'autre part, la Furness Withy Company décidait d'exploiter un service hebdomadaire de transport pour passagers et marchandises, depuis Boston à Liverpool via Halifax et St-Jean. Les navires affectés à ce trajet, le «*Newfoundland*» et le «*Nova Scotia*», transportèrent, avant l'avènement des vols transatlantiques, la plupart des Terre-Neuviens à destination de l'Europe et des États-Unis.

L'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération bouleversa la situation. Dès les années 30, un certain trafic maritime direct s'établit entre Terre-Neuve et le centre du Canada, commerce assuré surtout par la Clarke Steamships. Ce trafic se maintint dans les années 40 et 50 sans toutefois s'accroître beaucoup à cause de la concurrence du moyen de transport traversier-rail largement subventionné. A partir de 1949, pratiquement tous les produits manufacturés et denrées alimentaires importés provenaient des provinces centrales du Canada et étaient acheminés surtout par rail et traversier (Golfe). Les services entre St-Jean et Liverpool et entre St-Jean et Boston furent réduits considérablement et, bien qu'un service spécial de fret subsistât dans certains cas, les trajets réguliers et le service pour passagers furent discontinués à la fin des années 50.

D'après ce bref historique du transport à Terre-Neuve, les Terre-Neuviens semblent avoir sinon changé, du moins essayé de changer leur orientation sociale et économique pour ne plus vivre en fonction d'une île, mais bien d'un continent. Ce changement ne pouvait toutefois se faire sans voies de communication, notamment les réseaux aérien et ferroviaire. C'est dans les années 50 et 60 que les plus grands efforts ont été déployés dans le sens de cette réorientation. D'ailleurs, le manifeste du parti libéral provincial pour les élections de 1966, qui s'intitulait «*Construire de nouveaux chemins vers une vie meilleure*» («*Building New Highroads to a Better Life*»), démontrait on ne peut mieux la conviction du gouvernement selon laquelle les communications terrestres constituaient une *condition indispensable* à la croissance économique et industrielle.

Le gouvernement provincial a alors décidé de faire le point et d'établir les priorités pour l'avenir. Par un arrêté en conseil du 8 décembre 1964, il a constitué une commission royale d'enquête sur le transport, présidée par l'honorable P. J. Lewis. Les commissaires avaient pour mandat d'enquêter sur tous les aspects commerciaux du transport influant sur l'économie de la province, y compris le transport ferroviaire, le camionnage, le transport par navire à vapeur, le cabotage et le transport de passagers et de marchandises par avion. Ils devaient de plus faire

rapport et faire les recommandations qui leur semblaient souhaitables.

Après avoir analysé la situation qui existait à ce moment-là et fait certaines prévisions concernant la croissance et l'évolution futures, la Commission Lewis a présenté des recommandations dans sept domaines précis. Voici en résumé ce qu'elle proposait:

1. qu'un ministère provincial des Transports soit créé et qu'un comité consultatif composé de représentants de tous les secteurs du transport et des communications soit constitué pour le seconder (Les objectifs étant d'assurer une liaison et une collaboration adéquates entre tous les directions et paliers de gouvernement s'occupant de transport et de communications, et de remplacer la méthode fragmentaire actuelle par un sérieux programme de planification pour l'avenir.);
2. que des rails plus lourds soient installés sur la voie principale de chemin de fer et que d'autres améliorations soient apportées au transport des marchandises et des passagers afin d'offrir un service conforme aux normes acceptables pour le Canada; que les embranchements soient remplacés par des grandes routes toute saison et que le gouvernement fédéral tienne compte des intérêts particuliers de Terre-Neuve lorsqu'il établit les barèmes de tarifs marchandises;
3. que la qualité du service offert par les caboteurs soit surveillée et contrôlée, mais qu'on recherche des moyens de remplacer, dans la mesure du possible, le cabotage par de bonnes routes, particulièrement le long de la côte sud-ouest, de la péninsule Burin, de la péninsule Bonavista, de la baie de Gander, de la région littorale du Détroit et de la grande péninsule du Nord;
4. que le service de cabotage du Labrador soit étendu et amélioré pour fournir suffisamment d'espace au transport des marchandises et des passagers et pour permettre le transport des véhicules;
5. qu'en plus des routes susmentionnées au paragraphe 3, une grande route toute saison soit construite entre la région de détroit de Belle-Île et Goose Bay pour se prolonger jusqu'à Labrador City-Wabush et que les deux tronçons soient reliés par un tunnel passant sous le détroit de Belle-Île; que les routes actuelles qui longent la rive sud jusqu'à Trepassey et jusqu'à la baie Sainte-Marie en passant par la route Salmonier soient améliorées; qu'une route soit construite sur la rive nord de la baie de Bonavista et rattachée à la route menant de la baie de Gander à la rive du détroit; qu'une levée soit construite jusqu'à Twillingate; que des voies d'accès soient aménagées pour favoriser le développement de l'industrie forestière; et qu'une étude sérieuse soit faite sur la possibilité de construire une grande route allant de Buchans à la région de la baie Saint-Georges;

6. que des installations adéquates soient construites ou que celles qui existent déjà soient améliorées, non seulement à Argenticia, à Port-aux-Basques et à St-Jean, mais à Corner Brook (projet qui devrait avoir priorité à l'avenir), à Botwood et à Lewisporte; que des subventions concernant les tarifs marchandises et autres subventions soient versées aux entreprises qui offrent un service de navires à vapeur entre Terre-Neuve et les ports continentaux; qu'une étude soit faite sur les moyens de promouvoir le transport maritime par des navires locaux le long de la côte de Terre-Neuve;

7. que le gouvernement fédéral établisse une politique régionale sur les transporteurs aériens afin d'aider l'Eastern Provincial Airways et d'autres transporteurs locaux à assumer les coûts élevés à la prestation d'un service vital dans des régions caractérisées par des coûts de transport élevés; que des mesures soient prises pour construire des installations d'atterrissage autres que celles de Torbay et que les voyageurs par avion puissent bénéficier de services de transport terrestre adéquats entre Gander et Grand Falls.

Considérant que ces recommandations représentaient en quelque sorte les améliorations que la province prévoyait apporter aux services de transport au cours de la dernière décennie, comparons maintenant la situation de 1976 à celle qui existait lorsque la Commission Lewis a fait ses recommandations.

En 1976, le ministère des Transports et des Communications existait déjà depuis quelques années. Il assurait la liaison avec Ottawa, de façon peut-être un peu moins efficace qu'on ne l'aurait voulu. Le Comité consultatif n'avait pas été créé et, que ce soit pour cette raison ou non, le Ministère n'avait vraiment pas réussi à coordonner efficacement les activités provinciales, fédérales et privées dans le domaine du transport et des communications, et ne semblait pas non plus avoir instauré une planification d'ensemble sérieuse.

En 1966, 190 des 547 milles de la voie principale étaient faits de lourds rails de 85 lb. De plus, des embranchements menaient à Argenticia, Bonavista, Carbonear et Lewisporte, et une entreprise de chemin de fer privé assurait un service jusqu'à Buchans. Dans le cas de la voie principale, l'horaire d'été pour les services aux passagers prévoyait six voyages par semaine (un départ par jour) entre St-Jean et Port-aux-Basques. L'aller et le retour prenaient chacun environ 24 heures. L'automne et l'hiver, il n'y avait que trois voyages par semaine et les départs se faisaient de St-Jean et de Port-aux-Basques à tous les deux jours. Quant au transport de marchandises, plusieurs voyages par jour étaient effectués dans chaque sens et au besoin des trains spéciaux étaient employés. Le chemin de fer transportait 455,000

tonnes de marchandises importées (soit 67% des importations totales de l'île) et encore 600 000 tonnes de marchandises provinciales. Le CN embauchait en tout 1 300 travailleurs à Terre-Neuve.

En 1976, la voie principale s'étendait toujours sur 547 milles, mais, à ce moment-là, des rails lourds en composaient 350 milles. L'embranchement menant à Lewisporte n'était plus en service et la ligne privée menant à Buchans avait été abandonnée. Pour ce qui est des autres embranchements, le nombre de voyages hebdomadaires avait été réduit considérablement. Le service de transport de passagers avait été complètement éliminé et un seul train par jour effectuait le transport de marchandises dans chaque sens. En 1976, le chemin de fer transportait 425 000 tonnes de marchandises importées, soit 44% du trafic total, tandis que le transport intra-insulaire avait diminué à 400 000 tonnes. Les chemins de fer ne comptaient plus que 1 213 employés.

Entre temps, on assistait à une forte augmentation du volume des marchandises transportées dans le Golfe et à une amélioration considérable du service. En 1966 ce service comprenait trois navires, le «*William Carson*»; le «*Lief Eiriksson*» et le «*Patrick Morris*», qui transportaient plus de 100 000 passagers et 176 000 tonnes de marchandises. En 1976, le service du Golfe comptait huit navires dont deux, le «*Marine Nautica*» et le «*Marime Atlantica*», pouvaient transporter chacun 300 voitures et 700 passagers. Au cours de l'été, un navire semblable, le «*Stena Nordica*» était aussi mis en service. Ce service comprenait aussi deux traversiers-rail, soit le «*Frederick Carter*» et le «*Sir Robert Bond*», et des navires comme le «*Leif Eiriksson*», l'«*Ambrose Shea*» et le «*Marine Cruiser*» qui pouvaient transporter des passagers, des automobiles et des camions. Les deux derniers navires étaient en service pendant l'été entre North Sydney et Argenticia.

En 1966, presque toutes les marchandises entrant à Port-aux-Basques étaient déchargées manuellement des wagons pour voie normale à North Sydney, expédiées de l'autre côté du Golfe et rechargées à la main à Port-aux-Basques dans des wagons pour voie étroite. Par suite de l'implantation, en 1967, des méthodes de transbordement de bogie à bogie, l'opération avait été grandement simplifiée en 1976. Les wagons pour voie normale étaient transportés directement de l'autre côté du Golfe par des traversiers-rail, soulevés à Port-aux-Basques du bogie pour voie normale et replacés sur le bogie pour voie étroite, conçu pour le réseau ferroviaire de Terre-Neuve. Cette méthode était beaucoup plus rapide et efficace puisqu'elle éliminait toute manutention manuelle des marchandises. En 1976, environ 67% des wagons entrant à Port-aux-Basques étaient adaptés à la voie ferrée de Terre-Neuve par changement de bogie.

Au cours de cette décennie, le réseau routier de la province s'est aussi considérablement étendu et amélioré. En 1966, 1 009 des 4 652 milles de route étaient pavés, tandis qu'en 1976, ce chiffre passait à 2 820 pour 5 570 milles. Il ne faut pas s'étonner d'une si faible augmentation du nombre de milles de route car elle est attribuable à un programme général de reconstruction qui a permis de raccourcir considérablement les distances à parcourir en rectifiant le tracé des routes existantes. Parmi les nouvelles routes ou celles qui ont été améliorées figurent le tronçon reliant Argentia à la Transcanadienne, la route partant de Goobies et longeant la péninsule Burin, celle menant de Clarendville à Bonavista, les tronçons principaux de la route allant de Gander à la baie de Gander et longeant le cap Freels jusqu'à Gambo, la route menant à la baie Verte, celle reliant la baie d'Espoir à la Transcanadienne près de Bishop's Falls, et environ 80% de la route reliant Deer Lake à St. Anthony. Les principales recommandations de la Commission Lewis portant sur la côte sud-ouest n'avaient pas encore été mises en application et, sauf pour quelques milles de route reliant les collectivités du Labrador le long du détroit de Belle-Isle, la situation au Labrador demeurait pratiquement inchangée. Le chemin de portage construit entre Goose Bay et les chutes Churchill et reliant Esker sur la côte nord du Québec et les chemins de fer du Labrador, laissait toutefois entrevoir un avenir prometteur.

Bien que le service de cabotage ait perdu de son importance en raison de ces améliorations, il restait toujours nécessaire. En 1966, deux caboteurs étaient en service toute l'année le long de la côte sud et deux autres le long de la côte nord de mai à décembre, l'un faisant la navette pendant l'été entre St-Jean et Nain en passant par Lewisporte et Goose Bay, et l'autre reliant directement St-Jean à Nain. En 1976, les services de cabotage sur la côte sud ont été modifiés pour inclure deux vedettes rapides, soit le '*Marine Runner*' et le '*Marine Sprinter*', qui pouvaient effectuer de jour l'aller retour de 170 milles entre Port-aux-Basques et Ramea. A ces deux navires s'était joint un autre bateau en service toute l'année entre Argentia et Port-aux-Basques. Les services sur la côte nord comprenaient toujours les voyages entre Lewisporte et Goose Bay et entre Goose Bay et Nain, mais, chose importante, ils avaient été modifiés pour pouvoir offrir un service hebdomadaire avec le '*William Carson*', entre St-Jean et Goose Bay, en passant par Lewisporte, St. Anthony et Cartwright. Le '*William Carson*' pouvait transporter non seulement des passagers et des marchandises, mais aussi des automobiles.

Fait à souligner, comme on abandonnait progressivement le service régulier de cabotage au fur et à mesure que les grandes routes mettaient fin à l'isolement de certaines agglomérations, la prestation de nouveaux services s'avérait nécessaire pour répondre

aux besoins des rares collectivités insulaires qui existaient toujours, en particulier dans les baies Bonavista et Notre-Dame. Parmi ces collectivités, celles des îles Greenspond, Fogo et Little Bay ne seraient accessibles par route qu'à condition de construire des levées importantes. Bien que la province ait étudié cette possibilité, elle ne lui a pas donné suite, sans doute à cause des énormes dépenses qu'elle exigerait. Il fallait pourtant continuer de leur offrir une forme quelconque de transport, même si la prestation d'un service de cabotage ne serait plus recommandable vu le nombre restreint des collectivités en cause. Le problème fut éventuellement résolu par la création d'un service spécial de traversier intrainsulaire reliant les collectivités insulaires à l'agglomération la plus proche ou la plus accessible, desservie par un réseau routier (par ex. de Seldom dans l'île Fogo à Carmenville). Ce service fut accepté comme substitut au cabotage et partant fut subventionné annuellement par le gouvernement fédéral. Il avait pour objet d'assurer le transport de fret, passagers, courrier et véhicules à des tarifs établis de façon à ne pas avantager outre mesure les habitants de l'île de Terre-Neuve au détriment de ses collectivités insulaires.

Entre temps, le service de transport direct de marchandises par mer entre le continent et Terre-Neuve avait également été amélioré. Réduit en 1966 à un simple trajet hebdomadaire, ce service était offert par la Newfoundland Steamships (filiale de la Clarke Steamships) entre Montréal et St-Jean. En 1966, la Newfoundland Steamships offrait aussi un service par navires ordinaires à Corner Brook et à Botwood (services subventionnés). Trois autres sociétés recevaient des subventions pour les services qu'elles offraient à partir de ports des Maritimes. Il s'agissait de la Newfoundland Steamships Ltd (Halifax—St-Jean), de la H.B. Dawe Ltd. (Halifax—Cupids), et de la North Shipping and Transportation Ltd. (Charlottetown—St-Jean). En 1976, le service de la Newfoundland Steamships était subventionné et comportait trois voyages par semaine. De plus, la '*Harvey and Company*' offrait à partir du début de 1977 un service hebdomadaire à partir de Halifax tandis que la '*Crosbie*' assurait un service bi-hebdomadaire de transport de conteneurs entre Montréal et St-Jean. La '*Harvey*' et la '*Crosbie*' n'étaient pas subventionnées.

Au cours de la décennie à l'étude, les installations portuaires de St-Jean, Port-aux-Basques, Corner Brook et Argentia ont été améliorées. Celles de Port-aux-Basques firent l'objet d'importantes modifications permettant l'entrée dans le port d'un nombre croissant de navires de fort tonnage et l'adaptation aux fonctions particulières de certains d'entre eux. Un important programme de reconstruction avait aussi été entrepris à St-Jean afin d'offrir un débarcadère pour les navires à chargement latéral et plus d'espace

d'amarrage. Néanmoins, ce programme n'a pas prévu la construction de toutes les installations nécessaires à un fonctionnement efficace et les autorités portuaires ont déploré l'absence, en particulier, d'un quai spécial pour la manutention de conteneurs et d'une plate-forme de levage synchronisé.

A Port-aux-Basques, il n'y a toujours pas assez de place pour manœuvrer les navires de fort tonnage en période de vents violents, malgré le coût élevé des améliorations. Les installations d'Argentia semblent adéquates étant donné l'utilisation limitée qu'on en fait, tandis qu'une installation de chargement latéral entrainait en service à Corner Brook en 1976. Les autres améliorations envisagées pour Corner Brook sont toujours à l'étape de la planification.

En 1966, le transport aérien était assuré à Terre-Neuve par Air Canada et Eastern Provincial Airways, ainsi que par des transporteurs locaux tels la Gander Aviation, la Labrador Airways et la Newfoundland Air Transit. En 1976, le transport aérien à Terre-neuve était toujours effectué par Air Canada et EPA, mais cette dernière avait pris en main presque tout le transport intérieur. Le service de transport régional incombait encore à la Labrador Airways et à la Gander Aviation. La principale recommandation de la Commission Lewis d'établir une politique régionale sur les transporteurs n'avait toutefois pas été mise en pratique.

En résumé, le rapport Lewis a eu un meilleur sort que celui réservé à bien d'autres commissions royales d'enquête. Bon nombre de ses recommandations ont été mises en application immédiatement ou graduellement dans le cadre d'autres projets de développement. Entre 1966 et 1976, le réseau routier de Terre-neuve était grandement amélioré, peut-être plus encore que ne le prévoyaient les commissaires. Ces améliorations ont découlé en grande partie de dépenses imprévues de plus de 150 millions de dollars de la part du Ministère de l'expansion économique régionale (MEER). De même, le service de transport dans le Golfe a fait l'objet d'améliorations dépassant les prévisions de 1966, tandis que l'importance du service de cabotage a effectivement diminué à mesure qu'on construisait de nouvelles routes et qu'on améliorait les anciennes.

D'autre part, les prévisions concernant la valorisation du rôle des chemins de fer ne se sont pas réalisées. En effet, les services ferroviaires ont été considérablement réduits et le volume des marchandises entrant dans la province par chemin de fer est passé, au cours de la décennie à l'étude, de 70 à 45% des importations totales. Ce déclin résulte premièrement de la décision d'accorder à la Newfoundland Steamships une hausse de subvention de \$7 à \$15.64 la tonne pour le transport des marchandises. Cette augmentation ainsi que le prestataire d'un service presque à longueur d'année a fait du transport mari-

time direct une solution de rechange intéressante à l'expédition par rail. Il y a eu aussi une augmentation rapide du nombre de semi-remorques traversant le Golfe, sans doute attribuable à l'achèvement de la Transcanadienne et à l'acquisition de traversiers capables d'accueillir de grandes semi-remorques. En 1966, seulement 2% des marchandises entrant à Terre-Neuve étaient transportées par camion, tandis qu'en 1976, cette proportion avait atteint 27%. L'utilisation du chemin de fer a diminué encore plus rapidement lorsque la direction du CN a décidé d'éliminer tous les services de transport de passagers sur voie principale.

De 1966 à 1976, le domaine des transports à Terre-Neuve a été particulièrement actif. Outre les améliorations susmentionnées, de nombreuses études ont été effectuées, dont la majorité portaient sur des problèmes ou secteurs d'intérêts particuliers. Citons entre autres la volumineuse *Newfoundland Mainland Transportation Study* de 1972 qui comporte une vingtaine de volumes compilés par Transports Canada en collaboration avec la Commission canadienne des transports (CCT), le MEER, le Canadien National et plusieurs experts-conseils. L'étude est un recueil extrêmement utile de renseignements essentiels, mais dont une bonne partie nécessite une mise à jour. L'étude a toutefois donné lieu à d'importantes améliorations du service du Golfe.

Une deuxième étude d'importance, intitulée *Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien*, a été effectuée en 1974 par Kates, Peat, Marwick and Company, à la demande de la Commission canadienne des transports. Bien qu'utile comme analyse du réseau de transport à l'intérieur du corridor s'étendant de Port-aux-Basques à St-Jean, cette étude n'a eu aucun résultat important.

Par contre des résultats un peu plus positifs ont découlé de l'étude en douze volumes intitulée *Newfoundland Coastal Study* de 1974, menée par la Division du transport maritime de Transports Canada et qui demeure une source utile d'informations.

Parmi les autres études qui ont entraîné de légères modifications opérationnelles, citons le *Russel Lake Report* de 1970 et la *Newfoundland Coastal Rates Study* de 1976.

Il existe également d'autres études qui, ensemble, constituent d'importants recueils de données pertinentes, mais dont les recommandations n'ont pas encore été mises à exécution ou ont tout simplement été oubliées. Il s'agit de la *Corner Brook Development Study* de 1976, menée par Peat, Marwick and Partners et FENCO pour le compte du gouvernement de Terre-Neuve, en collaboration avec Transports Canada et le MEER; la *Burin Peninsula Port Selection Study* de 1974, effectuée par T. J. Dalton pour le compte de Transports Canada; *A transportation Needs Study, Newfoundland/Labrador* de 1970, faite

par P.M.L. Pearson pour le compte du ministère provincial du Développement communautaire et social; le volume IV du rapport de 1974 de la *Royal Commission on Labrador*, effectuée par Donald Snowden pour le compte du gouvernement de Terre-Neuve; le *Quebec-Trans Labrador Highway Report 1974*, rédigé par R. J. Noah and Associates pour le compte du ministère des Transports et des Communications de Terre-Neuve; le *Labrador Area Master Plan* de 1975 préparé par l'Administration des transports aériens de Transports Canada; la *Newfoundland STOL Study* de 1973 menée par Kates, Peat, Marwick and Company; et la *Newfoundland Ferry Services Study* de 1974, exécutée par la Acres Consulting Services Limited pour le compte de la Commission canadienne des transports. Deux autres études importantes sont en cours, soit la *Study of Transportation in Coastal Labrador*, réalisée par l'Administration du transport aérien et de surface de Transports Canada et la *Newfoundland Transportation Systems Evaluation* financée par Transports Canada, le CN et Terre-Neuve (Cette étude a été interrompue pour la durée du mandat de notre commission d'enquête.). Une bibliographie complète comprendrait, outre les études susmentionnées bon nombre de documents de travail internes, de documents confidentiels du Cabinet et d'études détaillées traitant de questions plus précises.

Malgré toute cette abondance d'informations, de plans, de propositions et de recommandations, aucun plan directeur n'a véritablement été mis au point. Il n'en reste pas moins qu'un tel plan est indispensable, même si sa mise en œuvre risque de dépasser les ressources de la province à moins qu'elle ne puisse justifier un programme spécial d'aide.

Terre-Neuve: un cas particulier

Il faut donc que la Commission étudie la possibilité de présenter un cas d'exception pour justifier l'affectation de fonds additionnels au développement du transport à Terre-Neuve.

Pour ce faire la Commission s'inspire fortement de l'argumentation de la Commission MacPherson de 1961 et de sa proposition que Terre-Neuve constitue un cas spécial.

La Commission doit d'abord admettre que certains économistes et géographes spécialistes en matière de développement ont fait valoir que le fait d'établir une infrastructure détaillée pour favoriser des formes indéterminées de développement économique entraînera de soi une certaine croissance et expansion industrielles qui engendreront d'elles-mêmes les besoins et les moyens relatifs à la construction de routes, de chemins de fer et d'autres éléments propres à un bon réseau de transport et de communications. Le corollaire donnerait peut-être ce qui suit: la mise au point d'une infrastructure de transport ne

devrait être le fruit que d'un développement économique réel ou tellement imminent qu'elle garantisse l'utilisation optimale du réseau dès la fin des travaux de construction.

Une telle attitude va directement à l'encontre de l'évolution de l'histoire canadienne. En effet, le rêve de la nation canadienne est l'histoire de la création de réseaux de transport pour surmonter les obstacles géographiques et fusionner les différentes parties de ce vaste pays pour parvenir à l'unité nationale. Pour reprendre les termes mêmes du rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports, publié en 1961, «aucune région du Canada n'a prospéré avant de posséder de bons services de transport. L'histoire du Canada foisonne d'exemples où des fonds publics ont été versés en abondance dans le secteur des transports pour la construction de canaux, de chemins de fer et, tout dernièrement, d'autoroutes et d'aéroports. En fait, la valeur monétaire de ces investissements continue d'augmenter.»

En réalité, aucun gouvernement canadien n'a jamais cherché à nier que l'affectation de fonds publics aux transports soit une obligation imposée par la nécessité du développement national. Citons encore une fois, le rapport MacPherson: «Grâce à l'aide financière de l'État, par voie d'octrois ou d'autres moyens, le gouvernement a assuré, souvent avec le concours de l'entreprise privée, l'aménagement de réseaux de transport dans des régions où le trafic prévisible ne justifiait pas la prestation de services de transport selon les normes commerciales ordinaires. Les résultats ont pleinement justifié les moyens».

Au cours des dernières années cependant, les gouvernements fédéraux successifs ont dépassé le principe du développement national qui consistait simplement à renforcer le pouvoir central sans tenir compte des effets possibles sur les provinces périphériques. Mais depuis 1925, Ottawa reconnaît de plus en plus ce que l'on appelle aujourd'hui les disparités régionales et dans le cas des provinces de l'Atlantique, il a effectué de nombreuses études et parrainé plusieurs commissions d'enquête dans le but de trouver des moyens d'atténuer ces disparités.

Au fil des ans, les gouvernements ont adopté des mesures spéciales, certaines reliées directement au transport (comme les dépenses négociées par l'entremise du MEER). Ces mesures ont été plus ou moins couronnées de succès, mais n'ont pas éliminé, ni atténué sensiblement, les problèmes économiques des provinces de l'Atlantique.

Outre les problèmes généraux que Terre-Neuve partage avec les autres provinces de l'Atlantique, il ne fait aucun doute qu'elle éprouve d'autres difficultés particulièrement reliées au transport et au développement économique.

Dans son rapport, la Commission MacPherson déclarait ce qui suit:

«La situation qui existe à Terre-Neuve constitue un cas distinct du reste du Canada. Étant donné; le niveau inférieur de cette province par rapport au reste du Canada et sa situation géographique, les frais de transport sont élevés et les personnes en cause ne sont pas encore en mesure d'assumer entièrement le coût du transport des marchandises de la partie continentale du Canada jusqu'à l'île. De plus, la quantité totale des marchandises transportées est relativement peu élevée, ce qui permet difficilement de réaliser les économies considérables qui peuvent être réalisées dans d'autres régions. Dans ces circonstances, la politique du transport doit avoir comme objectif à court terme, d'établir au moyen d'une organisation appropriée, un système de transport au plus bas prix possible afin qu'à la longue, on puisse adopter un moyen qui permettrait à la population de la province de se charger de tous les frais. A cet égard, Terre-Neuve se distingue du reste du Canada où, croyons-nous, la concurrence est le meilleur moyen d'établir un réseau de transport peu coûteux. A Terre-Neuve, il sera peut-être nécessaire, à court terme, de restreindre la concurrence, de favoriser au moyen de subventions ou de mesures particulières un moyen de transport plutôt qu'un autre et de prendre d'autres mesures qui seraient tout à fait mal reçues dans d'autres parties du Canada.»

Elle poursuivait par l'avertissement suivant:

«Comme nous l'avons mentionné plus haut, il y aura une augmentation du trafic entre la partie continentale et l'île. Étant donné qu'il est douteux que le trajet chemin de fer – service de transbordement – chemin de fer puisse jamais voir seul à ses affaires, nous recommandons que les autres dépenses d'immobilisations qu'on affectera à ce trajet soient étudiées plus attentivement avant d'être autorisées. Il faut tenter par tous les moyens possibles de trouver d'autres moyens de transport moins coûteux.»

Et proposait ce qui suit:

«C'est par un réseau de chemins et de routes à travers l'île qu'on peut répondre le mieux aux besoins actuels en matière de transport. L'établissement de ce réseau devrait être réalisé en collaboration avec les usagers éventuels, en particulier les usagers qui ont des produits forestiers à transporter. Ce réseau pourrait relier les agglomérations existantes et il pourrait aussi servir à l'exploitation des ressources naturelles de la province. On devrait percevoir auprès des usagers, des taxes qui, dans bien des cas, suffiraient à payer la plupart des frais.

Un tel réseau de chemins diminuerait considérablement les frais de la distribution des biens de consommation et serait d'un grand secours pour

la manutention des conteneurs transportés par voie maritime, par chemin de fer ou par voie aérienne. Il permettrait aussi de faire disparaître graduellement les services de cabotage, dont l'exploitation accuse une perte considérable de près de trois millions de dollars par année.

Les ressources actuelles des Canadiens de Terre-Neuve ne leur permettent pas de construire un réseau ayant l'étendue nécessaire. Il faut que le gouvernement fédéral accorde une aide suffisante, et il y a assez de précédents pour justifier l'adoption d'un tel programme. La politique nationale du Canada a toujours favorisé l'exécution de travaux publics en vue de stimuler l'économie d'une province ou d'une région. On peut mentionner, par exemple, l'aide accordée pour l'aménagement de centrales d'électricité et de systèmes d'irrigation et pour l'établissement de moyens de transport dans toutes les parties du Canada. Les grandes routes peuvent apporter à Terre-Neuve ce que les canaux et les écluses ont apporté à l'économie des provinces centrales et ce que les chemins de fer transcontinentaux ont apporté aux Prairies.

Nous sommes persuadés que l'application d'un tel programme est d'intérêt national. L'économie de Terre-Neuve en serait stimulée et le reste du Canada en bénéficierait. Toutes ces initiatives pourraient être prises dans un bref délai et n'exigeraient qu'une assez faible dépense de fonds publics.»

Même si la présente Commission mettait en doute le principe de la perception de droits auprès des usagers des routes proposé par MacPherson, elle estime regrettable qu'on n'ait pas tenu plus compte du rapport MacPherson lorsqu'il a fallu prendre des décisions concernant le transport à Terre-Neuve. Somme toute, la Commission MacPherson préconisait que:

- 1) Terre-Neuve soit exclue des politiques de transport propres à d'autres régions du Canada et soit traitée comme un cas d'exception.
- 2) La politique de transport de Terre-Neuve favorise le développement des transports maritimes directs entre le continent et l'île de Terre-Neuve, et que les installations nécessitant des dépenses d'immobilisation importantes pour le service du Golfe soient étudiées minutieusement avant leur autorisation.

Les événements survenus depuis 1961 ont révélé qu'un nombre relativement restreint des recommandations de la Commission ont été mises en pratique. Cette situation serait assez déplorable en elle-même, mais ce qui est beaucoup plus grave, c'est que certaines décisions et mesures prises subséquemment ont été en flagrante contradiction avec ces recommandations. Non seulement Terre-Neuve n'a-t-elle pas reçu de traitement d'exception, mais des politiques globales lui ont été imposées et de fortes dépenses d'im-

mobilisations ont été autorisées pour le service du Golfe. Il n'est donc pas étonnant de constater que 17 ans après la parution du rapport MacPherson et malgré des dépenses de plusieurs centaines de millions de dollars, la situation concernant l'essence même du transport à Terre-Neuve n'ait pratiquement pas évolué.

Examinons maintenant plus en détail la situation actuelle. Notre bref historique a fait état d'une démarche fragmentaire qui, depuis 1825, a quand même abouti à la réalisation d'un système de transport permettant à la grande majorité de la population d'avoir accès à un réseau routier provincial, à un service de traversier pour assurer la liaison avec les grandes routes et les chemins de fer du continent, à un service subventionné de transport direct des marchandises par mer depuis Montréal, à un service de cabotage là où les routes n'existent pas encore et à un service de transport aérien.

Pourtant, une étude plus attentive de ces réalisations qui, à première vue, semblent impressionnantes, permet de constater un nombre alarmant de lacunes. Presque la moitié des routes provinciales ne sont pas pavées et leur état pendant une bonne partie de l'année est tel qu'elles sont presque impraticables. La route principale transinsulaire, soit la Transcanadienne, a été construite selon des normes presque minimales et, compte tenu de l'augmentation du nombre de véhicules lourds au cours de la dernière décennie, elle s'est détériorée rapidement de sorte qu'on s'accorde maintenant pour dire que sa réfection s'impose de St-Jean à Port-aux-Basques. La côte sud-ouest entre Baie d'Espoir et Rose Blanche compte encore entièrement sur le transport maritime. Les villes importantes de l'ouest du Labrador n'ont aucun accès routier à d'autres régions du Canada. La côte du Labrador compte encore sur un service de cabotage inadéquat qui, à cause des glaces, peut rarement fonctionner plus de quatre mois par année sans interruption. Pour le reste de l'année, les gens doivent se fier au service aérien qui, en l'absence de pistes d'atterrissage, est tout au plus intermittent et imprévisible.

Bien qu'il ait été grandement amélioré au cours des dernières années, le service de transport des marchandises par chemin de fer souffre encore de lacunes inhérentes à ses immobilisations et demeure très onéreux malgré les subventions. Les services de transport des voyageurs dans l'île sont pour le moins inadéquats, tandis que les caboteurs et les traversiers du Golfe ne comptent pas assez de cabines. Pour leur part, les installations portuaires et d'embarquement sont médiocres. Bref, il est clair qu'aucun moyen de transport ne répond aux normes minimales acceptées dans le reste du pays.

Maintenant que le besoin a été défini, il reste à la Commission à évaluer les ressources dont dispose la

province pour y répondre. A noter d'abord que la population totale de Terre-Neuve et du Labrador compte à peine plus d'un demi-million d'habitants. Vu la disposition de la population le long de ses 10 000 milles de littoral, la topographie de la province et ses mauvaises conditions météorologiques, le coût seul de construction et d'entretien des routes par habitant est énorme. Songeons par exemple au simple fait qu'une seule autre province possède un tronçon de la Transcanadienne plus long que celui de Terre-Neuve, et nous verrons que même avec une subvention fédérale de 90%, le coût par habitant sera encore supérieur à celui d'autres régions plus riches et plus peuplées. Dans le même ordre d'idée, la répartition démographique de Terre-Neuve et du Labrador est telle qu'il faut un réseau routier démesuré par rapport à la population, lequel doit par surcroît être érigé le long de la côte, soit dans les pires conditions de sol de la province. On ne saurait mettre en doute la nécessité de ces routes, ne fût-ce que sur le plan social. De plus, elles constituent l'infrastructure de base nécessaire au genre de développement économique lié aux ressources sur lequel repose l'avenir de la province. Encore une fois, c'est une tâche herculéenne, compte tenu de la population de Terre-Neuve, que d'avoir à aménager un réseau routier relié à la Transcanadienne et aux principaux ports d'entrée de la province, tout en offrant un service adéquat à la côte et à l'intérieur du Labrador. Les habitants de la province paient déjà le taux le plus élevé d'impôt au Canada et le réseau routier imposerait un fardeau trop lourd en regard des ressources provinciales. Le même argument s'appliquerait aussi à d'autres moyens de transport.

La Commission aimerait passer maintenant à la question du niveau de service social auquel les Terre-Neuviens, en tant que citoyens canadiens, sont en droit d'attendre ou devraient même exiger. Il semble évident qu'en toute justice, ils ont droit à des services aussi convenables que ceux généralement offerts à l'ensemble de la population. Pourtant, ces attentes légitimes n'ont pas été comblées et c'est à Terre-Neuve que le niveau de pauvreté, le taux de chômage et le coût de la vie sont les plus élevés du Canada. L'économie de la province est encore sous-développée, ses ressources non renouvelables sont exploitées à son détriment, ses ressources renouvelables ne sont pas encore utilisées à leur pleine valeur ou à leur plus grand avantage et les Terre-Neuviens sont obligés d'accepter des services dont la qualité, spécialement dans le domaine des transports, ne serait pas tolérée dans d'autres régions du pays. De plus, malgré les paiements de transfert, les Terre-Neuviens paient encore plus d'impôt que les habitants des autres provinces pour avoir le privilège d'être Canadiens.

Bref, que l'on étudie le cas du point de vue du développement national ou des disparités régionales, des besoins économiques ou de la politique sociale, ou simplement selon la justice et l'équité, le cas particulier que constitue Terre-Neuve est irréfutable,

sans quoi le terme «cas particulier» ne revêt aucune signification. La question des engagements constitutionnels du Canada à l'égard de Terre-Neuve sera traitée dans le prochain chapitre.

Chapitre II

La question constitutionnelle

D'après l'article 3.2 de son mandat, la Commission d'enquête est tenue «d'étudier les dispositions de la Confédération et les obligations du Gouvernement du Canada envers Terre-Neuve à l'égard du transport» et «d'examiner leurs conséquences et applications actuelles et la mesure dans laquelle elles pourraient influencer sur les solutions économiques» apportées aux problèmes du transport dans la province de Terre-Neuve.

Au sujet du transport, la Constitution impose au gouvernement fédéral les mêmes obligations générales envers Terre-Neuve qu'envers chacune des autres provinces, obligations qui sont contenues dans l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique sous réserve de l'article 92. À côté des provinces qui ont le droit de régir le commerce à l'intérieur de leur territoire, y compris les questions de transport, le gouvernement fédéral possède, en vertu de l'article 91, la compétence générale dans tous les domaines non spécifiquement confiés aux provinces par l'article 92. En outre, les articles 91 et 92 donnent au gouvernement fédéral certaines compétences dans le domaine des transports, notamment en matière de transport maritime et de navigation, de traversiers interprovinciaux et de correspondance entre les navires et de chemins de fer interprovinciaux. De façon générale, les obligations et pouvoirs généraux de la Constitution accordent aux provinces les pleins pouvoirs législatifs sur les questions de transport qui touchent avant tout et essentiellement la propriété et le commerce à l'intérieur de leur territoire respectif, tandis qu'ils confient au gouvernement fédéral les pouvoirs législatifs exclusifs sur les diverses activités concernant principalement le transport entre les provinces et avec l'étranger. Ce sont les pouvoirs du

gouvernement fédéral en matière de transport interprovincial qui intéressent au premier chef la présente Commission d'enquête.

Les lois fédérales et provinciales sur le transport routier des marchandises et des passagers constituent sans doute le meilleur exemple de l'interaction réelle entre les deux pouvoirs législatifs. Les deux gouvernements se sont dotés de status propres pour réglementer l'entrée dans le domaine du transport routier et régir les horaires, le type de service et l'établissement des tarifs. Puisque les pouvoirs législatifs de la province se limitent exclusivement au commerce et au trafic intraprovincial, ses lois ne s'appliquent qu'à cette portion du transport routier touchant le transport intraprovincial. En revanche, le gouvernement fédéral n'a droit de regard que sur les services de transport routier établis entre une province et une autre. Donc, en théorie, si deux cargaisons sont chargées, disons, à St-Jean dans les véhicules identiques appartenant au même transporteur, l'une destinée à un endroit de la province et l'autre à Halifax (N.-É.), la première relèvera de la législation provinciale, tandis que la deuxième relèvera de la législation fédérale parce qu'elle traversera les limites de la province. En confiant aux conseils provinciaux des transporteurs routiers le rôle d'organe de régie fédéral, le gouvernement du Canada a établi un mécanisme par lequel la réglementation et le contrôle de ces deux classes de transport sont coordonnés et étroitement liés de manière à réduire au minimum les difficultés d'ordre pratique et opérationnel résultant des deux pouvoirs.

La Commission a cependant relevé une exception à ce principe dans la décision récente du gouvernement fédéral de retirer à la Commission des services

publics pour Terre-Neuve, qui fait office d'organe de réglementation provincial, le pouvoir de régir l'exploitation du service d'autocars du CN à Terre-Neuve. Cette décision qui, en théorie, se justifie peut-être en s'appuyant sur le jugement rendu par les tribunaux, selon lequel le service d'autocar fait partie intégrante du service ferroviaire du CN à Terre-Neuve, aboutit dans la pratique à diviser entre deux organes tout à fait distincts, soit la Commission fédérale canadienne des transports et la Commission des services publics, la régie de tout le réseau d'autocar de Terre-Neuve qui comprend le service dans le «couloir de circulation» exploité par le CN et les lignes «d'alimentation» intraprovinciales exploitées par l'entreprise privée. Inévitablement, cela complique l'établissement et l'exploitation à l'aide de règlements, d'un réseau efficace et bien coordonné d'autocars à Terre-Neuve.

Cela dit, la présente Commission est tout de même d'avis qu'en général la division des pouvoirs législatifs entre les gouvernements fédéral et provinciaux en matière de transport n'a pas jusqu'ici entraîné de sérieux problèmes entre les deux paliers gouvernementaux. Il semble que les intentions du législateur de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique aient été assez claires à cet égard et que les gouvernements fédéral et provinciaux aient réussi à s'entendre pour éviter toute violation de la Constitution tout en permettant à l'ensemble des moyens de transport de fonctionner sans être trop gênés par les limites imposées par la Constitution.

Il importe de se rappeler dans l'étude des pouvoirs dévolus aux gouvernements par l'Acte de l'Amérique du Nord britannique que le simple fait qu'un gouvernement possède les pouvoirs législatifs dans un domaine ne l'oblige pas à fournir des services précis dans ce domaine, mais l'autorise simplement à régir les services offerts à un moment ou à un autre. Les modes de transport ayant toujours été jugés d'une importance vitale pour l'évolution de l'ensemble du Canada, les gouvernements fédéral et provinciaux ont généralement admis qu'ils se devaient de fournir eux-mêmes un service minimal dans les domaines des transports relevant d'eux ou d'en assurer et d'en appuyer la prestation. Donc, le gouvernement fédéral, par l'entremise de mécanismes comme la création de sociétés de la Couronne, l'accord de subventions et la construction d'installations, a œuvré activement à l'établissement de services de transport entre les provinces. Les gouvernements provinciaux ont également investi d'importantes sommes d'argent dans l'aménagement, entre autres, de routes et de quais pour assurer des services de transport à la population. Néanmoins, dans certains cas, l'aménagement de modes de transport particuliers et l'établissement de services à l'intérieur de ces moyens ont été laissés à l'entreprise privée, le gouvernement en cause se contentant d'exercer un contrôle législatif.

C'est dans le «contrat» ou les conditions de l'Union de la province de Terre-Neuve au Canada que le gouvernement fédéral prend des engagements uniques et précis dans le domaine des transports à Terre-Neuve. L'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne s'est faite en vertu d'un contrat signé par des gouvernements souverains. Ce contrat qui a été incorporé à la Constitution canadienne stipulait certaines obligations implicites ou explicites pour l'un et l'autre gouvernements, ainsi que des pouvoirs législatifs. Ainsi, la province conserva-t-elle certaines obligations à l'égard de la prestation de certains services à sa population, tandis que le gouvernement fédéral en accepta d'autres. Une telle entente n'avait rien d'insolite ou d'inattendu puisque, de par la nature même du Canada, toute confédération entre ce dernier et un autre pays exigerait la remise au gouvernement fédéral de certains pouvoirs jusque-là exercés par Terre-Neuve.

Dans le domaine des transports, le gouvernement fédéral accepta entre autres, au moment de la Confédération, certaines responsabilités touchant la traversée du Golfe du Saint-Laurent et l'exploitation du réseau ferroviaire de Terre-Neuve, dont le service de cabotage qui faisait alors partie intégrante de ce dernier avant la Confédération. Les articles pertinents de l'Union stipulent:

«31...

Le Canada prendra à son compte les services ci-après énumérés et... libérera la province de Terre-Neuve des frais publics subis à l'égard de chaque service absorbé, à savoir: a) le chemin de fer de Terre-Neuve, y compris le service de vapeurs et les autres services maritimes;

32(1)

Le Canada maintiendra, selon le volume du Canada offert, un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port-aux-Basques; ce service, dès qu'une route pour véhicules à moteur aura été ouverte entre Corner Brook et Port-aux-Basques, assurera aussi, dans la mesure du convenable, le transport des véhicules à moteur.»

Également, le gouvernement fédéral assumait la propriété et la régie de l'aéroport de Gander en vertu des dispositions de l'article 31 des conditions de l'Union.

Il suffit de jeter un regard sur l'histoire de Terre-Neuve durant la première moitié du XX^e siècle pour comprendre les raisons de l'insistance qu'elle mit à faire passer au gouvernement fédéral l'exploitation du chemin de fer et du service de cabotage. De toute manière, le service du Golfe relevait exclusivement du gouvernement fédéral en vertu des dispositions de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique puisqu'il constituait un service interprovincial de traversier.

Quant aux services ferroviaire et côtier, y compris la correspondance du Golfe, ils avaient toujours été exploités à perte par Terre-Neuve, et les pertes allaient généralement en s'accroissant. Le petit pays avait entrepris la construction d'un chemin de fer dit «modeste» pour favoriser le développement économique de l'île, pour relier certains grands centres urbains et aussi, pense-t-on, pour imiter les centaines d'autres pays développés et semi-développés du monde pris par la fièvre de la construction de chemins de fer—le jouet de l'époque durant la deuxième moitié du XIX^e siècle.

De l'opinion générale, le coût de construction du chemin de fer constitua pour l'économie de la province un fardeau tel qu'il la paralysa. Il en fut d'ailleurs de même des coûts d'exploitation du chemin de fer dès son achèvement ou presque. En 1923, le chemin de fer qui avait jusque-là été détenu et exploité par l'entreprise privée, passait aux mains du gouvernement. L'examen de certains documents et rapports de l'époque montre que même aux mains de l'entreprise privée, le chemin de fer entraîna de lourdes pertes financières. Même si, comme il a été dit ailleurs dans le présent rapport, le chemin de fer connut des jours meilleurs durant les années les plus fébriles de la Seconde Guerre mondiale, il était déjà évident avant la fin des hostilités qu'il reprenait lentement la pente des déficits constants. En effet, le Comité sur les transports et les communications de la Convention nationale estima, compte tenu de tous les profits et pertes nets du chemin de fer et des revenus provenant des taxes imposées sur le matériel et les services utilisés, que le chemin de fer avait drainé le trésor de la province d'environ trois quarts de million de dollars par année, en moyenne, depuis 1923.

Il faut souligner ici que lorsqu'on parle du chemin de fer, on inclut automatiquement le service de cabotage car ce dernier était à l'époque un service du chemin de fer. Le service de cabotage était évidemment essentiel ou à tout le moins aussi important que le chemin de fer traversant l'île, étant donné le grand nombre de localités côtières qui autrement auraient été isolées.

On ne s'étonne donc pas que dans les débats de la Convention nationale et ceux de son Comité sur les transports et les communications, comme dans toutes les négociations entre Terre-Neuve et Ottawa, qui aboutirent à la Confédération, on se préoccupa beaucoup de l'avenir du chemin de fer et du service de cabotage. En outre, n'oublions pas que ces services employaient directement ou indirectement un pourcentage relativement fort de la main-d'œuvre terre-neuvienne et qu'il était fondamental de ne pas prendre de dispositions qui pourraient lui nuire.

A cause du nombre de travailleurs dans ce secteur, de l'importance du rôle du chemin de fer et du service de cabotage à titre de service public de transport à

Terre-Neuve et surtout du grand fardeau financier que représentait leur exploitation, la prise en main totale de l'exploitation et des coûts de ces services par le gouvernement fédéral constitua une des principales conditions de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Cette proposition ne semblait pas représenter non plus une grosse difficulté puisque le gouvernement fédéral, par l'entremise de sa société de la Couronne, les Chemins de fer nationaux, assurait déjà un service ferroviaire transcontinental dans le reste du Canada et le prolongement de son service jusqu'à Terre-Neuve semblait être tout à fait normal. En fait, des raisons de défense et d'intérêt nationaux justifiaient l'incorporation du chemin de fer de Terre-neuve au réseau ferroviaire fédéral.

Comme le gouvernement fédéral n'assurait pas de service de caboteurs sur l'une ou l'autre côte avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, l'engagement à cet égard pouvait sembler moins normal. Cependant, le gouvernement fédéral se plia à cette exigence fort probablement parce que le service de cabotage faisait en fait partie intégrante du service ferroviaire de Terre-Neuve.

Quant à l'aéroport de Gander, il est devenu à l'époque de la Seconde Guerre mondiale un des principaux aéroports de l'Amérique du Nord et, à l'exemple du chemin de fer, ses frais d'exploitation constituaient incontestablement un fardeau beaucoup trop lourd pour la province. Puisque plus tôt au cours du siècle, les tribunaux avaient décidé que les pouvoirs sur le transport aérien (navigation, installations et transport) incombaient en dernier ressort au gouvernement fédéral et puisque le gouvernement exploitait déjà les principaux aéroports du pays dans l'exercice de ses pouvoirs, il était donc naturel que l'on demanda au gouvernement fédéral, et qu'il accepta, d'assumer l'exploitation et d'acquitter les coûts du seul grand aéroport de Terre-Neuve à l'époque.

D'après son étude globale des moyens de transport dans la province de Terre-Neuve, la Commission est convaincue que le transport aérien n'a jamais soulevé de controverses et que les obligations du gouvernement fédéral à l'égard du transport aérien à Terre-Neuve, en vertu des conditions de l'Union, n'imposent pas une trop grande contrainte à l'aménagement d'un réseau de transport optimal dans la province. De toute évidence, les inquiétudes en matière de transport proviennent principalement des obligations constitutionnelles touchant le maintien du service ferroviaire et côtier, du service dans le Golfe et des dispositions concernant les tarifs de tels services.

En vertu de l'article 31 des conditions de l'Union, le gouvernement fédéral s'est engagé à prendre à son compte l'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve, y compris les services de navires à vapeur, et de libérer la province des «frais publics subis». Cer-

tains soutiennent que l'interprétation littérale de cette obligation exige la gratuité des services repris, mais la Commission n'accepte pas une telle interprétation; elle croit plutôt que l'emploi du mot «publics» indique clairement que les tarifs *privés* pourront continuer d'être imposés, mais que tout déficit d'exploitation sera épongé par le gouvernement fédéral. Cela nous amène donc à voir s'il y a des restrictions au chapitre des tarifs «privés».

Une partie de l'article 32 dit:

«32(2)

Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve sera comprise dans la région maritime du Canada et le transport direct entre North Sydney et Port-aux-Basques sera classé comme exclusivement ferroviaire.

(3)

Toute législation du Parlement du Canada accordant des taux spéciaux pour le transport à l'intérieur, à destination ou en provenance de la région maritime sera, dans la mesure appropriée, rendue applicable à l'île de Terre-Neuve.»

D'après ces dispositions et l'interprétation qu'en a donnée la Commission des transports par suite d'un renvoi par Terre-Neuve en 1952, il est clair qu'en matière de calcul et d'établissement des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve devait être traitée au même titre que la région maritime du Canada et en outre, ce qui est plus important, le fret ferroviaire traversant le Golfe le ferait au tarif du fret ferroviaire sans égard au coût réel de la traversée en bateau. En raison de cette disposition, le gouvernement fédéral s'est vu contraint d'accorder des subventions toujours plus importantes au trafic ferroviaire à destination de Terre-Neuve puisque, de toute évidence, les coûts réels du transport dépassaient largement les tarifs imposables aux usagers pour 90 milles de transport ferroviaire. Soulignons que la restriction du paragraphe 32(2) selon laquelle la traversée du Golfe doit être classée traversée ferroviaire, ne s'applique pas au transport non ferroviaire dans le Golfe et que, partant, cet article n'impose aucune restriction aux tarifs imposables aux passagers n'utilisant pas le service ferroviaire et aux véhicules privés et commerciaux ne voyageant pas à titre de fret ferroviaire.

De plus, la réglementation fédérale des tarifs de fret dans les provinces Maritimes, y compris le fret ferroviaire devait s'appliquer à l'île de Terre-Neuve. Donc, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes de 1927 et la Loi plus récente sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique s'appliquent toutes les deux à l'île de Terre-Neuve et fournissent le mécanisme par lequel les expéditeurs se font subventionner et les consommateurs bénéficient d'une réduction de tarifs.

Il faut mentionner ici que les dispositions des conditions de l'Union touchant les tarifs ne visaient pas le Labrador, surtout parce que, semble-t-il, à l'époque de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, il n'y avait pas de chemin de fer au Labrador et qu'en outre on ne voulait pas subventionner le transport de matières premières comme les minerais et le bois, qui un jour formeraient vraisemblablement le gros du trafic dans la région du Labrador et la majeure partie des exportations de cette région. Reste à savoir si, étant donné le principe actuel de subventionner certaines marchandises de préférence, il serait souhaitable d'étendre la réglementation des tarifs des provinces Maritimes au Labrador. La question est abordée plus loin dans le rapport.

La Commission est convaincue que les dispositions de l'Union sur les tarifs restreignent réellement la liberté des transporteurs, particulièrement le CN à titre de transporteur ferroviaire, d'imposer des tarifs compensatoires à Terre-Neuve. Sans égard à l'existence possible de conditions spéciales qui justifieraient l'imposition d'un tarif plus élevé aux usagers de la province de Terre-Neuve, les conditions de l'Union stipulent bien que le calcul des tarifs imposables aux usagers de Terre-Neuve se fera en fonction des mêmes principes que ceux s'appliquant aux provinces Maritimes en général.

La Commission sait très bien que les conditions de l'Union n'éliminent ou ne modifient pas directement l'anomalie que présentent les tarifs de cabotage. À l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, il n'existait pas de tarifs de transport côtier particuliers aux provinces Maritimes et pourtant, les tarifs de ce type de transport à Terre-Neuve n'ont pratiquement pas augmenté depuis les années 30. Nous étudierons plus loin dans le rapport les effets que cela a eus sur le déficit d'exploitation du service de cabotage.

Au sujet des obligations d'offrir les services, la Commission a été saisie, aux audiences publiques, d'une question préliminaire selon laquelle en vertu de dispositions précises de l'Union, le gouvernement fédéral est tenu et, en fait, est autorisé à n'aider que le transport entre North Sydney et Port-aux-Basques. Il a été suggéré que la mention précise du maintien du service du Golfe au paragraphe 32(1) interdise implicitement au gouvernement fédéral d'offrir ou d'appuyer tout autre service maritime susceptible de concurrencer celui du Golfe.

Cependant, la Commission n'accepte pas un tel point de vue. Elle croit que rien dans l'esprit ou la lettre des conditions de l'Union n'empêche le gouvernement fédéral d'appuyer d'autres modes de transport entre le Canada et Terre-Neuve dans la mesure où il respecte ses obligations aux termes du paragraphe 32(1). Bien sûr, certains diront que toute aide fédérale à un service autre ou concurrent détournerait le trafic de la route du Golfe et la Commission,

convenant que cela risquerait fort de se produire, n'en est pas plus disposée à soutenir que les conditions de l'Union pose un obstacle à cet égard. Sûrement qu'alors on voulait simplement préserver le lien qui existait avec le continent canadien suivant ses éventuels volumes de trafic. La Commission ne peut se rallier à l'opinion voulant que les conditions de l'Union visaient à empêcher le gouvernement fédéral de fournir une aide à tout autre mode de transport susceptible d'être tout aussi, sinon plus, avantageux pour la population terre-neuvienne au chapitre des coûts et de l'efficacité. À notre avis, un tel point de vue agit au détriment du public de la province.

A cet égard, soulignons que le gouvernement fédéral a envisagé ses obligations dans une optique qui l'autorise à subventionner d'autres modes de transport dans la province. La création par ce dernier d'un service de traversier depuis North Sydney jusqu'à Argentia nous en fournit un bel exemple, tout comme les subventions fédérales accordées au service maritime direct entre Montréal, Corner Brook et St-Jean. La Commission ne croit pas que l'aide fédérale donnée à ces services va à l'encontre des conditions de l'Union et que ces services tentent de réduire artificiellement le trafic du service du Golfe; elle pense qu'ils tentent plutôt de fournir d'autres liaisons efficaces avec Terre-Neuve suivant la demande et le trafic.

La Commission sait toutefois qu'on se pose des questions sur la nature exacte et l'étendue des obligations de maintenir les divers services repris par le Canada. Avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, le lien maritime entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse était exploité à titre de partie intégrante du réseau ferroviaire terre-neuvien par l'entremise du service de cabotage, et il est donc clair qu'en prenant en main le chemin de fer de Terre-Neuve et ses services maritime et côtier, le gouvernement fédéral se chargeait de l'exploitation de la liaison du Golfe. Il importe donc de souligner que le paragraphe 32(1) des conditions de l'Union stipule une obligation au sujet du service du Golfe que les dispositions générales de l'article 31 sur la prise en charge du reste du réseau ferroviaire ne mentionnent pas. L'article 32 enjoint le gouvernement fédéral de maintenir le service du Golfe «selon le volume du trafic offert». Le récent différend juridique entre l'Île-du-Prince-Édouard et le gouvernement au sujet de l'obligation du Canada d'assurer un service ininterrompu de traversier à l'Île montre que des formulations semblables à celles des conditions de l'Union obligent le gouvernement fédéral devant la loi à assurer la liaison, sauf en cas de force majeure, mais en dépit de grèves et de conditions onéreuses notamment. Reconnaisant qu'en l'absence d'une formulation et de circonstances identiques, la décision rendue dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard ne

saurait être considérée comme une définition absolue des obligations fédérales envers Terre-Neuve, la Commission estime que néanmoins, les tribunaux jugeront sans doute qu'il y a effectivement une obligation absolue d'assurer un tel lien interprovincial sans égard à la difficulté que cela pourrait présenter.

L'expression «selon le volume du trafic offert» ne figure pas dans les dispositions générales de l'article 31 portant sur le chemin de fer et le service côtier en général. Selon certains, il y aurait une différence entre l'obligation du gouvernement fédéral de maintenir le lien interprovincial dans le Golfe et celle d'exploiter les services ferroviaire et côtier intraprovinciaux. Il a été avancé que la différence très nette de formulation qui traduit le contraste entre l'exigence «de maintenir selon le volume de trafic offert» et la simple exigence de «prendre à son compte» et «de libérer la province de Terre-Neuve des frais publics subis», signifie qu'en dépit de l'existence possible d'une obligation de maintenir le lien du Golfe selon le trafic offert et sans égard aux coûts engagés et à la faisabilité ou la rentabilité d'un tel lien avec l'exploitation du chemin de fer et du service de cabotage, il n'y a aucune obligation de la sorte et que le gouvernement fédéral est tout simplement tenu de libérer la province des «frais publics» des services ferroviaires et côtiers, en conservant le pouvoir de décider quels services, s'il y a lieu, et quels niveaux de service seront à fournir de temps à autre. On a donc prétendu que, par extension naturelle, dans l'éventualité où le gouvernement fédéral décidait, pour des raisons économiques, de réduire ou d'interrompre complètement le service ferroviaire ou côtier même si le trafic demeure constant ou augmente, il aurait le loisir de le faire dans la mesure où cela n'entraînerait pas de coûts directs pour la province.

Soulignons qu'il vaut la peine de se demander comment la réduction ou l'interruption du service ferroviaire ou côtier pourrait *ne pas* entraîner de coûts additionnels pour la province qui se verrait alors obligée de fournir d'autres modes de transport routier et maritime, notamment pour les marchandises et les passagers touchés. Nous pouvons donc difficilement voir comment le gouvernement fédéral pourrait justifier l'interruption de ces services, sauf dans le cas d'une absence de demande. Autrement, le gouvernement du Canada aurait le loisir d'imposer une dépense publique additionnelle à la province, contrairement aux obligations constitutionnelles qu'il a assumées.

Dans le cadre de ses recherches, la Commission a étudié une lettre du premier ministre du Canada au chef de la délégation terre-neuvienne, lettre qui porte la même date que le document de l'Union et qui a généralement été incluse à la documentation touchant les conditions proprement dites de l'Union. La Commission croit que cette lettre a été fournie à la

demande de la délégation de Terre-Neuve qui voulait obtenir, sur certaines questions soulevées pendant les négociations, plus de précisions que n'en contenaient les conditions de l'Union. Cette lettre contient le paragraphe suivant sur le chemin de fer:

(xiv) Chemin de fer de Terre-Neuve:

«Après la date de l'Union, les chemins de fer Nationaux du Canada seront chargés d'exploiter le chemin de fer de Terre-Neuve et les services de cabotage, et il leur incombera de veiller à ce que les services soient proportionnés au trafic offert.»

Dans sa préface à cette déclaration et aux autres déclarations que comporte cette lettre, le premier ministre dit: *«Il ne semble pas y avoir lieu de faire entrer des questions de cette nature dans les termes formels de l'Union puisqu'elles ne sont pas à proprement parler d'ordre constitutionnel... Ceux-ci, bien qu'ils ne fassent pas partie intégrante des conditions de l'Union, renferment des énoncés de la politique et des intentions de notre Gouvernement pour le cas où l'Union serait effectivement réalisée...»*

On peut d'une part affirmer que cette lettre ne constitue rien de plus qu'une interprétation politique des conditions de l'Union et un énoncé de politique du gouvernement, mais on peut d'autre part soutenir que la lettre, ayant été signée en même temps que les conditions proprement dites de l'Union, contient l'interprétation exécutoire des obligations du Canada en vertu des conditions de l'Union. Certes, la Commission est convaincue que la délégation de Terre-Neuve accorda une extrême importance à cette lettre sans laquelle elle n'aurait pas voulu en toute conscience signer les conditions de l'Union.

Somme toute, la Commission est portée à croire que la lettre en question constitue à tout le moins un document officiel sur la foi duquel Terre-Neuve est entrée dans la Confédération. De toute évidence, les deux parties accordaient une grande signification et importance à ce document, sans quoi elles ne se seraient pas donné la peine de l'inclure dans la correspondance portant la même date que celle de la signature de l'Union. Partant, la Commission est d'avis qu'il faut envisager cette lettre comme le complément des conditions proprement dites de l'Union pour connaître la véritable portée des obligations et des engagements constitutionnels du Canada. Elle croit que toute tentative de soutenir que les obligations contenues dans la lettre sont moins contraignantes que les conditions proprement dites de l'Union serait, pour le moins, sous-estimer les distingués Canadiens qui ont participé aux négociations et, au plus, violer les dispositions contractuelles et les ententes liant le Canada et Terre-Neuve, qui sont entrées en vigueur le 31 mars 1949.

Sauf erreur de la Commission à cet égard, il faut

donc considérer que la lettre modifie dans une grande mesure les conditions de l'Union, en ce sens qu'elle place le chemin de fer et le service de cabotage sur un pied d'égalité, à toutes fins pratiques, avec le service du Golfe et, par conséquent, établit l'obligation de maintenir sans égard au coût, les services ferroviaire et côtier correspondant au trafic tant et aussi longtemps qu'il y aura un trafic raisonnable.

En même temps, la Commission convient que l'affirmation précédente a peut-être été trop simplifiée. Rien dans les conditions de l'Union n'indique que l'on prévoyait offrir ces services *sans frais*. Il faut alors se demander si le gouvernement fédéral pourrait justifier l'interruption d'un service devenu inutile suite à l'imposition de frais ou coûts qui détourneraient petit à petit le trafic vers d'autres modes de transport. La Commission est d'avis qu'aussi longtemps que les tarifs en question sont calculés selon des méthodes généralement acceptées et conformes aux dispositions spéciales des conditions de l'Union à ce sujet, la disparition de la demande pour un service assujéti à de tels tarifs ne va pas à l'encontre des conditions de l'Union et, dans un tel cas, le gouvernement fédéral pourrait en justifier l'interruption.

Certains ont même suggéré que dans l'éventualité où il n'y aurait qu'une très faible demande, il faudrait d'abord que le gouvernement fédéral démontre clairement l'avantage pour la population de Terre-Neuve, d'affecter à l'établissement d'un autre service les sommes utilisées au maintien d'un service peu en demande avant de pouvoir, aux termes de la Constitution, interrompre le service presque inutile, et ce, à condition que les sommes en question ou leur équivalent soient employées à mieux servir les intérêts de la province. La Commission ne saurait répondre facilement à un tel argument car, selon son interprétation des conditions de l'Union, il faudrait maintenir le service tant et aussi longtemps qu'il y a un certain trafic. On ne s'est jamais attaché à définir ce qui, dans les limites du raisonnable, représente une disparition de trafic. La Commission accepterait une définition selon laquelle la disparition de la demande correspondrait à une demande si faible, d'après tous les critères objectifs, que le tarif serait à toutes fins pratiques inexistant. La Commission est d'avis, en vertu des conditions de l'Union, d'interrompre le service à condition cependant que le gouvernement fédéral rembourse à la province tout coût que cette interruption entraînerait pour elle.

Bien que l'interprétation exacte des dispositions contenues dans les conditions de l'Union n'ait pas subi l'épreuve des tribunaux, le gouvernement fédéral a déjà dans le passé réduit les services ferroviaire et côtier. Au cours des années, l'aménagement de routes jusqu'à maintes localités isolées a permis la réduction, sinon l'interruption complète, dans beaucoup de cas, de certaines lignes de cabotage. Sans

doute, de telles mesures suivirent-elles la disparition du trafic sur les lignes en question. Dans plus d'un cas, le gouvernement fédéral a soutenu financièrement les services de traversier intraprovinciaux qui ont ensuite vu le jour pour desservir les localités de l'île qui seraient autrement retombées dans l'isolement après la disparition de certaines lignes de cabotage.

Puis, en 1969, le gouvernement fédéral remplaça le service ferroviaire aux passagers de Terre-Neuve par un service d'autocar. Pour justifier cette mesure, il invoqua l'absence de trafic et les importants déficits qu'entraînait le maintien d'un tel service. D'après l'interprétation des conditions de l'Union donnée par la Commission, il est fort probable qu'une telle interruption ait été inconstitutionnelle, sauf si la demande ne justifiait pas le maintien du service.

L'absence de contestation devant les tribunaux touchant l'interruption de ces services s'explique peut-être par les bonnes relations qu'entretiennent les deux gouvernements depuis 1949, mais elle rend pratiquement impossible la tâche de la Commission à l'égard de cet aspect précis de son mandat, plus particulièrement à l'égard de la définition de l'obligation du gouvernement fédéral de maintenir les services ferroviaire et côtier. La Commission convient qu'il y a au moins deux interprétations plausibles, qui pourraient être soutenues devant la Cour suprême du Canada, à savoir que le gouvernement fédéral est tenu de maintenir les services ferroviaire et côtier tant qu'un trafic existera ou qu'il doit simplement acquitter les frais qui incomberaient à la province, sans que son pouvoir de décider des niveaux de service et de l'interruption de ceux-ci soit restreint. Donc, la Commission affronte le dilemme suivant: le mandat de la Commission l'astreint à analyser dans d'autres parties du rapport les conséquences possibles des obligations constitutionnelles sur les solutions d'optimisation des coûts apportées aux problèmes de transport à Terre-Neuve. Cependant, puisque les conditions de l'Union ne permettent pas de déterminer clairement et hors de tout doute s'il y a obligation absolue de maintenir le service ferroviaire et le service de cabotage ou s'il y a possibilité de les réduire ou de les interrompre, toute décision ou recommandation précise qui s'appuierait sur une définition inconstable de ces obligations devient par le fait même impossible.

Ayant souligné cette incertitude, la Commission tient à répéter ici que, de son avis, les conditions de l'Union obligent le gouvernement fédéral à maintenir les services côtier et ferroviaire de même que le service du Golfe, et à acquitter tous les coûts publics afférents, tant et aussi longtemps qu'un trafic raisonnable existera. La Commission croit que c'est là l'interprétation que la Cour suprême du Canada accepterait tout probablement, si jamais on s'adressait à

elle pour trancher la question. Donc, dans les parties suivantes du rapport, la Commission fonde la plupart de ses décisions et recommandations sur cette dernière interprétation, estimant qu'à cet égard elle s'appuie non seulement sur une interprétation juridique des conditions de l'Union, mais également sur l'intention claire des parties en cause à l'époque. La Commission reconnaît toutefois que d'autres interprétations, particulièrement celle déjà exposée, sont plausibles et pourraient fort bien se révéler la bonne au bout du compte. Dans ses recommandations qui se fondent sur une analyse et une interprétation des obligations constitutionnelles, la Commission a donc tenté de tenir compte des autres interprétations possibles des conditions de l'Union.

Malgré ces contraintes, la Commission se doit de tenter de définir l'ensemble des moyens de transport qui conviendrait le mieux à la province à court et moyen terme, compte tenu de considérations pratiques et économiques, sinon elle violerait une partie de son mandat et se déroberait à ses responsabilités. Le but d'une Commission comme celle-ci n'est-il pas après tout de recommander la meilleure solution réalisable au problème à l'étude?

La Commission reconnaît que le gouvernement de la province de Terre-Neuve, qui représente la population de la province, a les pouvoirs légaux et constitutionnels de conclure avec le gouvernement fédéral une entente au sujet d'un changement constitutionnel et, bien entendu, au sujet d'une interprétation des obligations constitutionnelles contenues dans les conditions de l'Union. Parallèlement, il se dégage clairement du mémoire qu'il a présenté à la Commission que, de l'avis du gouvernement de Terre-Neuve, le gouvernement fédéral est obligé de maintenir le service du Golfe et le service côtier, suivant le trafic offert. Également, la province laisse clairement entendre, de manière implicite cependant, dans son mémoire à la Commission qu'il y a une obligation constitutionnelle à maintenir le service ferroviaire dans la province et, qui plus est, à l'améliorer. Dans de telles circonstances, il semble que le gouvernement fédéral devrait obtenir au préalable la permission de la province avant de procéder à des changements dans son service, qui traduiraient une restriction de ses obligations telles qu'elles sont perçues.

Donc, la Commission recommande que toutes les recommandations du présent rapport demandant la prise de mesures gouvernementales contraires au maintien du service du Golfe et des services ferroviaire et côtier fassent d'abord l'objet d'une entente entre les gouvernements fédéral et provincial. Quand les deux gouvernements ne s'entendent pas sur les exigences de la constitution ou s'ils soutiennent qu'il y a un obstacle constitutionnel, il faudra porter la question devant la Cour suprême du Canada. Si la

décision de la Cour suprême empêchait la mise en œuvre des mesures recommandées par la Commission, alors il faudrait que les deux gouvernements négocient une entente prévoyant la présentation

d'une requête conjointe du Sénat et de la Chambre des communes au Parlement britannique en faveur d'un changement à la Constitution.

Partie 2

Le présent

Chapitre III

Le réseau de transport de Terre-Neuve: étude des installations et des services existants

Introduction

Pour évaluer l'efficacité d'un réseau, il faut d'abord en déterminer la composition avec précision. Bien que le réseau de Terre-Neuve comporte certaines composantes qui, en ce qui a trait aux installations fixes, ont été plutôt statiques pendant nombre d'années, d'autres services sont dynamiques et évoluent d'une année à l'autre en fonction de la demande. La présente partie du rapport décrit les services de transport offerts à ce jour par la province. Puisque beaucoup d'installations servent à la fois au transport des passagers et des marchandises, l'étude ci-après vise les services offerts sur des trajets particuliers.

Service de transport maritime dans le Golfe entre North Sydney et Port-aux-Basques et entre North Sydney et Argentia

Le transport maritime entre le continent et Terre-Neuve est actuellement assuré par des traversiers pour passagers et véhicules entre North Sydney (Nouvelle-Écosse), Port-aux-Basques et Argentia (Terre-Neuve). Avant le récent ralentissement du trafic ferroviaire dans le Golfe, le système comprenait également un certain nombre de navires de charge qui assuraient le transport de tout excédent de fret impossible à acheminer par traversier-rail entre North Sydney et Port-aux-Basques. Cet excédent était détourné de Port-aux-Basques et en grande partie réacheminé vers St-Jean.

Le CN Marine a été chargé d'assurer et d'administrer le service susmentionné. Il exploite trois navires du ministère des Transports, le «*Frederick Carter*», le «*Sir Robert Bond*» et le «*Ambrose Shea*» et

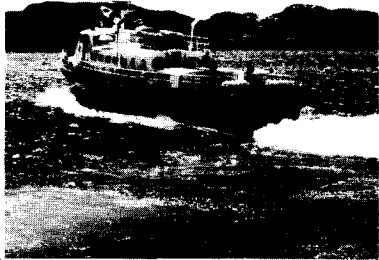
quatre navires affrétés, le «*Marine Nautica*», le «*Marine Atlantica*», le «*Marine Cruiser*» et le «*Stena Nordica*» (pendant les mois d'été seulement).

L'un des navires du Ministère, le «*Ambrose Shea*», et tous les navires affrétés assurent le service régulier de transport des passagers et des véhicules, alors que deux autres traversiers du Ministère, le «*Frederick Carter*» et le «*Sir Robert Bond*», servent principalement à transporter des wagons et des semi-remorques entre North Sydney et Port-aux-Basques, sans respecter d'horaire fixe.

Le transport par traversier dans le Golfe exige deux navires pour passagers et véhicules, le *Atlantica* et le «*Nautica*», afin d'assurer un service minimum d'un départ par jour au cours de la saison d'hiver. Le «*Ambrose Shea*» et le «*Marine Cruiser*» complètent ce service. Par ailleurs, le trafic ferroviaire et une partie du trafic de semi-remorques sont desservis par le «*Frederick Carter*» et le «*Sir Robert Bond*», l'un d'eux pouvant être retiré du service en période de faible demande.

Le navire «*Stena Nordica*» s'ajoute aux autres pour assurer le service du Golfe pendant l'été. Aux jours de pointe, ces trois navires pour passagers et véhicules sont affectés au service rapide de traversiers, l'aller et le retour nécessitant environ cinq heures et demie (par rapport à la durée normale de six heures et demie) et la durée de l'escale, deux heures et demie. Il est donc possible d'offrir trois voyages aller en vingt-quatre heures.

Le «*Ambrose Shea*» et le «*Marine Cruiser*», deux traversiers pour passagers et véhicules, assurent habituellement le service entre North Sydney et Argentia, de la mi-juin à la mi-septembre. La traver-



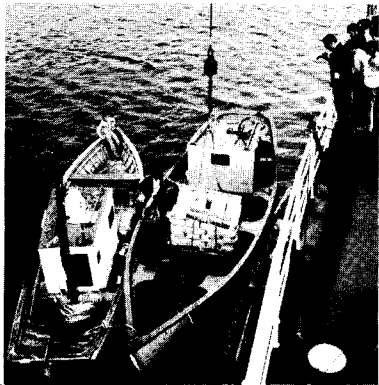
1.



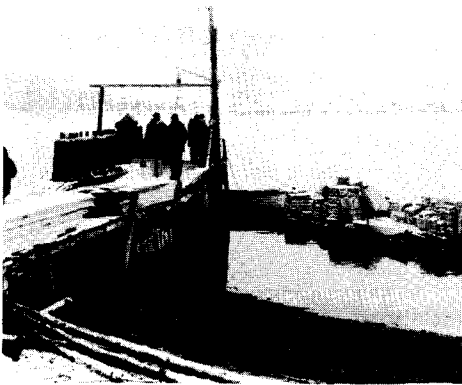
5.



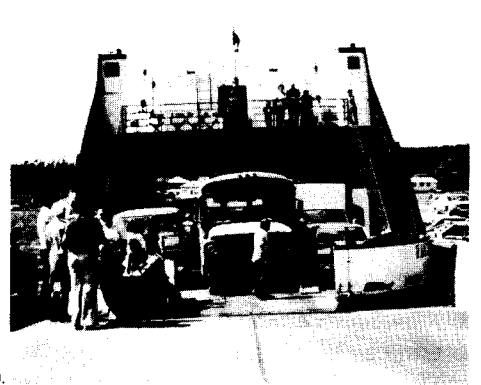
8.



2.



6.



9.



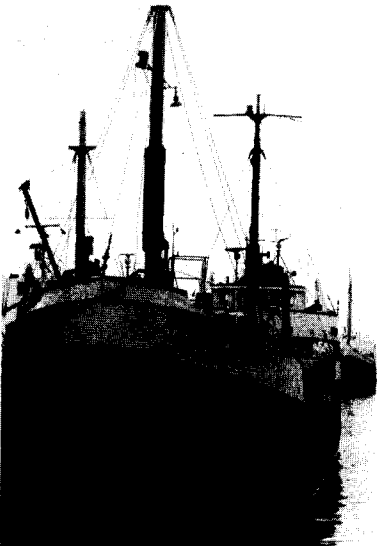
3.



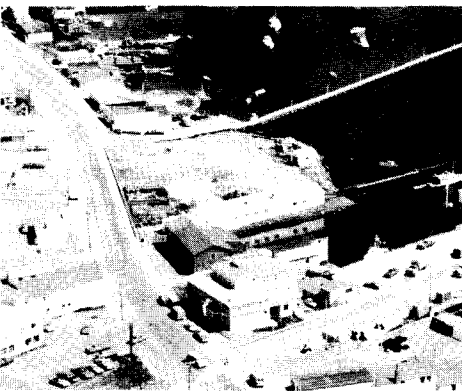
7.



10.



4.

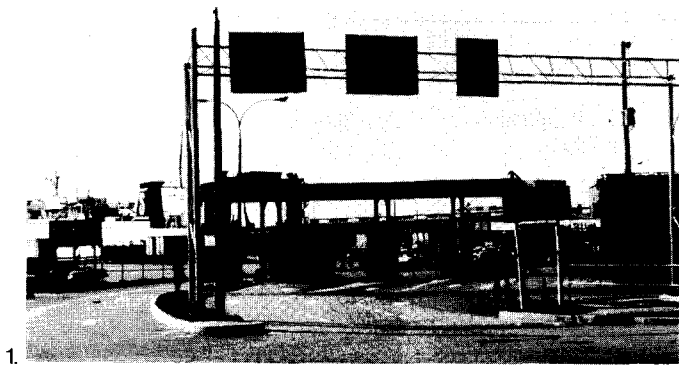


12.

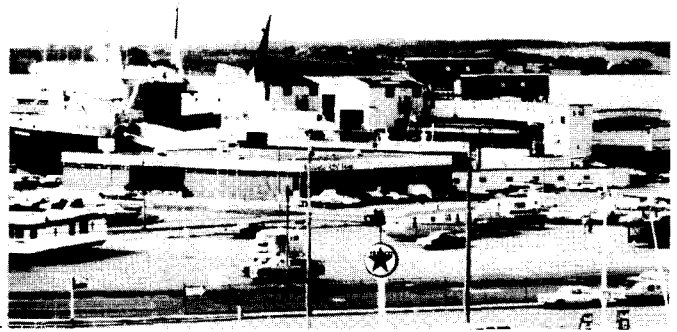


11.

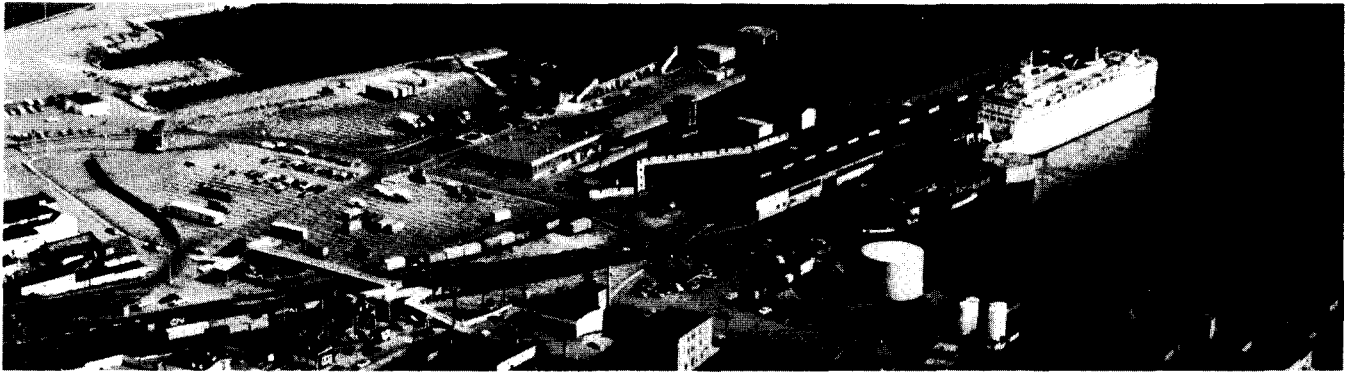
1. le «*Marine Runner*» à Burgeo
2. le déchargement du «*Hopedale*» à destination de South East Bight
3. le «*Hopedale*» à Monkstown
4. le «*Dunure*»
5. le «*Marine Coaster*» à Port Hope Simpson au Labrador
6. les passagers qui attendent le navire à Davis Inlet et un chaland
7. le «*Marine Cruiser*»
8. le «*Northern Cruiser*» à Blanc Sablon
9. le «*Hamilton Sound*» à Carmanville
10. le «*Agnes & Anne II*» à Cobbs Arm
11. le «*John Guy*» près de Portugal Cove
12. le terminus du CN à Lewisporte



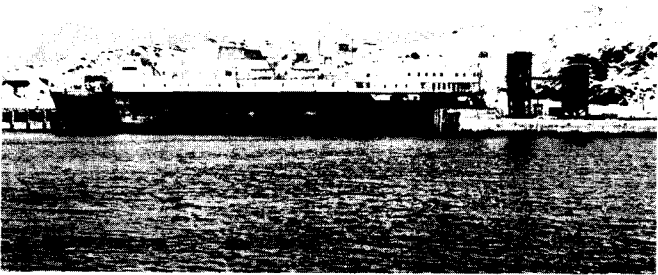
1.



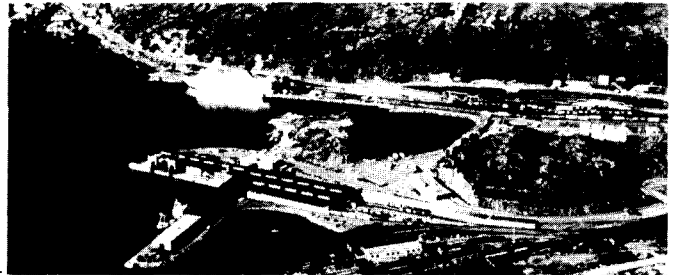
2.



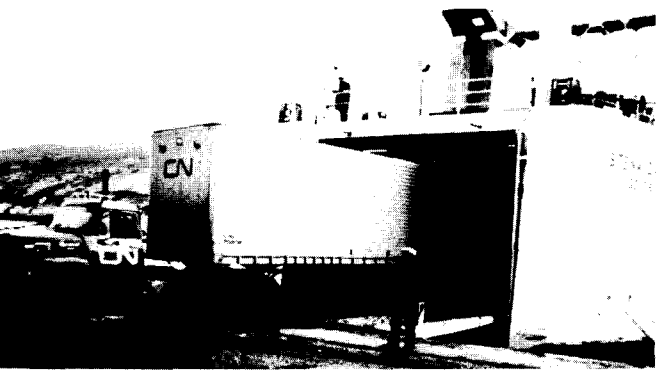
3.



4.



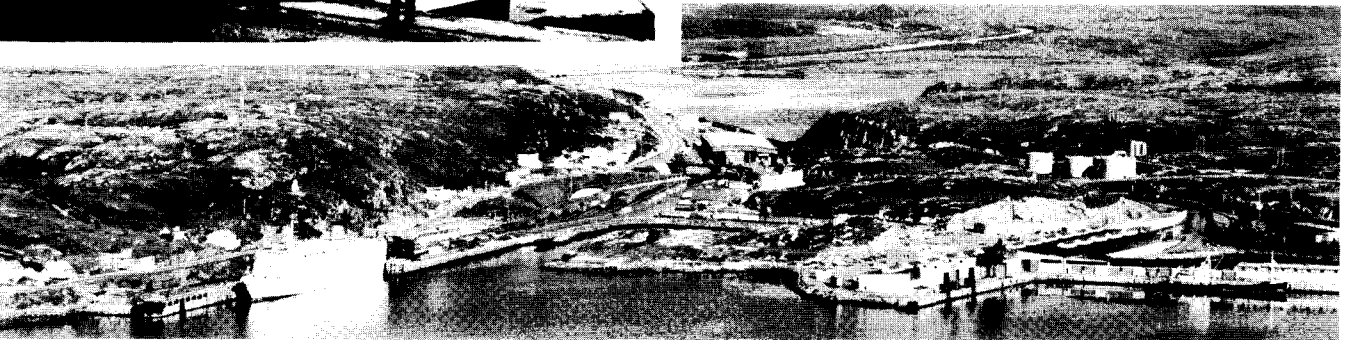
6.



5.



7.



8.

1. le terminus pour traversiers à North Sydney (N.-É.)
2. North Sydney (N.-É.)
3. North Sydney (N.-É.)
4. le «*Ambrose Shea*» à Port-aux-Basques
5. le déchargement du «*Stena Carrier*»
6. Port-aux-Basques
7. le «*Marine Nautica*»
8. les installations terminales pour le service de traversier et le chemin de fer à Port-aux-Basques

sée de 240 milles dure généralement près de dix-huit heures et est suivie d'une escale à quai de six heures.

Le «*Marine Cruiser*» a de récents états de service dignes de mention. Durant l'hiver 1976, ce navire a été affecté au transport dans la Baie de Fundy, entre Yarmouth et Portland (Maine), et a ensuite été cédé au service de cabotage entre Lewisporte et Goose Bay après le naufrage du «*William Carson*». Le «*Marine Cruiser*» ne pouvait donc assurer le service, en juillet et août 1977, entre North Sydney et Argentinia. On prévoit que ce navire reprendra ce service au cours de l'été 1978.

Services de cabotage

Le CN Marine assure actuellement le service de cabotage de Terre-Neuve pour le compte du ministère des Transports qui éponge tout déficit d'exploitation. Le CN Marine exploite quatre navires du Ministère (le «*Hopedale*», le «*Bonavista*», le «*Taverner*» et le «*Petite Forte*»), trois navires à passagers affrétés (le «*Marine Runner*», le «*Marine Sprinter*» et le «*Marine Cruiser*») et un certain nombre de navires de charge affrétés de sociétés privées.

Les deux premiers types de navires assurent un service régulier pour passagers et marchandises dans les régions suivantes:

- 1) Côte sud (avec d'autres escales non précisées)
 - a) Argentinia/Saint-Pierre/Port-aux-Basques
 - b) Port-aux-Basques/Ramea/François
 - c) Terrenceville/Milltown/Burgeo
- 2) Côte nord
 - d) Lewisporte/Goose Bay (service direct—1977 seulement)
 - e) Goose Bay/Nain (avec d'autres escales)
 - f) Lewisporte/Goose Bay (avec d'autres escales)

Les navires de charge affrétés et exploités par le CN Marine assurent un service de transport de fret sans horaire fixe aux collectivités situées le long de la côte sud, de la péninsule du Nord et de la côte du Labrador.

1. Services de la côte sud:

- a) Argentinia/Saint-Pierre/Port-aux-Basques:

Ce trajet, dont l'aller retour dure une semaine, est assuré par le navire classique pour passagers et marchandises du ministère des Transports, soit le «*Hopedale*», qui est avant tout un navire à passagers, mais qui peut également transporter un peu de marchandises.

- b) Port-aux-Basques/Ramea/François:

Le «*Marine Runner*», navire affrété pour le transport des passagers et du courrier, assure actuellement le service quotidien sur ce trajet.

- c) Terrenceville/Milltown/Burgeo:

Le «*Marine Sprinter*» assure le transport hebdomadaire des passagers et du courrier.

2. Services de transport de marchandises de la côte sud:

Le CN Marine exploite cinq navires de charge selon un horaire irrégulier le long de la côte sud entre Port-aux-Basques et Argentinia, soit le «*Marine Voyager*», le «*Ambrose Foote*», le «*Dunure*», le «*Marine Trader*» et le «*Topsail Star*». Ces navires assurent presque tout le transport du fret le long des côtes de la région.

Outre ce service de cabotage, le CN Marine offre également un service de transport de marchandises entre North Sydney et les ports de la côte sud. Les deux navires de charge affrétés à cette fin n'ont pas d'horaire fixe et ont pour but de répondre à la demande. Ces navires sont le «*Clyde*» et le «*Marine Transport*». Le voyage aller retour dure de deux à trois semaines.

3. Services de la côte nord:

- a) Service direct entre Lewisporte et Goose Bay:

Ce trajet aller retour a été inauguré en 1976 et le «*William Carson*» faisait la navette en une semaine, mouillant à St-Jean, Lewisporte, St. Anthony, Cartwright et Goose Bay. En 1977, le navire fit naufrage au large de la côte du Labrador au cours de son premier voyage de la saison. Un service temporaire fut alors assuré par le «*Ambrose Shea*» jusqu'à ce qu'on le réaffecte au trajet North Sydney-Argentinia. Le «*Marine Cruiser*», retiré du circuit North Sydney-Argentinia, le remplaça pour assurer la liaison directe bihebdomadaire entre Lewisporte et Goose Bay. Le CN Marine a récemment annoncé que le service entre St-Jean et Goose Bay serait rétabli en 1978 et que le traversier rail-voiture «*SIR ROBERT BOND*» serait renoué par l'addition de cabines pour passagers et affecté à ce trajet.

- b) Goose Bay/Nain:

Le «*Bonavista*», du ministère des Transports, fait ce trajet aller retour en une semaine. Ce navire est conçu pour transporter un grand nombre de passagers et beaucoup de fret.

- c) Lewisporte/Goose Bay:

Le «*Petite Forte*» et le «*Taverner*», du ministère des Transports, parcourent ce circuit indirect en une semaine. Les deux navires transportent des marchandises et des passagers.

4. Services de transport de marchandises du nord

- a) Côte ouest/péninsule du Nord/sud du Labrador

Le CN Marine exploite à cette fin, sans horaire fixe, le navire de charge «*Prince Andrew*» le long de la côte ouest de la péninsule du Nord, entre Corner Brook et la côte sud du Labrador. Ce navire transporte actuellement tout le fret destiné aux localités situées le long des côtes de la région.

b) Côte est/nord du Labrador

Le service offert le long de la côte est de l'île depuis St-Jean et Lewisporte à la côte nord du Labrador est assuré par quatre navires de charge affrétés par le CN, le «*Marine*» «*Coaster*», le «*Glencoe*», le «*Harry Lake*» et le «*Kloster*». Le service n'est assujéti à aucun horaire fixe et est offert lorsque le trafic le justifie.

Service de traversier intra insulaire

Neuf traversiers offrent un service intra insulaire depuis divers points de la côte de Terre-Neuve.

1. Entre l'île Bell et Portugal Cove

Un traversier parcourt un trajet de 2,5 milles entre le terminus de Portugal Cove dans l'île de Terre-Neuve et celui au sud-est de l'île Bell. Le traversier «*John Guy*» pouvant accueillir 200 passagers et 26 véhicules assure le service régulier, tandis que le «*Katherine*» qui peut transporter 250 passagers et 23 véhicules, sert de navire auxiliaire. Au cours de l'année financière 1976-1977, le gouvernement fédéral a versé à ce service une subvention de \$877 500. De plus, le gouvernement provincial verse une subvention de \$10 000 par semaine pendant dix semaines pour accroître le service au cours de l'été.

De 1973 à 1975, \$191 469 ont été déboursés pour la restauration du terminus de l'île Bell. En 1975-1976, le remplacement de la rampe d'embarquement a coûté \$112 011. Aucune amélioration n'a été apportée aux quais du terminus de Portugal Cove depuis 1971-1972.

2. Entre St. Brendan's et Burnside

Le «*Linda Ann II*», qui peut transporter 20 passagers et 3 véhicules, assure un service régulier à longueur d'année, depuis 1966. Il transporte surtout des passagers sans voiture ou des camions légers de marchandises. Lorsque le temps est mauvais, surtout en hiver, la Gander Aviation supplée souvent à ce service. Au cours de l'année financière 1976-1977, le gouvernement fédéral a versé une subvention de \$82 475.

Aucune dépense n'a été effectuée pour l'aménagement de salles d'attente et l'amélioration des installations d'embarquement à St. Brendan's ou à Burnside depuis cinq ans. Toutefois, un nouveau quai devrait être construit en 1978. Actuellement, il n'y a pas de salle d'attente.

3. Entre Greenspond et Badger's Quay

Un traversier assure le service entre ces deux endroits depuis 1965. Le «*Clara Hallett*», qui peut transporter 20 passagers et 2 véhicules, effectue à longueur d'année le trajet de trois milles. Au cours de l'année financière 1976-1977, le gouvernement fédéral a versé une subvention de \$55 760. Aucun des deux terminus ne compte de salles d'attente.

Au cours des cinq dernières années, aucune dépense n'a été effectuée pour améliorer les installations d'embarquement des deux terminus.

4. Entre l'île Fogo et Carmanville

Depuis 1967, les subventions accordées à ce service sont versées par la Commission canadienne des transports au lieu de la province de Terre-Neuve. Le traversier «*Hamilton Sound*», qui peut transporter 77 passagers et 25 véhicules, assure un service régulier, douze mois par année, entre Seldom dans l'île Fogo et Carmanville. Lorsque le traversier ne peut naviguer en hiver à cause des glaces, le transport est effectué par la Gander Aviation. Au cours de l'année financière 1976-1977, le gouvernement fédéral a versé une subvention de \$173 081.

Les salles d'attente et les installations d'embarquement n'ont fait l'objet d'aucune amélioration depuis 1974.

5. Entre Change Islands et Cobb's Arm

Ce service de traversier a remplacé en 1967 le service de cabotage qu'offrait le CN depuis Lewisporte. Le «*Agnes and Ann II*», qui peut transporter 12 passagers et 5 petits véhicules, assure le service entre un quai privé, à Change Islands, et un quai du ministère des Transports, à Cobb's Arm. Le «*Barbara Darlene*», qui peut transporter seulement 12 passagers, sert de navire auxiliaire. Au cours de l'année financière 1976-1977, le gouvernement fédéral a versé une subvention de \$86 100.

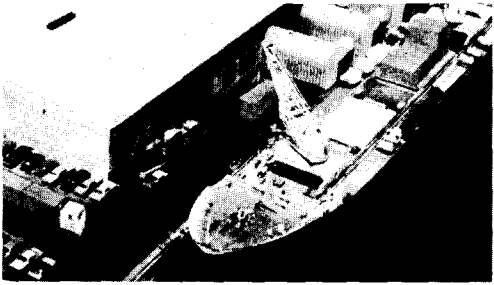
Pendant l'hiver, lorsque le traversier ne peut naviguer de façon régulière, le transport est effectué par la Gander Aviation.

Les quais de Change Islands et de Cobb's Arm sont tous les deux en très mauvais état et nécessitent d'importantes améliorations.

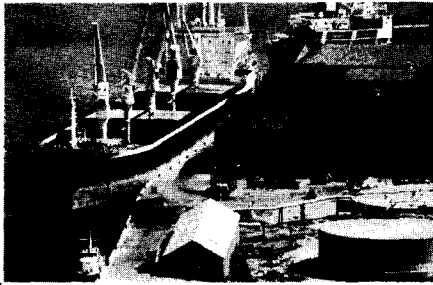
6. Entre Little Bay Island, l'île Longue et St. Patrick's

Le traversier assure un service entre Terre-Neuve et ces deux îles depuis 1971, lorsque le gouvernement terre-neuvien a construit des quais à Little Bay Islands et à Lushes Bight sur l'île Longue. Le «*Green Bay Transport*», qui peut transporter 50 passagers et 11 véhicules, assure un service à longueur d'année, et le «*Seaview*», qui peut transporter 25 passagers et 4 véhicules, sert de navire auxiliaire. Au cours de l'année financière 1976-1977, le gouvernement fédéral a versé une subvention de \$209 886.

En 1971-1972, \$11 323 ont été déboursés pour la réparation du quai du terminus principal, à St. Patrick's. Plus récemment, soit en 1973-1974, la prolongation du quai du terminus secondaire de Springdale a coûté \$207 301.



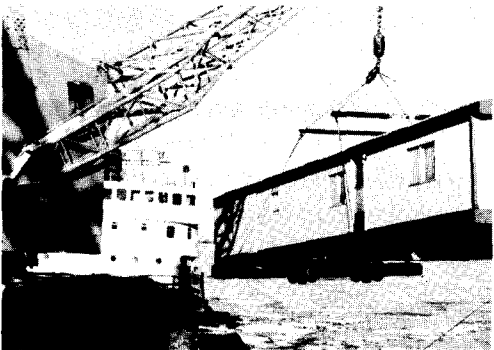
1.



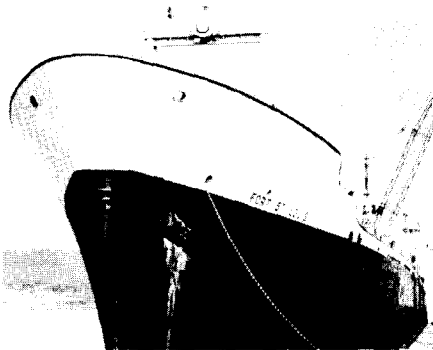
4.



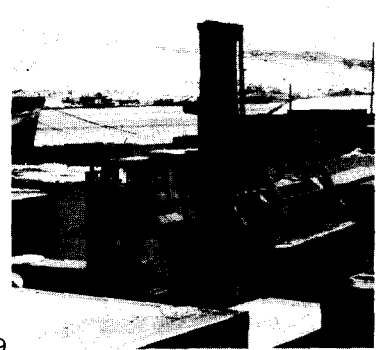
8.



2.



5.



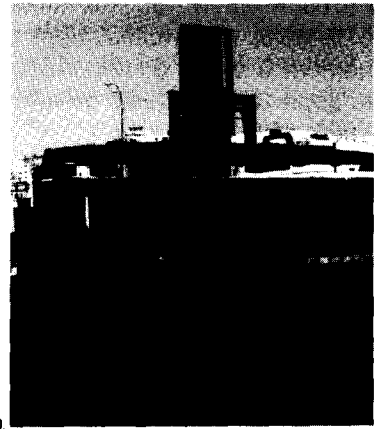
9.



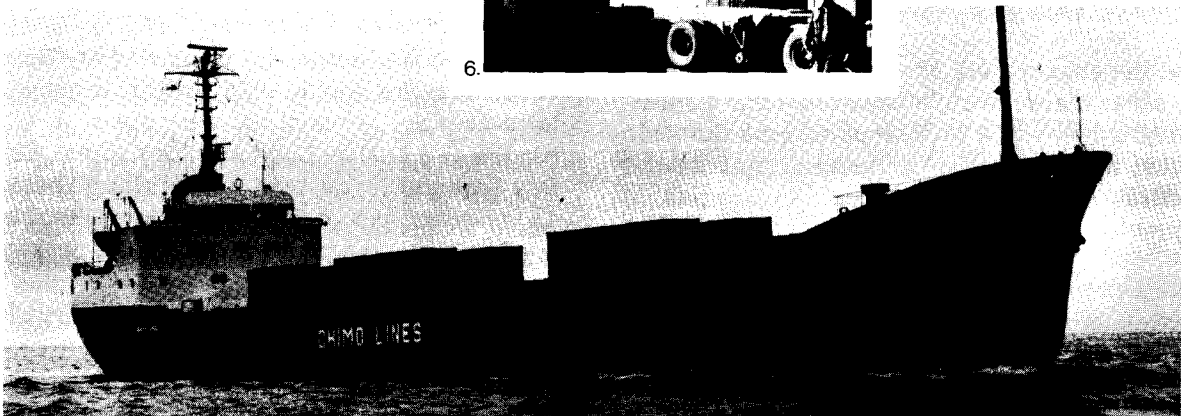
3.



6.



10.



7.

1. le chargement de cargaisons en direction de Terre-Neuve au quai de la Clarke Transportation à Montréal
2. le chargement de maisons mobiles à destination de Terre-Neuve
3. le «*Chimo*» au quai de la Newfoundland Steamships à St-Jean
4. le chargement de transporteurs de papier à Bowater (Corner Brook)
5. le «*Fort St-Louis*» au quai de la Western Terminals à Corner Brook
6. un conteneur de la Newfoundland Steamships
7. le nouveau navire de la Chimo Lines, le «*Lady M. A. Crosbie*»
8. le navire de la Newfoundland Container Lines, le «*Newfoundland Container*»
9. les installations de manutention des conteneurs dont se servent la Newfoundland Container Lines et la Chimo Lines à St-Jean
10. le transbordement d'un conteneur d'un navire à un camion à remorque plate

7. Entre Blanc-Sablon et Sainte-Barbe

Instauré en 1966, le service de traversier est subventionné par le gouvernement fédéral depuis 1969. En 1977, le «*Northern Cruiser*», qui peut transporter 100 passagers et 40 véhicules, a desservi quinze collectivités situées sur la rive nord du détroit de Belle-Isle, soit le long de la côte du Labrador et du Québec. Au cours de l'année financière 1976-1977, le gouvernement fédéral a versé une subvention de \$225 000.

Le quai de Sainte-Barbe a été construit en 1973-1974 au coût de \$284 202. Les installations d'embarquement de Blanc-Sablon font actuellement l'objet de rénovations.

En plus de ces sept services de traversier qui reçoivent des subventions fédérales, deux autres sont subventionnés par le gouvernement terre-neuvien:

8. Entre Woody Point et Norris Point

Ce service dans la Bonne-Baie avait pour but, au départ, d'assurer le transport rapide des malades à l'hôpital de Woody Point. Un traversier assure actuellement un service à longueur d'année lorsque l'état des glaces le permet.

Le «*Stirling MacMillan*», qui peut transporter 24 passagers et 10 véhicules, a remplacé comme traversier principal le «*Highland Lass*», qui ne pouvait transporter que 16 passagers et 6 véhicules. Le quai de Woody Point a récemment été prolongé.

9. Entre Burgeo, Ramea et Grey River

Ce service est assuré, à partir de Ramea, par la John Penny & Sons Ltd., une entreprise locale de transformation de poisson. Le «*Senator Penny*», qui peut transporter 26 passagers, offre un service à longueur d'année, tandis que le «*David Pauline*», qui peut transporter 16 passagers, sert de navire auxiliaire.

Mentionnons aussi le «*Petite Forte*» du CN Marine. D'importants investissements ont récemment été faits à l'égard des installations d'embarquement et des entrepôts aux endroits en cause.

Service direct de vapeurs vers Terre-Neuve et le Labrador

Il existe quatre services principaux de vapeurs entre le continent et divers points de Terre-Neuve et du Labrador, soit:

1. Chimo Shipping Limited
2. Newfoundland Steamships Limited
3. Newfoundland Container Lines Limited
4. Federal Off-Shore Services Limited

1. Chimo Shipping Limited

La Chimo Shipping Limited appartient à part entière à la société Crosbie Group Company et n'est

pas subventionnée. La société Chimo exploite un service de conteneurs entre Montréal et St-Jean et de dégroupage des marchandises (break-bulk) entre Montréal et Goose Bay. La fréquence du service entre Montréal et St-Jean est d'un aller retour tous les huit jours alors que Goose Bay n'est desservie qu'une fois toutes les quatre à cinq semaines.

2. Newfoundland Steamships Limited

La Newfoundland Steamships est gérée par la société Clarke Transportation Canada Limited de Montréal. Ce service est assuré de Montréal à Corner Brook et St-Jean par des navires modernes à chargement latéral capables de transporter des marchandises sur palettes, en caisses et en conteneurs (faible quantité).

Le premier navire à vapeur à chargement latéral, le «*N.M. Cabot*», a été lancé en 1965 et le second, le «*N.M. Chimo*», en 1968. Bien que ce service n'était pas subventionné au début, la hausse sans cesse croissante des coûts a obligé la société à faire, en 1969, une demande de subvention qui fut acceptée par la Commission canadienne des Transports. La subvention originale était de \$7 la tonne, mais fut par la suite majorée et se chiffre actuellement à \$15.64 la tonne. La société voudrait maintenant élargir ce service en armant un plus gros navire. Elle a donc demandé à la Commission une hausse de subvention à cette fin.

3. Newfoundland Container Lines Limited

La Newfoundland Container Lines Limited est une filiale de A. Harvey and Company Limited de St-Jean. Elle assure un nouveau service de transport par conteneurs entre Halifax et St-Jean.

Le navire principal, le «*N.M. Newfoundland Container*», est un vapeur à chargement latéral et fonctionne à longueur d'année. Le service n'est actuellement pas subventionné, mais la société a fait une demande de subvention d'environ \$20 la tonne à la Commission.

La société dispose de vastes installations terminus (également utilisées par la Chimo Shipping Limited) dans le port de St-Jean et, de ce fait, n'a donc pas eu d'importants déboursés à faire en infrastructure de quai pour pouvoir offrir ce service. Les frais d'immobilisations principaux ont porté sur les navires, les conteneurs et les chariots élévateurs à fourches.

4. Federal Off-Shore Services Limited

La Federal Off-Shore Services Limited représente la société Federal Commerce and Navigation (1974) Limited de Montréal et assure un service de roulier, de Halifax à St-Jean. Vers l'est, les activités de la société, qui travaille sous contrat pour les Chemins de fer nationaux du Canada, se limitent à l'expédition d'automobiles et de camions neufs de Dartmouth

(Nouvelle-Écosse) à St-Jean. Vers l'ouest, le fret destiné à Halifax se compose de voitures et de camions privés.

La société fonctionne à partir de l'Autoport de Dartmouth, propriété des Chemins de fer nationaux du Canada, et utilise les installations du Conseil des ports nationaux à St-Jean.

5. Services additionnels

D'autres services sont également offerts directement par mer, en particulier le transport de vrac à destination et en provenance de la province. Le pétrole est acheminé vers la raffinerie de Holyrood et le phosphate naturel, vers l'usine de traitement ERCO de Long Harbour. La province expédie également du poisson, des sous-produits du bois et des minéraux. Ce service contractuel est offert par les fournisseurs et les sociétés concernés.

Infrastructure du réseau routier

À l'heure actuelle, la province de Terre-Neuve est dotée d'un réseau routier qui comporte deux tronçons distincts, soit celui de l'Île et celui du Labrador. La partie du réseau située dans l'Île est assez bien développée et la grande majorité des collectivités y sont reliées. Cependant, il y a encore certaines régions qui ne sont pas rattachées au réseau routier insulaire comme la côte sud depuis Rose Blanche jusqu'à la région de la Baie d'Espoir, une partie de la côte est, la péninsule du Nord et certaines petites agglomérations des districts de Placentia et Fortune Bay.

Le genre et la qualité des routes varient selon la fonction de chacune d'entre elles. Depuis 1950, l'accent a d'abord porté sur la construction de routes aux collectivités éloignées et ensuite sur la création d'un réseau routier compatible avec les fonctions envisagées des routes. La dernière région d'importance, soit celle de Burgeo, sera raccordée prochainement au réseau provincial. À l'heure actuelle, on veut avant tout améliorer la qualité des routes existantes selon des normes convenables dictées par diverses conditions comme la vitesse, le trafic et la sécurité.

En contrepartie, la section du réseau située au Labrador est insuffisamment développée et les routes sont dans la plupart des cas en assez mauvais état.

1. La partie insulaire

En mars 1977, le réseau routier de l'Île comportait 2 490 milles de routes de gravier et 2 756 milles de routes pavées, ce qui donne au total 5 246 milles, sans compter les routes des parcs nationaux Terra Nova et Gros Morne, longues de 25 et de 48 milles respectivement. En outre, il y a plusieurs centaines de milles de chemins d'accès à la forêt entretenus par le

gouvernement provincial ou des entreprises privées comme la Price et la Bowaters.

L'élément le plus important du transport des marchandises et des passagers à l'intérieur de l'Île est actuellement le réseau routier et cette situation ne changera pas dans un avenir prévisible. Ainsi, il est extrêmement important de s'engager dans un programme d'amélioration systématique des routes afin de pourvoir aux besoins de ce trafic.

Les routes de l'Île se rangent dans trois classes définies par l'Association des routes et transports du Canada. Il s'agit: (1) des routes à grande circulation (la Transcanadienne), (2) des routes collectrices (route de la péninsule du Nord), et (3) des CHEMINS VICINAUX (route de Port Albert). L'élément principal du réseau est la Transcanadienne. Elle commence à l'ouest à Port-aux-Basques (point d'accès des traversiers du continent), décrit une courbe au nord et se termine à l'est à St-Jean. Cette grande route longe de près le tracé de la voie ferrée. Les principales routes collectrices s'embranchent sur la Transcanadienne, les moins importantes se greffent à celle-ci ou aux collectrices principales tandis que les chemins vicinaux se raccordent aux routes susmentionnées ou à d'autres chemins vicinaux.

2. Partie du Labrador

Il y a 45 milles de route de gravier entre Red Bay et la frontière du Québec sur la côte sud, une route pavée de Wabush à la frontière du Québec en passant par Labrador City (une distance de 12 milles), une route privée carrossable en tout temps entre Esker et Churchill Falls, une route de gravier carrossable en saison, longue de 160 milles qui s'étend de Churchill Falls à Goose Bay/Happy Valley, et une route de gravier carrossable en tout temps, d'une longueur de 25 milles entre Goose Bay et la rivière North West. Il n'y a pas de raccordement entre la côte sud du Labrador et Goose Bay, ni entre Goose Bay et Wabush.

On trouvera plus loin dans le présent rapport une évaluation de ces deux sections.

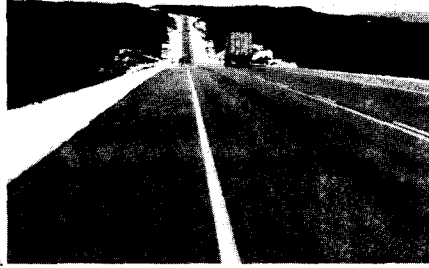
Services de camionnage à destination de Terre-Neuve et à l'intérieur de la province

1. Horaires

Plus de 90% de toutes les entreprises de camionnage qui desservent Terre-Neuve à partir du continent et d'endroits à l'intérieur de la province fournissent aux collectivités un service irrégulier ou sans horaire. Cette situation est imputable principalement à la réticence des transporteurs, pour la plupart de faible envergure, à quitter l'entrepôt sans chargements complets.



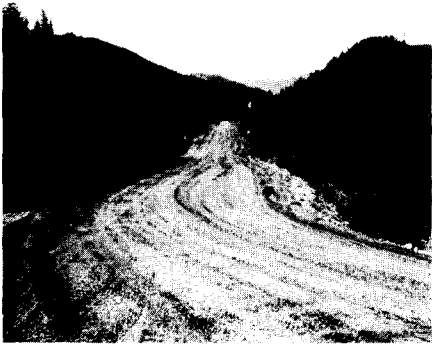
1.



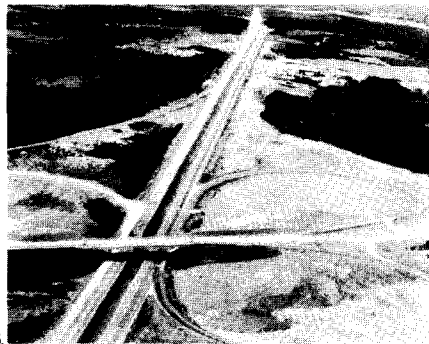
5.



9.



2.



6.



10.



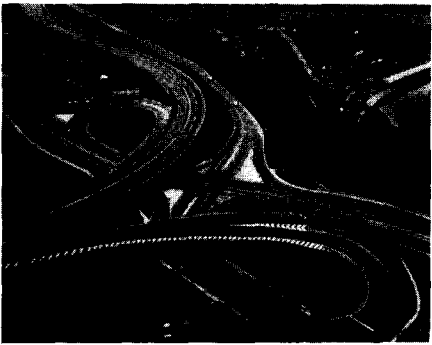
3.



7.



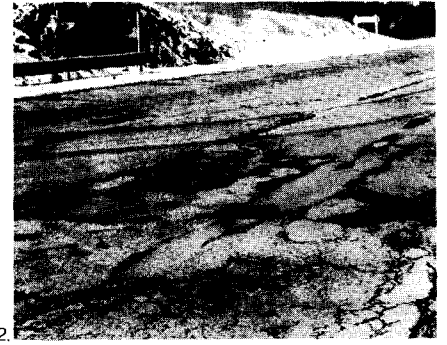
11.



4.



8.



12.

1. la partie en gravier de l'autoroute de la péninsule du Nord
2. la route en gravier de White Bay
3. la Transcanadienne près du lac Birchy
4. le carrefour près du port de Corner Brook
5. la Transcanadienne dans le parc national Terra Nova
6. la Transcanadienne et le carrefour à l'extérieur de St-Jean
7. la Transcanadienne près de Port Blandford
8. un pont sur la «Freedom Road» au Labrador
9. la route de Red Bay près de la rivière Pinware dans le sud du Labrador
10. l'affouillement de la route de Red Bay
11. la Transcanadienne près de Glovertown, au printemps 1978
12. la jonction de la Transcanadienne à Little Harbour, au printemps 1978

Cependant, les quelques grandes entreprises qui offrent un service régulier comptent pour une bonne part de tous les camions en usage à un moment donné.

2. Répertoire des véhicules

Un aperçu des transporteurs publics de l'intérieur comme de l'extérieur de Terre-Neuve qui utilisent des semi-remorques et des camions ordinaires est donné aux tableaux 3-1 et 3-2. Ces derniers renferment des données pour 1973 et 1977, faisant état du changement qui s'est produit au cours des quatre ans qui se sont écoulés depuis que la maison Kates, Peat, Marwick & Co. a traité de l'industrie du camionnage dans son «Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien».

Les tableaux 3-1 et 3-2 font état d'une forte augmentation du nombre de transporteurs de l'extérieur de Terre-Neuve et d'une baisse considérable du nombre de transporteurs qui fonctionnent à l'intérieur de la province. Les fonctionnaires de la Commission des services publics signalent qu'au cours des dernières années, il y a eu une grande diminution du nombre de transporteurs à l'intérieur de la province en raison du taux élevé de fusionnement des petites entreprises. Par suite de ces groupements, dix ou douze sociétés se partagent une grande partie du marché du camionnage.

Tableau 3-1 Transporteurs à l'intérieur de Terre-Neuve: Aperçu de la flotte de véhicules

	1973	1977
Nombre de sociétés	479	344
Camions ordinaires P.B.M. 10 000 lbs ou moins	228	49
Camions ordinaires P.B.M. 10 001 lbs à 15 000 lbs	53	17
Camions ordinaires P.B.M. 15 001 lbs à 23 000 lbs	138	52
Camions ordinaires P.B.M. 23 001 lbs à 28 000 lbs	539	286
Camions ordinaires P.B.M. 28 001 lbs à 45 000 lbs	84	84
Camions ordinaires P.B.M. 45 001 lbs ou plus	—	-2
Tracteurs	114	476
Nombre total d'unités	1 156	13 372
Charge payante totale (en tonnes)	8 845	2,8
Moyenne d'unités de transport par société	2,4	2,8
Moyenne de tracteurs par société	0,2	1,4
Moyenne de charge payante par société (en tonnes)	18,5	38,9
Moyenne de la charge payante par unité de transport (en tonnes)	7,7	13,8
Rapport tracteurs/unités de transport (en %)	9,9	49,3

SOURCE: Division de transport routier de la Commission des services publics.

Tableau 3-2 Transporteurs de l'extérieur de Terre-Neuve: Aperçu de la flotte de véhicules

	1973	1977
Nombre de sociétés	80	140
Camions ordinaires P.B.M. 10 000 lbs ou moins	14	1
Camions ordinaires P.B.M. 10 001 lbs à 15 000 lbs	2	1
Camions ordinaires P.B.M. 15 001 lbs à 23 000 lbs	20	5
Camions ordinaires P.B.M. 23 001 lbs à 28 000 lbs	77	44
Camions ordinaires P.B.M. 28 001 lbs à 45 000 lbs	22	21
Camions ordinaires P.B.M. 45 001 lbs ou plus	—	5
Tracteurs	189	635
Nombre total d'unités	324	7 12
Charge payante totale (en tonnes)	4 824	13 450
Moyenne d'unités de transport par société	4,1	5,1
Moyenne de tracteurs par société	2,4	4,5
Moyenne de charge payante par société (en tonnes)	60,3	96,1
Moyenne de la charge payante par unité de transport (en tonnes)	14,9	18,9
Rapport tracteurs/unités de transport (en %)	58,3%	89,2%

SOURCE: Division du transport routier de la Commission des services publics.

En revanche, le nombre de transporteurs de l'extérieur de Terre-Neuve a augmenté au cours de la même période en raison de la demande des marchés pour les services de camionnage.

Presque tout le matériel utilisé par les deux types de transporteurs est vieux de 2 à 5 ans, ce qui laisse entendre qu'il est en bon état, sauf peut-être quelques exceptions.

Plus de 80% de tous les transporteurs disposent de moins de six unités de transport. Cependant, bien qu'il existe beaucoup moins de grands transporteurs, ceux-ci comptent pour une bonne part du total des unités de transport en usage à un moment donné.

Le service d'information de la Commission des services publics révèle que 181 unités de transport à température contrôlée sont enregistrées par des transporteurs de l'intérieur de la province. Environ 67% de ces unités sont la propriété d'entreprises de camionnage de la catégorie qui possède de 21 à 60 unités.

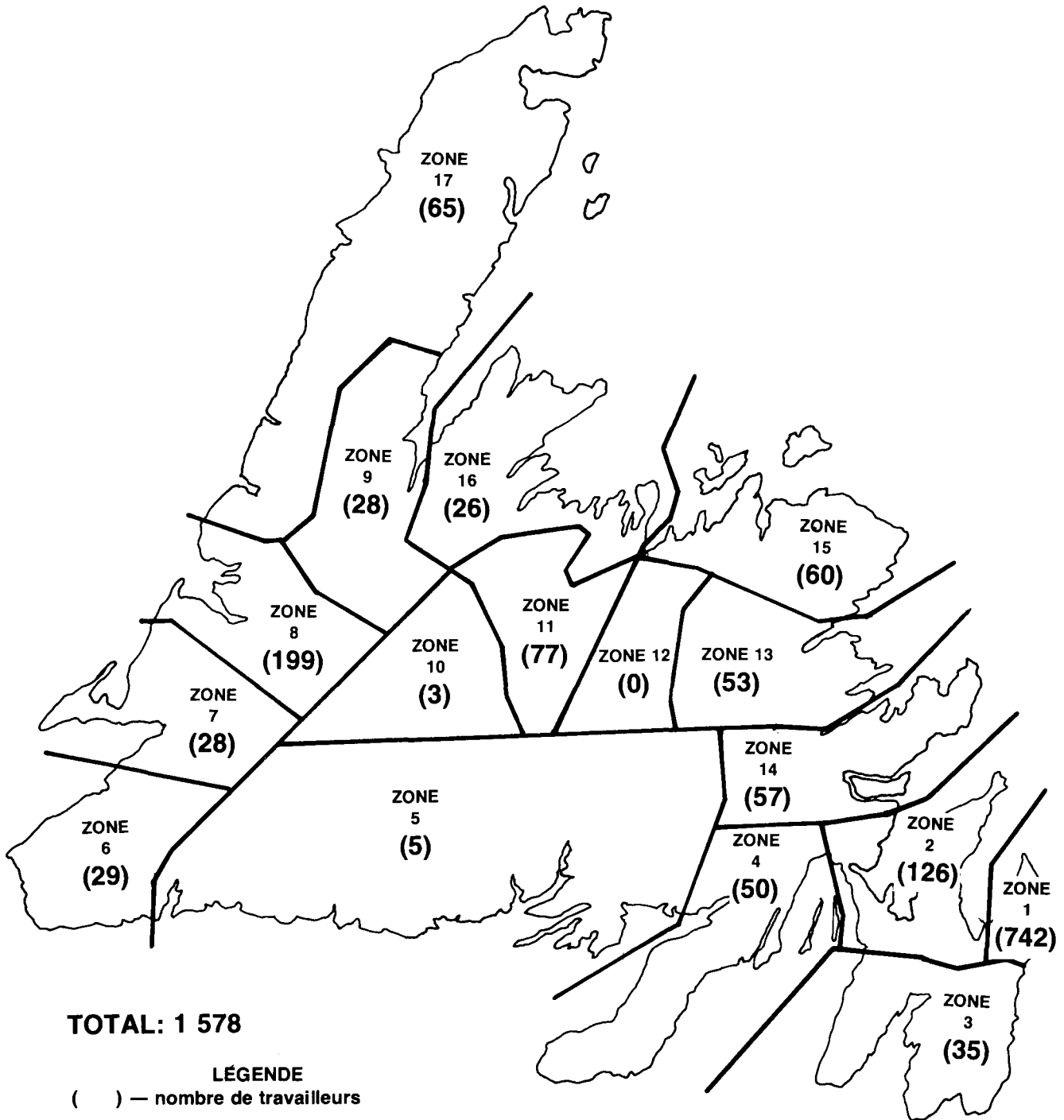
3. Service

La durée du transit pour les véhicules s'est améliorée de beaucoup au cours des dernières années. Cela est imputable à un certain nombre de facteurs comme la conteneurisation, une expérience plus riche, le plus grand nombre de routes pavées et la concurrence.

Auparavant, l'industrie fragmentée en de nombreuses petites entreprises manquait souvent d'efficacité. Avec la création d'entreprises plus grandes et une réduction marquée du nombre de transporteurs parti-

Figure 3-1

EMPLOI DANS LE CAMIONNAGE (PAR ZONE)



culiers, un groupe de douze sociétés a monopolisé la majeure partie du marché de camionnage de Terre-Neuve et des provinces Maritimes.

Un autre élément qui a contribué à la hausse de la qualité d'ensemble de l'industrie réside dans la méthode de rétribution des camionneurs. Un bon nombre de transporteurs pour Terre-Neuve n'emploient pas de camionneurs salariés pour conduire les véhicules de la société, mais embauchent plutôt des agents qui travaillent comme chauffeurs indépendants de leur propre véhicule au sein de l'entreprise. Ces agents transportent des marchandises dans leur propre camion pour une part du tarif qui est calculé selon la distance en milles plutôt que selon le nombre d'heures de travail. Ce contrat encourage davantage les agents à assurer un service rapide et efficace de manière à augmenter leur revenu.

En 1969, l'industrie du camionnage de Terre-Neuve a été rentabilisée lorsqu'une subvention semblable à celle prévue par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a été accordée à tous les transporteurs auxquels s'applique un tarif de classe et de transport des denrées conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. Cette dernière Loi renferme les trois dispositions suivantes qui favorisent l'industrie du camionnage de Terre-Neuve.

a) Une subvention de 15% est accordée aux entreprises du camionnage qui transportent des marchandises d'un endroit de la région de l'Atlantique à un autre, quel qu'il soit. Cette subvention sera modifiée en septembre 1978 et s'appliquera uniquement à certaines denrées transportées dans la région de l'Atlantique. Le montant de ces subventions demeurera le même.

b) Une subvention de 30% est accordée aux entreprises pour toutes les expéditions de marchandises qui quittent le territoire choisi à destination d'une autre région.

c) Une autre subvention de 20% est accordée pour certaines denrées.

La plupart des entreprises de plus grande envergure sont capables d'offrir un service fiable à des collectivités isolées de la côte de Terre-Neuve grâce à des ententes verbales conclues avec des transporteurs moins importants qui desservent des secteurs particuliers non desservis par les grands transporteurs, faute de trafic suffisant.

4. *Emploi dans le domaine du camionnage*

La figure 3-1 montre le taux d'emploi global selon les zones de trafic dans l'industrie du camionnage de Terre-Neuve. Le nombre d'emplois pour les 17 zones est de 1 578. Ces chiffres comprennent les camionneurs, le personnel d'entretien, le personnel de gestion et celui des fonctions connexes.

Transport par autocar et taxi

1. *Service privé d'autocar et de taxi*

Douze sociétés d'autocar privées assurent un service de transport de voyageurs dans diverses régions de Terre-Neuve.

Outre le service d'autocar privé susmentionné, huit sociétés offrent un service de limousine dans la région de la péninsule Burin. Les chauffeurs sont considérés comme des réfractaires qui ne se conforment pas toujours aux règlements de la Commission des services publics, leur service étant régi par la demande plutôt que par un horaire.

Le service des douze sociétés privées est généralement offert depuis des collectivités côtières en direction des plus grands centres de l'île.

2. *Service d'autocar du CN*

Après l'interruption de son service de transport ferroviaire des passagers, le Canadien National a mis son service d'autocar au service des collectivités situées en bordure de la Transcanadienne.

a) *Horaire de 1977*

Le service d'autocar fonctionne trois fois par jour de St-Jean à Port-aux-Basques en s'arrêtant à divers endroits le long de la Transcanadienne. Un service supplémentaire est offert entre Corner Brook et Port-aux-Basques à des heures et jours précis de la semaine.

b) *Tarifs*

Les représentants du service d'autocar du CN ont négocié dernièrement de nouveaux tarifs à une série d'audiences de la CCT. L'entrée en vigueur des nouveaux tarifs a été autorisée pour le 1^{er} novembre 1977, sous réserve de l'approbation finale de la CCT.

Ce tarif prévoit un total estimatif de 42 200 abonnés. Parmi ceux-ci, il y a des employés du CN, des étudiants, des vieillards, des aveugles et des membres du clergé, qui ont tous bénéficié de substantielles réductions.

c) *Relevé des véhicules*

Au cours des quatre dernières années, un total de quatre autocars Prevost Roadcruiser ont été mis au rancart et remplacés par trois nouveaux autocars. Actuellement, 22 autocars sont utilisés dans le service d'autocar. Pour tous les véhicules, on a calculé un amortissement linéaire sur une période de huit ans.

Les représentants du CN ont affirmé qu'avec un service d'entretien préventif continu, la vie utile des autocars peut atteindre dix ans.

d) *Capacité*

Au moins douze des 22 autocars du CN sont utilisables en tout temps. En semaine, le CN affecte huit autocars aux quatre aller et retour quotidiens prévus

à l'horaire (trois entre Port-aux-Basques et St-Jean, et un entre Corner Brook et Port-aux-Basques). Deux autres autocars viennent s'ajouter, les dimanches, au service entre Port-aux-Basques et Corner Brook.

Par une journée très active, dix-huit autocars au total sont mis en service. Si, à un moment donné, le trafic exige l'utilisation de plus de vingt autocars (l'entretien étant normalement effectué sur les deux autres), le CN loue divers autocars locaux. Le Canadien National loue environ 130 autocars par année surtout aux périodes de pointe qui arrivent à Pâques, au mois d'août et entre Noël et le Jour de l'An.

e) Immobilisations sur l'infrastructure

Le service d'autocar ne comprend pas de terminus en bordure de la Transcanadienne aux arrêts d'autocar. La plupart des arrêts réguliers se trouvent plutôt à des endroits locaux bien connus, par exemple à des postes d'essence, des magasins et des hôtels. C'est pour cette raison que le CN n'a pas engagé de fonds pour améliorer les terminus et les installations connexes dans les petites localités. Cependant, des fonds ont été récemment affectés à la rénovation du garage de St-Jean. Le garage de Corner Brook est actuellement loué.

f) Service de messageries

Le service d'autocar du CN offre un service de messageries entre St-Jean et Port-aux-Basques et laisse les colis aux arrêts réguliers le long de la Transcanadienne, à partir desquels le destinataire doit en prendre livraison.

Ports

1. Infrastructure portuaire

Dans une province où le transport maritime direct joue un rôle aussi essentiel, il faut des installations portuaires appropriées aux besoins. Terre-Neuve et le Labrador comptent une multitude de ports dont certains ne disposent même pas des installations les plus rudimentaires, alors que d'autres sont, dans une certaine mesure, assez bien pourvus en équipement. Compte tenu de l'isolement de beaucoup de collectivités, le transport maritime fut pendant de nombreuses années le seul et unique mode de transport. Même aujourd'hui, des caboteurs du CN assurent le transport des passagers et des marchandises entre le mouillage des navires au large des côtes et le port. La présente étude se limite toutefois à décrire les ports principaux, soit St-Jean, Lewisporte, Argentia, Marystown, Port-aux-Basques, Stephenville, Corner Brook, Sainte-Barbe, Botwood, St. Anthony et Goose Bay.

a) Port de St-Jean

St-Jean est le seul port du Conseil des ports nationaux à Terre-Neuve et est ouvert à la navigation à longueur d'année. Ses principales activités sont l'im-

portation et la distribution de marchandises diverses et de produits pétroliers. Le pilotage y est obligatoire et relève de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Installations: Les installations comprennent une cale sèche dotée des machines et de l'équipement nécessaires aux réparations importantes. La cale est également munie de matériel de lavage lourd d'une capacité maximale de 150 tonnes.

Le port comporte également un petit remorqueur et des plongeurs sont disponibles pour les inspections et réparations sous l'eau.

St-Jean compte 36 postes dont 16 appartiennent au Conseil des ports nationaux et 20 sont propriété d'entreprises privées ou de l'État. Ils varient de 192 à 600 pi de longueur et la profondeur de l'eau atteint 31 pi.

Toute la partie riveraine du port est reliée à un réseau routier et l'aéroport est éloigné d'environ 3 milles.

b) Port de Lewisporte

Ce port de l'État est ouvert à la navigation de mai à décembre et l'hiver parfois, quelques navires y entrent grâce aux brise-glaces. Le fret d'entrée se compose de marchandises générales et de produits pétroliers et le fret de sortie, de produits forestiers. C'est également un terminus du CN pour certains ports de la côte nord-est et du Labrador.

Installations: Le CN, l'Imperial Oil et le gouvernement sont respectivement propriétaires de trois quais importants d'une longueur de 120 à 600 pi, où la profondeur de l'eau atteint 32 pi.

Le chemin de fer du CN dessert le port, une route pavée de 25 milles le relie à la Transcanadienne et l'aéroport de Gander se trouve à 35 milles.

c) Port d'Argentia

Ce port, ouvert toute l'année, sert de terminus aux caboteurs du CN et au traversier qui fait la navette entre Port-aux-Basques et Argentia.

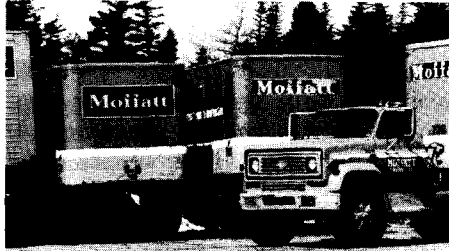
Installations: Les installations comprennent trois quais de 600 à 671 pi de longueur, appartenant au gouvernement américain.

Le port comprend en outre un quai du CN de 375 pi, et le débarcadère du traversier du CN. Ce débarcadère est équipé d'une rampe capable de recevoir 65 semi-remorques de 40 000 lb chacune.

Toutes les installations portuaires sont desservies par des réseaux ferroviaire et routier, mais l'aéroport avoisiant n'est plus utilisé.

d) Port de Marystown

Le port de l'État de Marystown est ouvert à la navigation à longueur d'année et relève d'un maître de port nommé par le ministre des Transports.



1



6



2



7



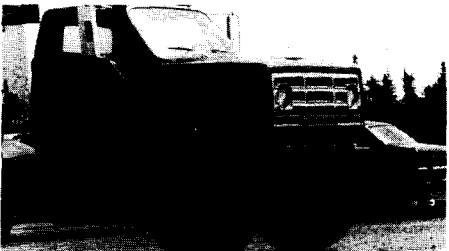
3



8



11



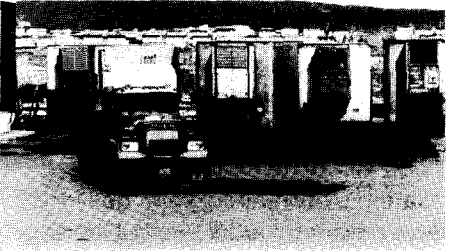
4



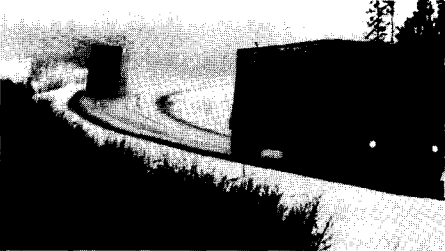
9



12



5



10



13

1. des camions de la Moffatt
2. un camion de la Clarke Transportation
3. un camion remorque de la Canadian Tire
4. un tracteur de la Day & Ross
5. les camions réfrigérants qui servent à la livraison de fruits et de légumes frais
6. un camion de la Canada Packers
7. un entrepôt du service de messageries à Port-aux-Basques
8. un grumier près de Corner Brook
9. des camions de la CN Transportation Ltd.
10. des camions remorques de la CN Transportation sur la Transcanadienne
11. les autocars du CN à Port-aux-Basques
12. un autocar du CN
13. le terminus et les autocars du CN à St-Jean

Installations: Les installations comprennent un quai de l'État de 118 pi de longueur, doté d'un hangar et d'un appareil de levage; la profondeur de l'eau atteint 18 pi.

La société Marystown Shipyard Limited, qui possède une plate-forme de levage synchronisé d'une capacité supérieure à 2 000 tonnes, se trouve également sur les lieux. Marystown compte également deux postes de réparation et d'armement de navires d'une profondeur de 20 à 24 pi. Ce chantier maritime dispose des installations nécessaires à la construction et à la réparation des navires.

En outre, Mortier Bay (où se trouve Marystown) est l'un des rares ports en eau profonde d'Amérique du Nord capable de recevoir des pétroliers géants en charge (les plus gros navires existants).

e) *Port de Port-aux-Basques*

Ce port de l'État est dirigé par un maître de port et le pilotage de certains navires y est obligatoire. Il est ouvert à longueur d'année, mais les glaces dérivantes peuvent interrompre le service vers North Sydney en fin d'hiver et début de printemps. C'est un port important de transbordement de fret et de passagers transportés par traversier entre la Nouvelle-Écosse et l'île.

Installations: Les installations comprennent quatre postes de 380 à 600 pi de longueur, où la profondeur de l'eau atteint 25 pi. Le poste du CN permet le transbordement de wagons, de semi-remorques, de voitures et de passagers.

f) *Port de Stephenville*

Ce port de l'État dirigé par un maître de port est ouvert à la navigation pendant toute l'année bien que ses activités puissent être réduites de décembre à mars; un service de brise-glace est toutefois offert sur demande. La pilotage y est obligatoire pour tous les navires, sauf ceux d'immatriculation canadienne de moins de 1 500 tonneaux.

Installations: Les installations comprennent deux quais, l'un de 954 pi et l'autre de 45 pi de longueur, où la profondeur de l'eau se situe entre 30 et 28 pi respectivement.

g) *Port de Corner Brook*

Ce port de l'État est dirigé par un maître de port. Il est encombré par les glaces en hiver, mais l'utilisation de brise-glaces au cours des dernières années permet la navigation pendant toute l'année. Les principales exportations se composent de papier journal, de pâte à papier, de poisson, de ciment, de placo-plâtre et les importations, de pétrole, de soufre et de marchandises diverses.

Installations: Les installations comprennent neuf postes de 280 à 600 pi de longueur et d'une profondeur maximale de 32 pi. Elles comportent également

une grue d'une capacité de 35 tonnes située sur le quai Bowaters.

Des embranchements de chemin de fer desservent certains des quais, et des routes pavées relient le port à la Transcanadienne. L'aéroport le plus proche se situe à Deer Lake, à environ 33 milles.

h) *Port de Sainte-Barbe*

Ce port de l'État est ouvert à la navigation de mai à décembre. Il est surtout important comme terminus pour le service de traversier entre Sainte-Barbe et Blanc-Sablon.

Installations: Les installations comprennent un quai de l'État de 90 pi de longueur, où la profondeur d'eau est de 20 pi, en plus d'un hangar de fret situé près du quai.

Une route partiellement pavée relie le port à la Transcanadienne, éloignée d'environ 206 milles.

i) *Port de Botwood*

Ce port de l'État est dirigé par un maître de port. Bien que les glaces posent un problème de décembre à mai, il est maintenant ouvert à longueur d'année grâce à l'aide de brise-glaces. Les principales importations se composent d'huile combustible, de carbonate de sodium anhydre, de soufre et de marchandises diverses et les exportations, de produits de pâtes et papiers.

Installations: Les installations comprennent sept quais de 900 à 1 830 pi de longueur, où la profondeur de l'eau atteint 32 pi. Tous sauf deux sont reliés au chemin de fer.

Une route pavée relie Botwood à la Transcanadienne et l'aéroport de Gander est situé à 57 milles de distance.

j) *Port de St. Anthony*

Ce port de l'État dirigé par un maître de port est ouvert à la navigation de mai à décembre. C'est le siège social de la Mission internationale Grenfell et la pêche constitue la principale activité.

Installations: Les installations comprennent trois quais de 482 à 800 pi de longueur, où la profondeur de l'eau atteint 21 pi.

St. Anthony compte également une piste d'atterrissage pavée, et une route partiellement asphaltée relie le port à la Transcanadienne, éloignée de 272 milles.

k) *Port de Goose Bay*

Ce port de l'État dirigé par un maître de port est ouvert à la navigation de la fin de mai à décembre. C'est un terminus pour l'expédition de marchandises et de passagers vers le nord du Labrador.

Installations: Les installations comportent un quai de 810 pi de longueur, où la profondeur de l'eau est de 28 pi, ainsi qu'une aire d'entreposage (hangar) de 48 000 pi². Le port comprend également un grand

quai côtier à trois côtés, où la profondeur de l'eau est de 24 pi.

L'accès à l'aéroport de Goose Bay est facile à partir de ces installations.

Transport aérien

1. Aéroports et pistes d'atterrissage à Terre-Neuve

Il y a cinq aéroports dans l'île de Terre-Neuve:

- 1) St-Jean aéroport intérieur principal
- 2) Gander aéroport international
- 3) Deer Lake aéroport intérieur secondaire
- 4) Stephenville aéroport international secondaire
- 5) St. Anthony aéroport régional

L'emplacement de ces aéroports est donné à la figure 3-2.

L'aéroport de St-Jean est utilisé par Air Canada, E.P.A. et plusieurs petites sociétés d'affrètement. Il dessert la presqu'île Avalon et la péninsule Burin, ainsi que la ville de St-Jean. Il s'agit d'un aéroport intérieur principal étant donné que seuls les avions

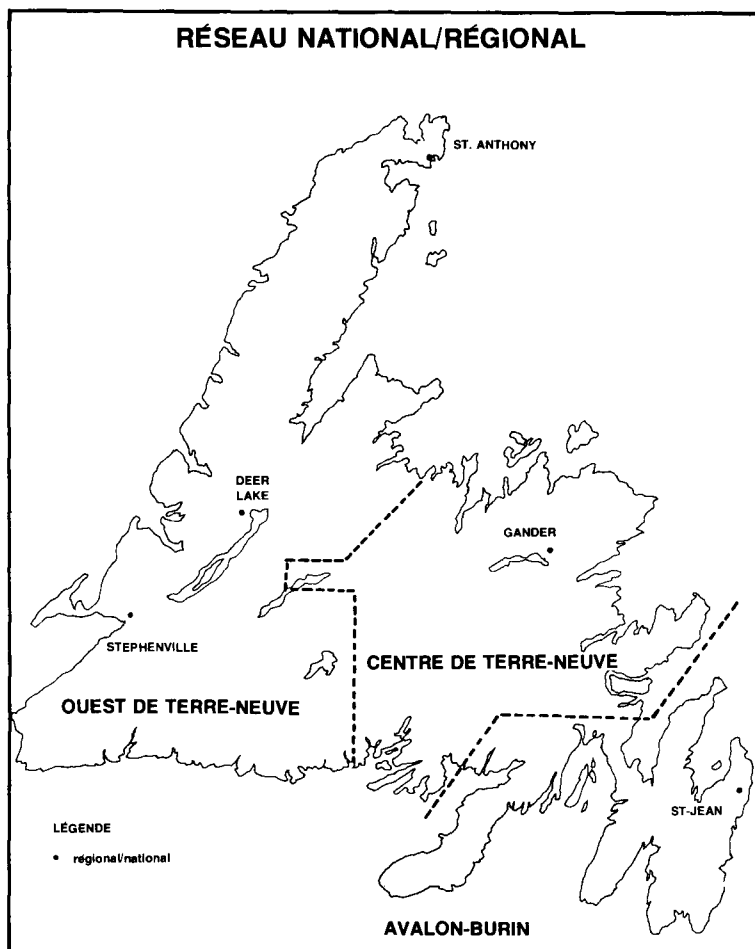
des sociétés locales d'affrètement, qui effectuent des vols internationaux, peuvent y atterrir.

L'aéroport de Gander est le seul aéroport international de Terre-Neuve et est utilisé par les avions d'Air Canada qui effectuent des vols aller retour entre Halifax et Londres, deux fois par semaine. Il sert de plus au ravitaillement et aux escales techniques que font les avions étrangers et américains, effectuant des vols réguliers ou nolisés, les aéronefs militaires du Canada, de la Grande-Bretagne et des pays alliés occidentaux et les avions d'Air Canada et de E.P.A. qui assurent le service intérieur. L'aéroport sert de base d'opération à E.P.A., à Gander Aviation et au service aérien de sauvetage de Terre-Neuve.

Les aéroports de Deer Lake et de Stephenville desservent la région de Corner Brook et l'ouest de Terre-Neuve. L'aéroport de Stephenville est utilisé par les avions d'Air Canada et de E.P.A., tandis que celui de Deer Lake ne sert qu'aux avions de E.P.A. et de Labrador Airways, qui font la navette entre Terre-Neuve et le Labrador.

L'aéroport de St. Anthony est utilisé par la Labrador Airways.

Figure 3-2



En plus des cinq aéroports susmentionnés, l'île de Terre-Neuve compte de nombreuses pistes plus petites et des hydroaérodromes (voir les figures 3-3 et 3-4) dont certains relèvent de la province et d'autres, du secteur privé. Leur état et leur utilisation varient.

Ces pistes d'atterrissage ne servent à aucun service régulier de transport de passagers ou de marchandises. La plupart ne peuvent accueillir que des monomoteurs et des bimoteurs légers. Elles servent uniquement cas d'urgence, pour les affaires officielles du gouvernement et les vols privés ou nolisés.

En plus de ces terrains d'atterrissage, l'île compte sur l'ensemble de son territoire sept hydroaérodromes agréés et cinq non agréés (voir figure 3-4), chacun d'eux comprenant diverses installations pour l'entretien, le service et le ravitaillement.

2. Aéroports du Labrador

Les aéroports intérieurs et municipaux exploités par le ministère des Transports au Labrador sont les suivants:

- | | |
|---------------------|--|
| 1) Goose Bay | aéroport intérieur principal |
| 2) Wabush | aéroport intérieur
secondaire |
| 3) Churchill Falls | aéroport auxiliaire |
| 4) Blanc-Sablon | aéroport municipal
intermédiaire |
| 5) North West River | aéroport municipal isolé |
| 6) Saglek | aéroport isolé (pour avions
militaires seulement) |

La première réalisation importante dans le domaine de l'aviation au Labrador a été la construction par la United States Air Force, pendant la Seconde Guerre mondiale, d'une base militaire à Goose Bay. En 1973, le ministère des Transports a accepté de reprendre l'aéroport et la responsabilité de son exploitation. La U.S.A.F. a quitté Goose Bay en 1976, et l'Eastern Provincial Airways et la Labrador Airways se servent actuellement de l'aéroport. Étant donné que les avions effectuant des vols transatlantiques utilisent cette installation comme aéroport de dégagement, le ministère des Transports l'a placé dans la catégorie des aéroports internationaux de dégagement.

La U.S.A.F. a aussi construit la piste d'atterrissage à Saglek, mais depuis son départ, les installations érigées dans cette collectivité (sauf pour la piste comme telle) sont abandonnées.

En raison de l'essor industriel qu'ont connu Wabush, Labrador City et, par la suite, Churchill Falls, il a fallu construire des aéroports dans ces villes. Wabush accueille actuellement les avions de Québecair et de Eastern Provincial Airways, tandis que Churchill Falls ne reçoit que les aéronefs de cette dernière entreprise. Le ralentissement graduel des travaux de la Phase II de mise en valeur des chutes Churchill a des conséquences néfastes sur le trafic à cet aéroport.

Les aéroports situés à Blanc-Sablon (Québec) et à St. Anthony, à l'extrémité nord de Terre-Neuve, sont établis près du Labrador et jouent un rôle vital en ce qui a trait au service aérien de cette région. L'aéroport de Blanc-Sablon est actuellement utilisé par la Northern Wings, une filiale de Québecair, et par la Labrador Airways.

La dernière piste d'atterrissage agréée par le ministère des Transports au Labrador se situe à North West River, soit à 25 milles à l'est de Goose Bay. Le principal usager de cette piste est la Grenfell Mission, dont les installations sont établies près de la piste.

En plus des principaux aéroports susmentionnés, le Labrador compte de nombreuses pistes plus petites dignes de mention. Une d'entre elles est construite à Rigolet, mais est inutilisable, tandis que la deuxième est établie à Nain et est en mauvais état. Les pistes de Forteau et de Red Bay sont aussi en assez mauvais état.

Il y a aussi au Labrador un hydroaérodrome agréé et six non agréés. Ceux-ci sont répartis sur l'ensemble du territoire du Labrador, comme c'est le cas à Terre-Neuve, et représentent, dans certaines régions, le seul moyen de transport aérien (voir figure 3-5). Des aéroports sont établis au Labrador dans les collectivités suivantes:

Churchill Falls
Hopedale
Goose Bay
Makkovik
Cartwright
Mary's Harbour
Red Bay

3. Service aérien à Terre-Neuve

Trois transporteurs aériens desservent Terre-Neuve régulièrement, à longueur d'année, soit Air Canada, E.P.A. et Labrador Airways. On peut aussi réserver les services de nombreuses sociétés d'affrètement ou de services spécialisés moins importants.

Les trois sociétés d'aviation susmentionnées offrent des services complémentaires. Air Canada relie l'ouest et l'est de Terre-Neuve à Halifax et Toronto et offre des vols internationaux entre Gander et la Grande-Bretagne. L'E.P.A. assure un important service intra-insulaire avec correspondance pour le Labrador et le continent. La Labrador Airways est le seul transporteur local de l'île qui offre des vols entre Deer Lake, Gander, St. Anthony et certaines villes du Labrador et du Québec.

a) *Air Canada*: Air Canada qui utilise des DC-8 (259 sièges) et des DC-9 (103 sièges) offre actuellement des vols quotidiens entre St-Jean, Gander et Stephenville. Les Terre-Neuviens peuvent prendre des vols directs, trois fois par jour, entre Halifax et St-Jean, avec correspondance pour Boston, les provinces Maritimes, Montréal, Toronto et d'autres villes

Figure 3-3

PISTES D'ATTERRISSAGE DE TERRE-NEUVE

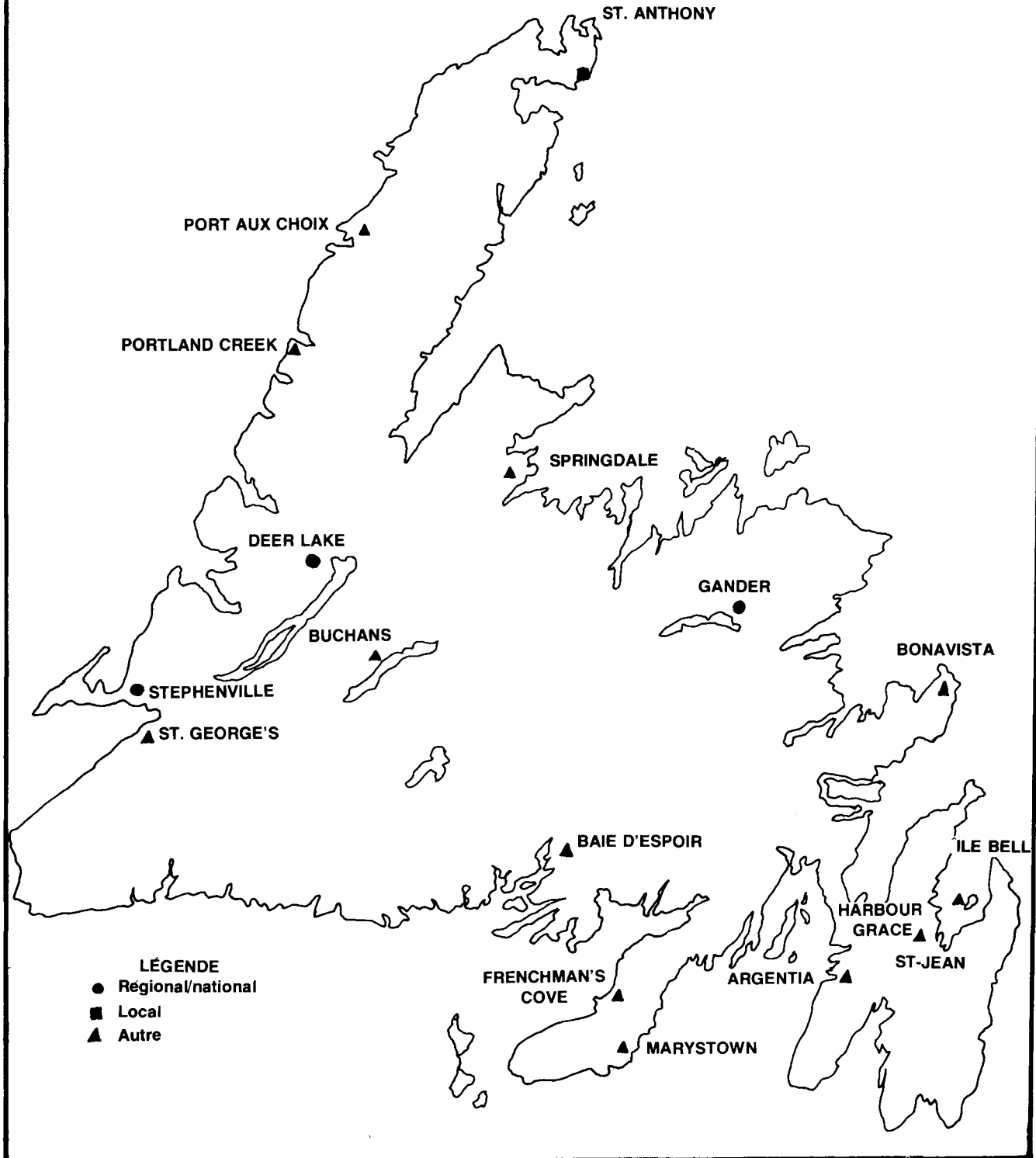


Figure 3-4

HYDROAÉRODROMES DE TERRE-NEUVE

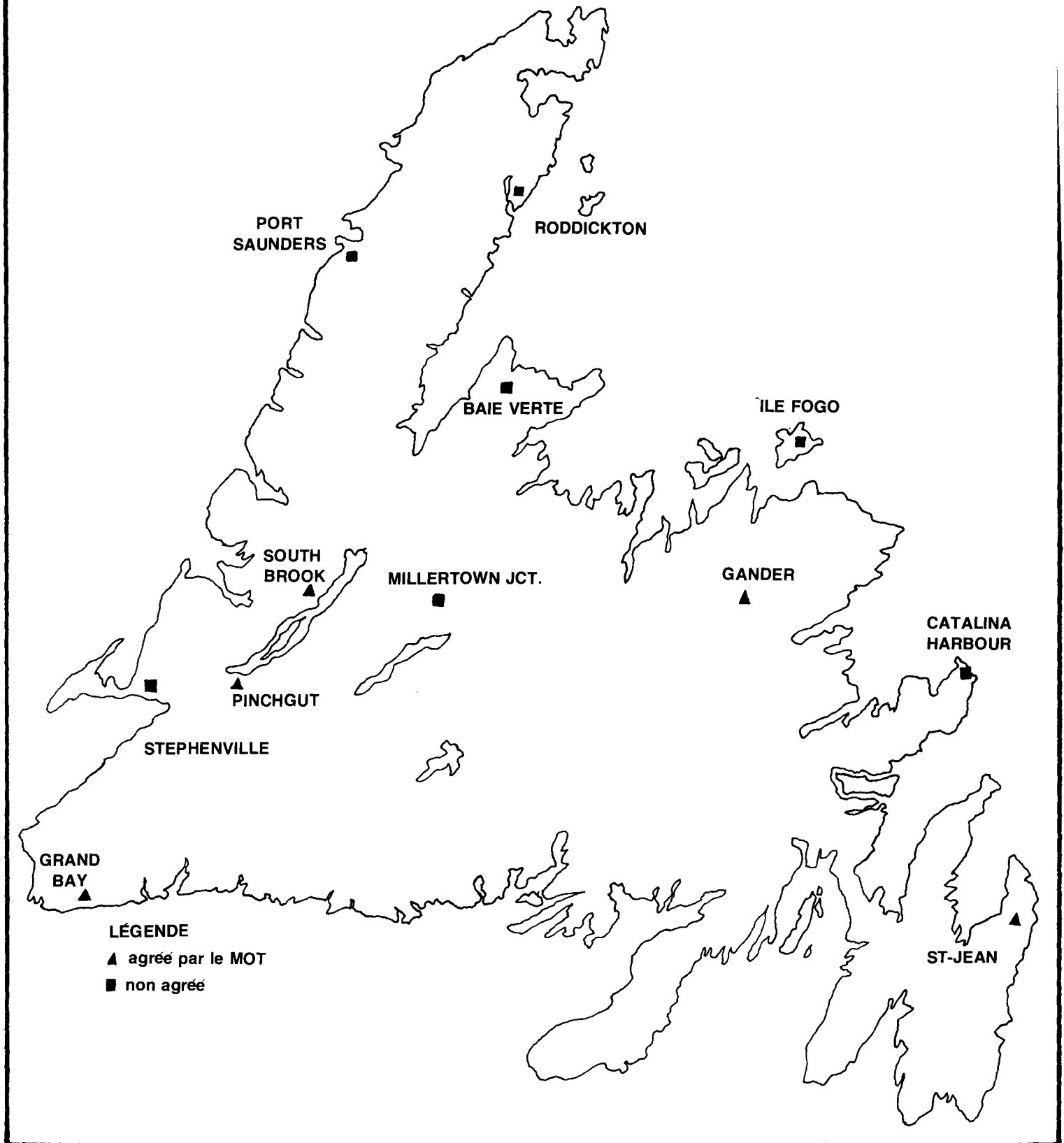
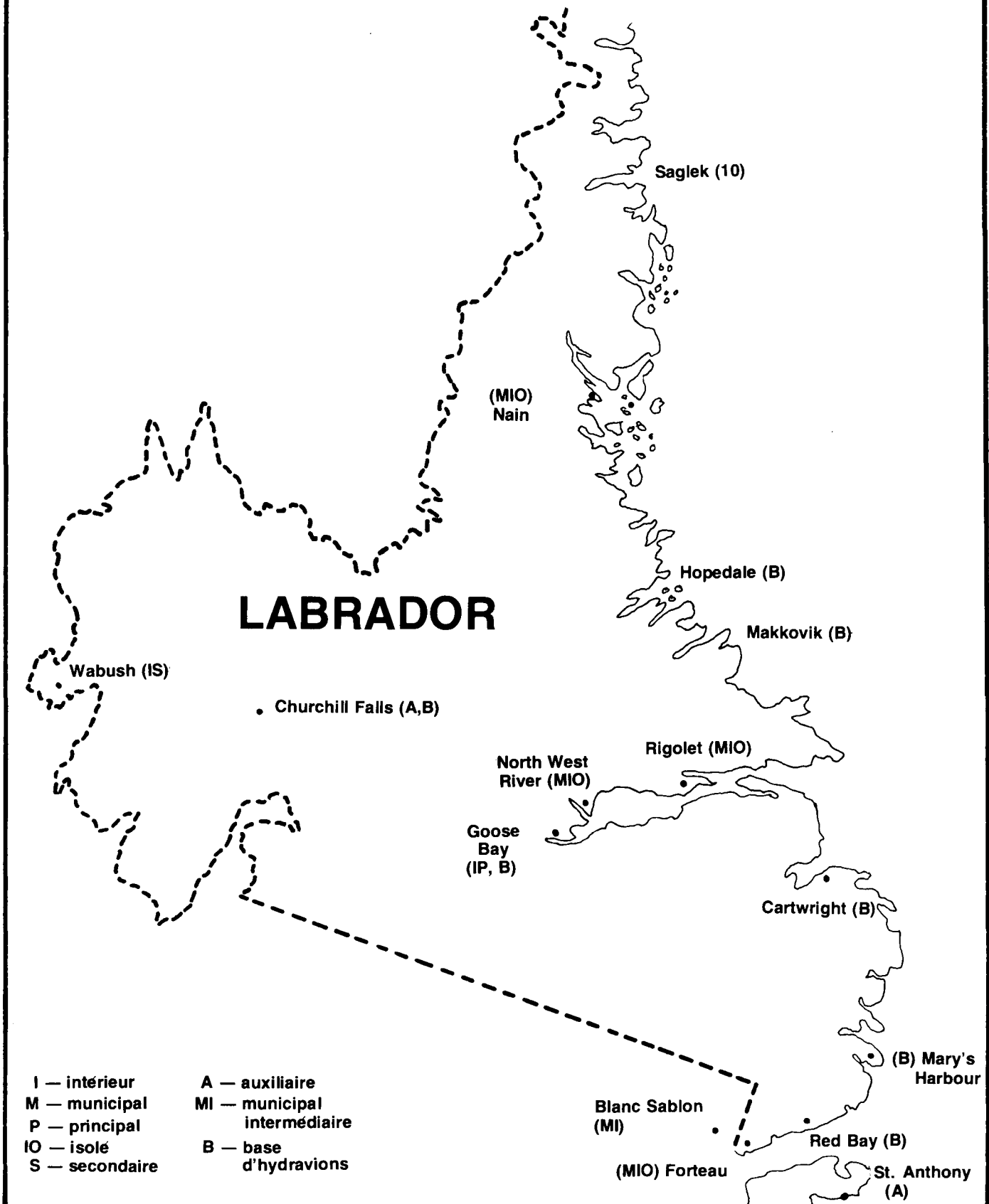


Figure 3-5

RÉSEAU DE L'AVIATION GÉNÉRALE/SERVICE LOCAL



situées à l'ouest. Ils bénéficient aussi d'un vol direct entre St-Jean et Toronto qui effectue l'aller retour chaque jour. Il y a un aller retour quotidien entre Gander et Halifax et un autre en direction de Stephenville. Air Canada offre aussi, à partir de Gander, deux vols internationaux par semaine, entre Terre-Neuve et Londres, en Angleterre.

b) *Eastern Provincial Airways*: Le siège social de E.P.A. est à Gander. Cette société exploite six B-737 (125 sièges), qui desservent St-Jean, Gander, Deer Lake et Stephenville, et deux H-S748 (40 sièges). Jusqu'en 1975, la route du nord de E.P.A. comprenait un vol jusqu'à St. Anthony à bord d'un DC-3. Ce service est maintenant assuré par la Labrador Airways.

Les lignes de E.P.A. relient les principaux centres canadiens de l'Atlantique et Montréal aux quatre aéroports susmentionnés de Terre-Neuve. Il est possible de correspondre avec les vols d'Air Canada en direction des principales villes canadiennes situées à l'ouest de Montréal et des villes américaines. Beaucoup de lignes de E.P.A. se composent de vols courts destinés à desservir un assez grand nombre de centres rapprochés les uns des autres (voir figure 3-6).

Les voyageurs se dirigeant vers l'Est peuvent se rendre à Terre-Neuve en prenant un des trois vols quotidiens qui font escale à Halifax ou le vol quotidien qui passe par le Labrador. Il y a aussi trois vols quotidiens entre Gander et St-Jean, cette dernière étant le terminus de tous les vols. Les services d'entretien et de réparation de la société sont installés à Gander.

c) *Labrador Airways*: La Labrador Airways offre un service de classe 3 et d'affrètement dans le nord de Terre-Neuve et le Labrador. Fondée en 1971, la Labrador Airways, dont les services administratifs et techniques se situent à Goose Bay, a acquis la Newfoundland Air Transport en 1976. Sa flotte se compose d'Otter, de Beaver, de Twin Otter, de Cessna, de Piper et de Beech Queenair, qui effectuent des vols dans le Nord de Terre-Neuve. Ces avions peuvent être munis de flotteurs, de roues ou de skis et peuvent ainsi voler la majeure partie de l'année. Le parc aérien de la société se compose des appareils suivants:

Genre d'avion	Nombre	Nombre de sièges
Aero Commander 560 E	1	6
Beech Queenair 8 800	5	9
Cessna 180	4	4
De Havilland DHC 2 (Beaver)	6	5
De Havilland DHC 3 (Otter)	8	8

Trois à cinq fois par semaine, des avions effectuent le trajet aller retour entre Gander, Deer Lake, St.

Anthony, Blanc-Sablon et Goose Bay. C'est le seul service aérien régulier sur la grande péninsule du Nord de Terre-Neuve. La Labrador Airways assure aussi, entre autres services, le transport d'approvisionnement d'hiver entre Flower's Cove (T.-N.) et les collectivités de la côte sud du Labrador.

d) *Gander Aviation*: La Gander Aviation possède un permis d'exploitation de classe 3, 4, 9-4 et 7RF et son siège social se trouve à Gander. Bien qu'elle effectue principalement des vols nolisés, elle assure, de janvier à avril, un service de transport de passagers et de marchandises de classe 3 (taux unitaire), afin d'absorber le surcroît de travail du traversier qui navigue sur la côte nord entre l'île Fogo et Carmanville. La flotte de l'entreprise compte des Cessna, des Beaver, des Otter et des Beech Queenair, qui peuvent être équipés de flotteurs, de roues ou de skis. Voici une liste de la flotte de l'entreprise, ainsi que les taux d'affrètement pour chaque genre d'avion.

Genre d'avion	Nombre	Taux d'affrètement
Cessna 180	1	\$.85 le mille
Dehavilland DHC 2 (Beaver)	2	1.40 le mille
Dehavilland DHC 3 (Otter)	2	2.10 le mille
Beech Queenair 8800	2	1.40 le mille

Le service au taux unitaire susmentionné entre Gander et l'île Fogo, Change Islands ainsi que St. Brendans comprend jusqu'à quatre vols par jour, selon les besoins. Le taux de l'aller simple pour les trois trajets est de \$11.

Actuellement, la société a la permission de la CCT d'assurer un service de classe 9-3 (international) sur les trajets suivants:

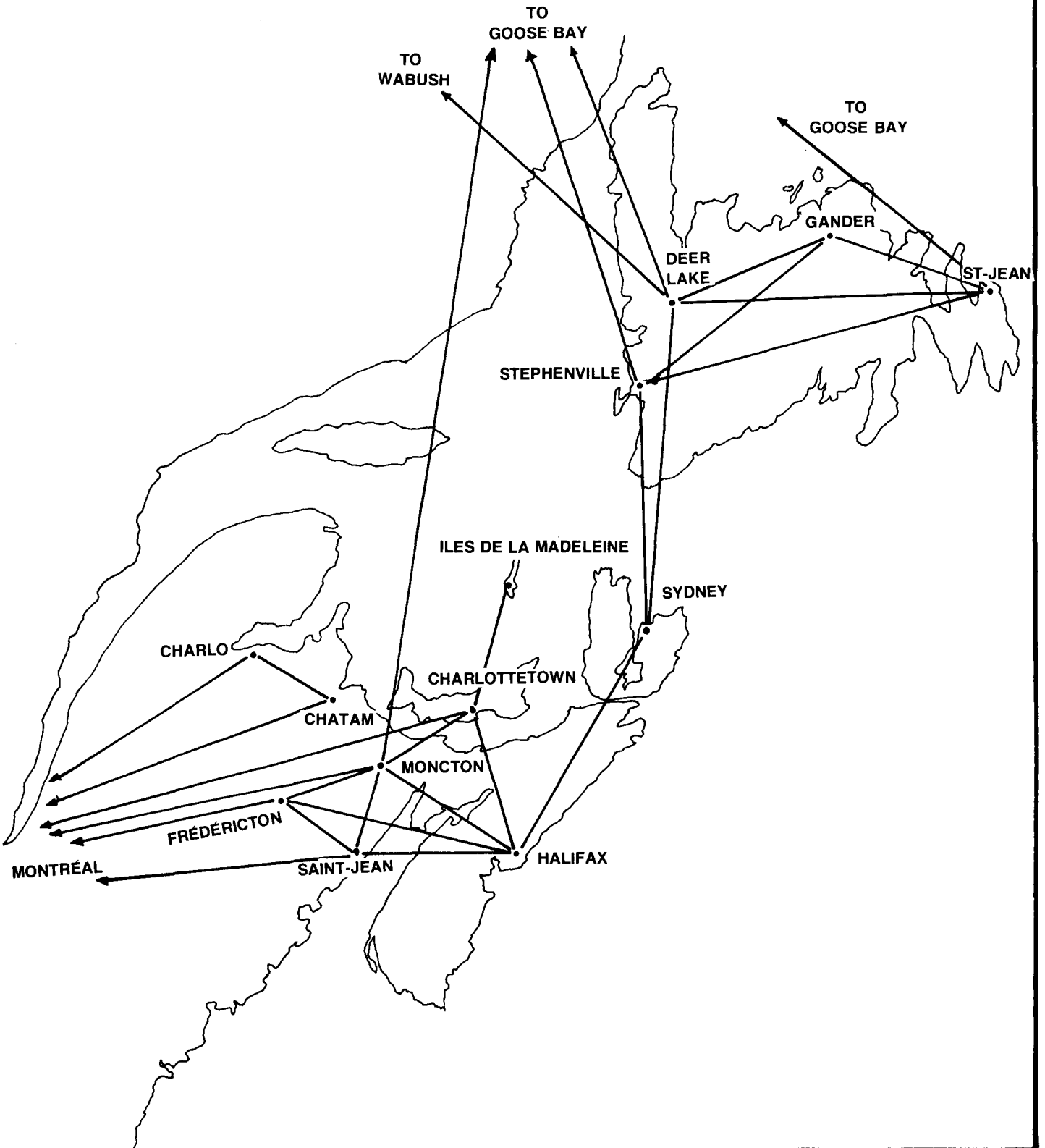
- 1) Gander - St-Pierre
- 2) St-Jean - St-Pierre
- 3) Marystown - St-Pierre

L'entreprise n'offre pas encore de vols sur ces trajets, mais ses dirigeants ont révélé que les taux de passage proposés sont de \$55 l'aller simple, de Gander et St-Jean à St-Pierre, et de \$25 l'aller simple entre Marystown et St-Pierre.

Bien que le mauvais temps limite évidemment les activités de la société, le problème le plus important auquel elle doit faire face est l'absence de pistes d'atterrissage sur la côte terre-neuvienne. En conséquence, les avions de l'entreprise ne peuvent atterrir pendant les périodes de dégel au printemps ou de gel en hiver.

Figure 3-6

LIGNES DE E.P.A.



e) *Autres transporteurs aériens*

Plusieurs transporteurs aériens offrent des services privés ou d'affrètement à Terre-Neuve en vertu de permis de classes diverses.

- **Universal Helicopters:** L'Universal Helicopters offre un service nolisé de transport par hélicoptère à Terre-Neuve, depuis 1963. Elle dessert aussi le Labrador et les plate-formes de forage en mer.

- **Wentzell's Flying Service:** La Wentzell's Flying Service, dont le siège social est à Corner Brook, possède un permis de classe 4, 7RF. Elle emploie des Cessna 185.

- **Straits Air Limited:** La Straits Air Limited est une nouvelle société de Terre-Neuve dont la demande de permis de classe 4, groupes A et B, est à l'étude. Son siège social est à Springdale et elle emploie des Cessna 180 et des Beaver équipés de flotteurs ou de skis.

- **Port-aux-Basques Air Service:** Cette entreprise dont le siège social est à Port-aux-Basques utilise des Cessna 185 et un Aztec, en vertu d'un permis de classe 4.

- **Aztec Aviation Limited:** L'Aztec Aviation Limited possède un permis d'école de pilotage (classe 6) et exerce ses activités à St-Jean.

- **Services aériens du gouvernement:** Le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador se sert d'avions-citernes Canso pour éteindre les feux de forêts, en saison. Les avions sont généralement établis à des endroits stratégiques, aux quatre coins de la province afin d'assurer une meilleure lutte contre les incendies au cours de l'été.

Le gouvernement utilise aussi un appareil de type King Air pour les affaires officielles et comme ambulance de secours.

4. *Services aériens au Labrador*

Trois transporteurs aériens assurent la plus grande partie du service aérien au Labrador. Les deux principaux sont les transporteurs régionaux, E.P.A. et Québécois. Le troisième, Labrador Airways, ne dessert que le Labrador et le nord de Terre-Neuve.

- a) **Eastern Provincial Airways:** Au Labrador, E.P.A. offre un service de transport long courrier entre Wabush, Churchill Falls, Goose Bay et l'île de Terre-Neuve, et relie ces mêmes villes, à l'exception de Wabush, à Montréal. Des B-737 effectuent la plupart de ces trajets cinq fois ou plus par semaine (voir figure 3-7).

- b) **Québécois:** Le seul endroit desservi au Labrador par Québécois est Wabush, qui représente un des points de son réseau de l'est du Québec. Des avions de type BAC 1-11 (79 sièges) et B-727 (181 sièges) font le trajet entre Montréal et Wabush.

La Northern Wings, filiale de Québécois, assure le service entre Sept-Îles et Blanc-Sablon, au Québec. Elle utilise des DHC-2 et 3, F-27, HS-748 et DC-3. Le

service comprend plusieurs escales le long de la côte nord du golfe Saint-Laurent. Elle offre aussi un service aux personnes habitant sur la côte sud du Labrador, à partir de Blanc-Sablon, mais il est démontré que celles-ci y ont très peu recours (voir figure 3-8).

- c) **Labrador Airways:** Fondée en 1971, la Labrador Airways dessert, depuis Goose Bay, toutes les collectivités côtières un service régulier de transport de marchandises et d'affrètement, deux fois par semaine à longueur d'année, et modifie ses trajets pendant chacune des saisons, lorsque la demande le justifie (voir figure 3-9).

La Labrador Airways est à la merci des éléments. Son service est souvent interrompu par le mauvais temps et doit cesser totalement pendant les périodes de gel en hiver et de dégel au printemps (de 6 à 8 semaines par année). Cette période d'inactivité obligatoire est surtout due à l'extrême rareté des pistes d'atterrissage qui pourraient permettre à l'entreprise, si elles existaient, d'offrir aux collectivités côtières un service à longueur d'année.

Bon nombre des avions de la Labrador Airways offrent un service de vol à vue (VFR) empêchant ainsi la société de respecter un horaire de vol étant donné les conditions météorologiques instables et imprévisibles au Labrador. L'entreprise doit aussi réduire sa charge utile en raison des flotteurs et des skis dont l'avion doit être équipé.

- d) **Laurentian Air Services:** La Laurentian Air Services offre aux collectivités côtières du Labrador un service direct d'affrètement en hiver pour le transport d'approvisionnements en provenance de Wabush et Schefferville. Elle utilise un DC-3 dont la charge utile peut atteindre 5,000 lb et qui, muni de skis, peut atterrir de la fin janvier au début mai.

Services aériens de transport du fret

- a) **Transport aérien de marchandises à Terre-Neuve:** Il sera possible d'effectuer le transport aérien des marchandises à Terre-Neuve dans la mesure où les nouveaux avions-cargos DC-8 pourront assurer un vol de transport du fret.

Actuellement, le volume de marchandises transportées par air ne représente qu'une faible proportion du transport aérien total à Terre-Neuve. Il s'agit en grande partie d'envois urgents de pièces de rechange ou de produits qui doivent être livrés rapidement. Les articles de ce genre sont souvent expédiés par air en raison de leur faible encombrement et de leur grande valeur. La plupart des produits destinés à Terre-Neuve ne sont pas transportés par air parce qu'ils sont d'un grand encombrement et d'une faible valeur unitaire. Par conséquent, ces marchandises sont généralement acheminées par camion, par train et par navire, modes qui préfèrent transporter des produits de faible valeur par unité.

Figure 3-7

RÉSEAU DE E.P.A.

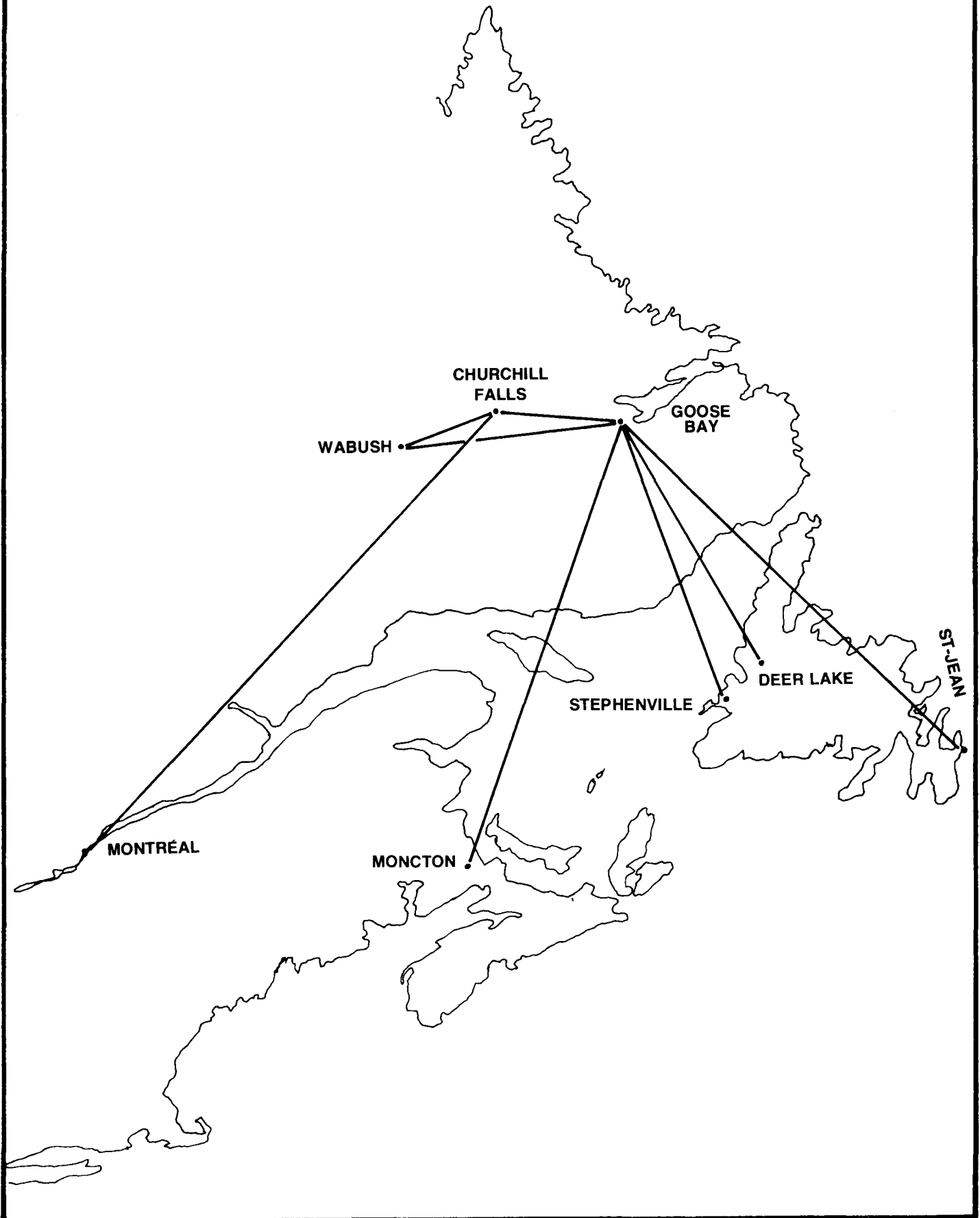


Figure 3-8

RÉSEAU DE QUÉBÉCAIR

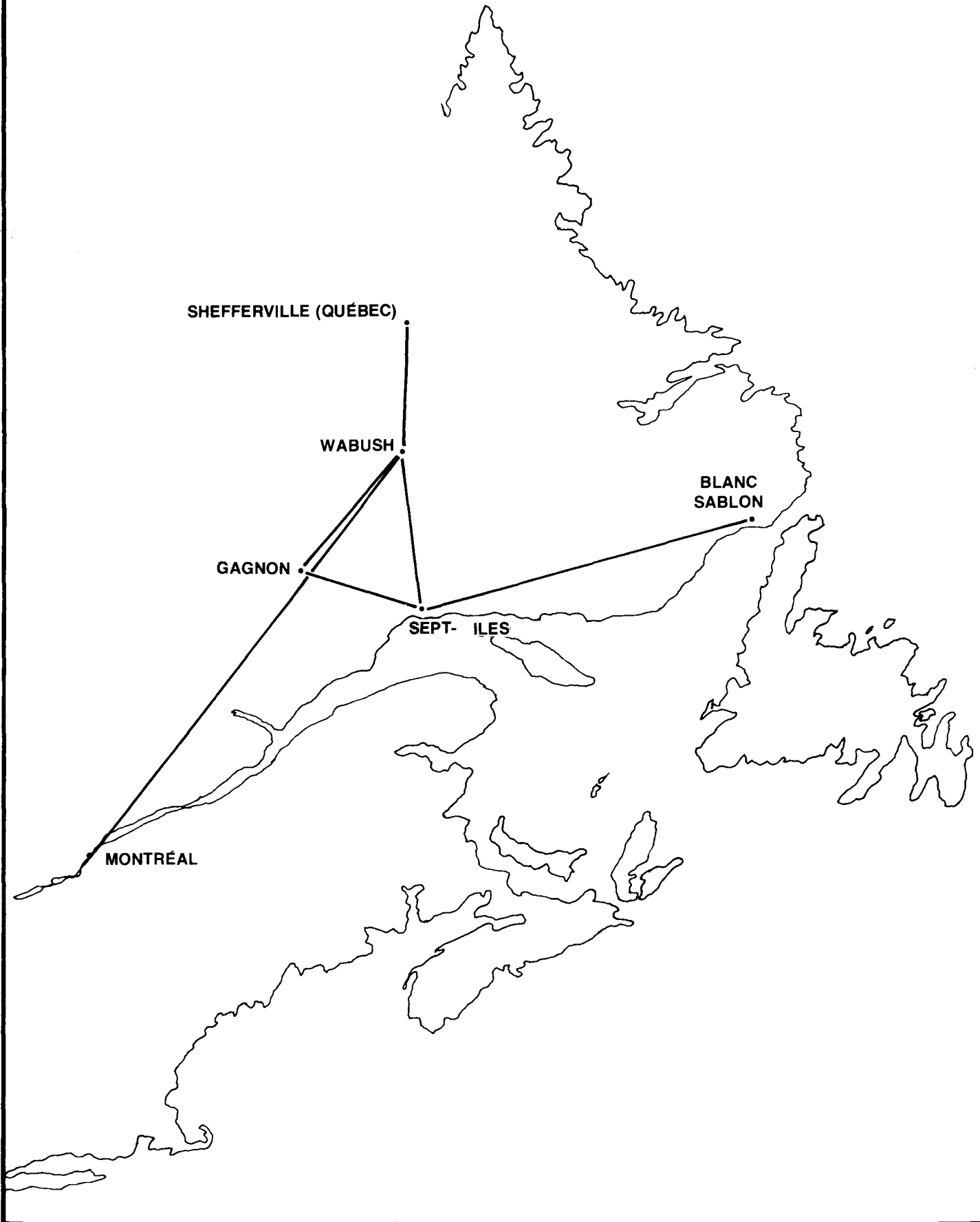
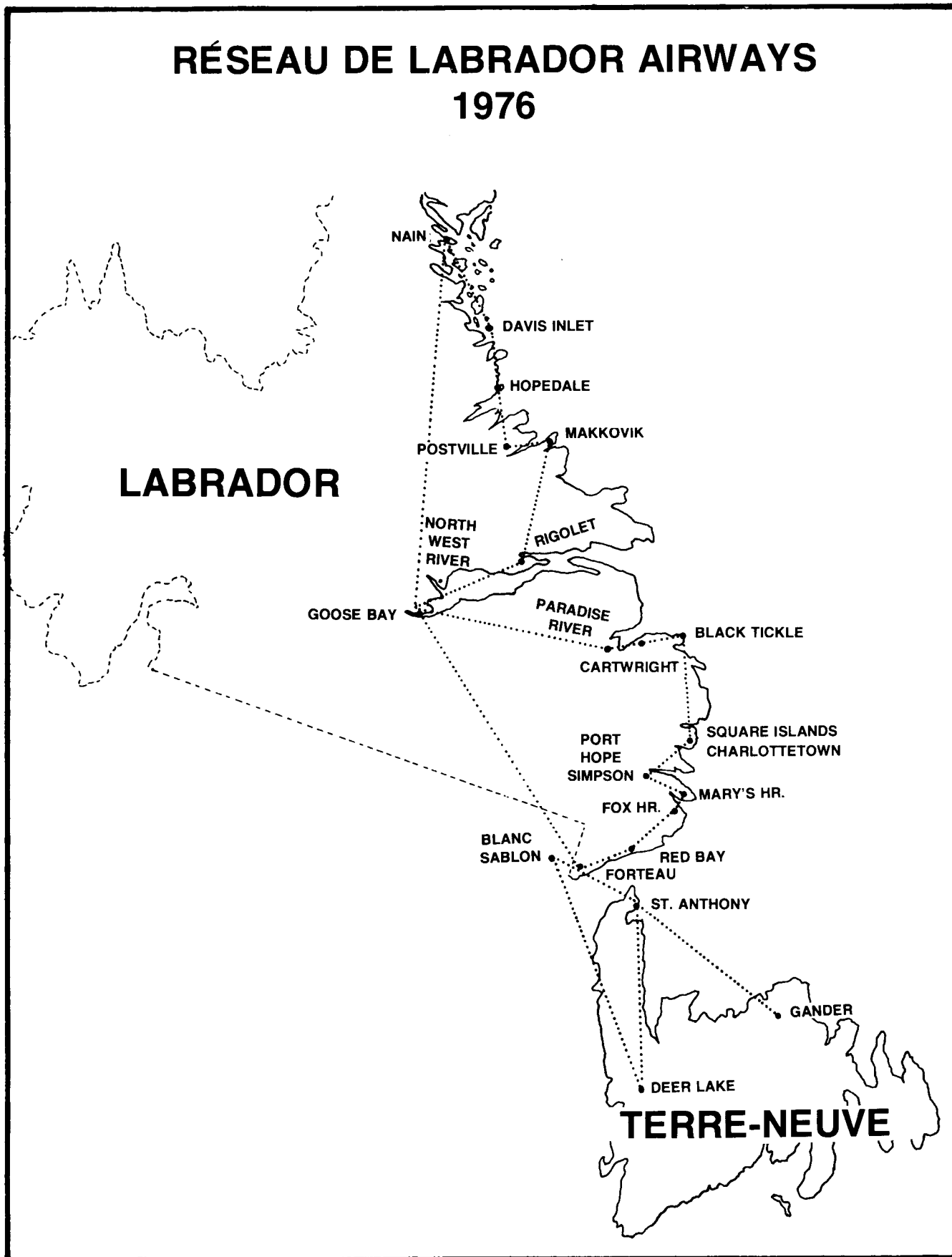


Figure 3-9

RÉSEAU DE LABRADOR AIRWAYS 1976



Le gros du fret aérien à destination de Terre-Neuve est reconditionné en fonction de l'importance des soutes ventrales des avions à passagers desservant la province. La quantité de fret qui peut être emmagasinée dans ces soutes dépend d'un certain nombre de facteurs, y compris du genre de bagages, du type de cargaison et des conditions météorologiques régnant à Terre-Neuve au moment du vol. Les dirigeants de la société ont révélé que la quantité de fret est moindre lorsque le temps est mauvais, parce que l'avion doit prendre un surplus de carburant pour pouvoir rejoindre les pistes d'atterrissage de décollage, au besoin. Voici la quantité de fret que peut prendre un avion à passagers desservant Terre-Neuve, lorsqu'il a à son bord le nombre maximal de passagers permis et que les conditions météorologiques sont bonnes.

Genre d'avion	Quantité de fret (livres)
DC-8-L	32,000
DC-9	10,000
B-737	10,000

De plus, Air Canada offre un service d'avions-cargos DC-8 jusqu'à St-Jean, cinq jours par semaine. Cet avion peut prendre à son bord 85,000 lb et transporte souvent des produits non périssables, y compris des pièces d'automobiles, du courrier, des pièces de bateaux et des denrées alimentaires. Tous les articles périssables et les marchandises à expédier rapidement sont transportés dans les soutes ventrales de l'avion desservant St-Jean.

b) *Fret aérien au Labrador*: Le fret aérien sert surtout à l'expédition de marchandises à l'intérieur du Labrador puisque le réseau de transport de ce secteur n'est pas aussi élaboré que celui de Terre-Neuve ou d'autres régions du Canada. Le service de cabotage du CN assure le transport de la plupart des marchandises le long de la côte du Labrador et la Labrador Airways s'occupe de l'expédition du surplus d'approvisionnements aux collectivités côtières, pendant l'hiver.

Trois sociétés d'aviation, à savoir E.P.A., la Labrador Airways et la Laurentian Air Services, assurent le transport du fret aérien dans les régions intérieure et côtière du Labrador. E.P.A. transporte le gros du fret qui provient d'autres régions et est destiné aux collectivités côtières du Labrador. La société offre un vol par avion-cargo transformable de type B-737, entre Halifax et Goose Bay, via Moncton, cinq jours par semaine. Au retour, l'avion-cargo peut atterrir à Moncton avant de se rendre à Halifax ou s'arrêter à Moncton pour pouvoir, à une date ultérieure, se diriger vers Goose Bay en évitant Halifax. Le trajet actuel dépend de la demande quotidienne dans ces deux centres.

Les deux autres sociétés d'aviation offrent des services de fret aux collectivités côtières, mais ne transportent qu'une faible partie du fret aérien total vers cette région. Le CN Marine transporte la plupart des marchandises qui sont expédiées d'autres régions à destination des collectivités côtières du Labrador.

Service ferroviaire de messageries et de transport des marchandises à Terre-Neuve

Le réseau ferroviaire de Terre-Neuve consiste en une ligne principale à une seule voie étroite de 3 pi et 6 po d'écartement, qui s'étend sur une distance de 547 milles entre Port-aux-Basques et St-Jean. De Port-aux-Basques, la voie ferrée se raccorde au réseau du CN à North Sydney, en Nouvelle-Écosse. En plus de ce point de correspondance à Port-aux-Basques, le réseau ferroviaire comprend des installations de triage à Corner Brook et à St-Jean, lesquelles jouent un rôle important dans le fonctionnement de l'ensemble du réseau.

Horaires

a) *À l'extérieur de Terre-Neuve*: Le trafic ferroviaire interprovincial des marchandises destinées à Terre-Neuve se rend par voie ferrée jusqu'à North Sydney. Là, les wagons sont embarqués sur deux traversiers-rails, soit le M. V. «*Frederick Carter*» et le «*M. V. Sir Robert Bond*», pour franchir les 97 milles du détroit de Cabot jusqu'à Port-aux-Basques. Ces traversiers n'ont pas d'horaire régulier, ils ne quittent le port qu'avec un chargement complet.

b) *À l'intérieur de Terre-Neuve*: Le CN assure un service de transport des marchandises au moins une fois par jour aux collectivités situées en bordure de la ligne ferroviaire principale. Les représentants du CN ont fait connaître un certain nombre d'exceptions à cet horaire de service, notamment:

- la subdivision de Bonavista depuis Clarendville desservie les mercredi seulement;
- les subdivisions d'Argentia et de Carbonear, desservies trois fois par semaine depuis de St-Jean;
- Stephenville, desservie depuis Corner Brook, selon les besoins; et
- Lewisporte, desservie depuis Bishop's Falls quotidiennement, sauf les samedis et dimanches.

c) *Correspondance entre les voies étroites et les voies normales*: À Port-aux-Basques, les wagons à écartement normal arrivent par traversier et doivent par la suite être adaptés à la voie étroite de l'Île. Cela se fait par transbordement de bogie à bogie ou par transbordement manuel de wagon à wagon.

Il y a transbordement de bogie à bogie si le wagon répond à certaines conditions relatives à sa propreté, son modèle de fabrication et son poids brut. Ce transbordement consiste à soulever la caisse de son bogie à écartement normal et à la déposer sur un bogie à écartement étroit. Les bogies à écartement

normal sont ensuite entreposés jusqu'à ce qu'ils soient placés de nouveau sous le même wagon au retour de ce dernier.

Chaque fois qu'un wagon du continent ne répond pas aux conditions de transbordement de bogie à bogie, il faut transborder manuellement son contenu dans un wagon à écartement étroit de Terre-Neuve. Des wagons supplémentaires sont utilisés lorsque le poids du wagon et de son contenu excède la limite de poids de la ligne ferroviaire principale.

Au moment de la rédaction de *l'Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien*, les activités de transbordement à Port-aux-Basques étaient les plus contraignantes pour le transport ferroviaire des marchandises à Terre-Neuve. À ce moment-là, le service de transbordement de bogie à bogie ne fonctionnait qu'à raison de 12 wagons par poste de huit heures pour le trafic en direction est, et de 12 wagons par huit heures pour le transport en direction ouest. Ayant reconnu ce problème, le ministère des Transports a amélioré son service de transbordement de bogie à bogie et le CN a commencé à fonctionner 24 heures sur 24. Ces deux changements ont entraîné un accroissement de la capacité du service jusqu'à concurrence de 36 wagons par jour, ce qui est bien supérieur au trafic actuel de 24 wagons par jour. Cette capacité excédentaire du service de transbordement de bogie à bogie est le résultat direct de l'importante diminution du trafic ferroviaire de marchandises dont nous avons été témoins au cours des quatre dernières années.

d) *Installations fixes*: Le matériel ferroviaire utilisé par les Chemins de fer nationaux à Terre-Neuve comprend 51 locomotives diesel électriques et 1 715 unités de transport de marchandises.

Les courbes du chemin de fer de Terre-Neuve sont simples et sans raccordement parabolique. La ligne principale comprend plus de 1 700 courbes qui représentent 213 milles ou 39% des 547 milles de la ligne principale.

Près de 20% de la ligne principale sont constitués de courbes de plus de 6 degrés. La vitesse maximale actuelle de roulement est de 40 mi/h, sans compter les nombreuses restrictions que posent les courbes et l'absence de raccordement parabolique. Environ 55% de la ligne principale a une pente de 1 à 3 degrés.

La forte proportion de courbes relativement prononcées et de pentes est peut-être imputable au terrain accidenté et au matériel de construction rudimentaire dont on disposait au moment de l'aménagement du chemin de fer.

Il y a 173 passages à niveau sur la ligne principale entre St-Jean et Port-aux-Basques, dont 34 sont munis de dispositifs automatiques de sécurité. Il y a seulement 5 passages à niveau sur la Transcanadienne.

Les passages à niveau sur les lignes secondaires se répartissent de la façon suivante:

52 à Carbonear

41 à Bonavista

5 à Lewisporte

La limite de poids des wagons de la ligne principale entre St-Jean et Port-aux-Basques est de 142 000 livres, et ce, pour le wagon et son contenu. La capacité du wagon est déterminée en fonction de la construction de plusieurs viaducs.

La ligne principale compte 139 viaducs. La cote de cinq d'entre eux qui avait été fixée à 142 000 livres au moment de l'étude effectuée sur le corridor, a été portée par la suite à 220 000 livres. Six autres ont été cotés à moins de 177 000 livres, mais l'un d'entre eux sera recoté à 220 000 livres au cours de 1978. Soixante-huit viaducs ont reçu une cote inférieure à 220 000 livres en fonction de l'impact maximal (40 mi/h ou plus). Des estimations courantes des Chemins de fer nationaux relèvent qu'un train pourrait transporter un chargement de 220 000 livres de Port-aux-Basques à St-Jean si l'on remplaçait le viaduc de la rivière des Exploits à un coût estimatif de 2.25 millions de dollars.

Les subdivisions d'Argentia, Lewisporte et Stephenville sont cotées à une capacité de 142 000 livres. La capacité des subdivisions de Bonavista et Carbonear est établie à 100 000 livres.

Les voies de garage et autres voies qui appartiennent aux chemins de fer et sont entretenues par lui totalisent 68,6 milles. Il y a 664 branchements, dont 334 sur la voie principale et 330 sur les voies de garage.

En outre, il y a 18 milles de voies détenus et entretenus par des particuliers et desservis par le CN.

e) *Immobilisations sur l'infrastructure*: Au cours des cinq dernières années, la plupart des fonds affectés à l'amélioration de l'infrastructure ont servi à remplacer les vieilles voies par des voies partiellement usées qui ont encore 80 années de vie utile. De plus, des fonds ont été consacrés au ballast, aux traverses et aux viaducs pour augmenter leur capacité.

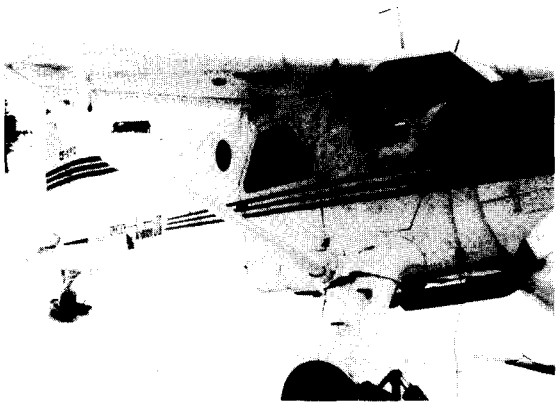
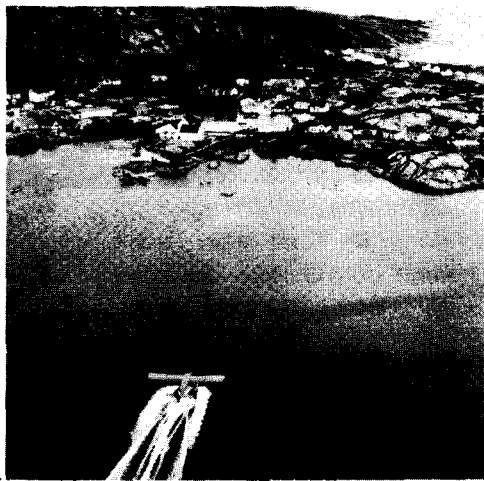
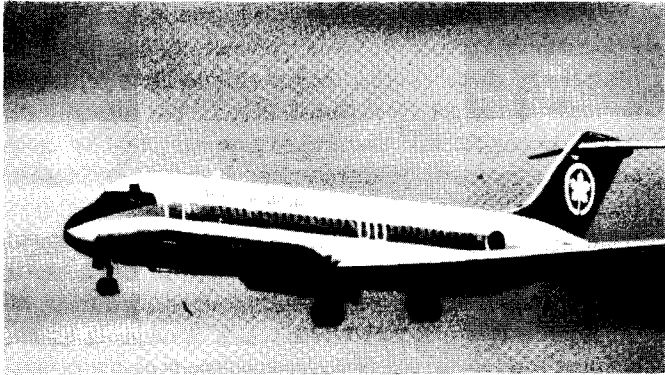
Ces dépenses représentent à peu près 62% de tous les fonds engagés au cours des cinq dernières années. Les autres dépenses ont été faites pour améliorer les terminus, les hangars et le matériel connexe.

f) *Service de transport de marchandises*

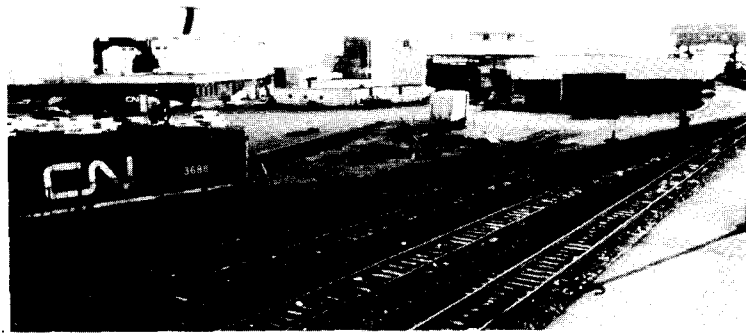
Le CN offre un service de transport de marchandises par wagons complets, toutes les autres expéditions étant actuellement faites par camion.

Le service de transport de marchandises par wagons complets est offert aux clients qui commandent de grandes quantités de denrées particulières.

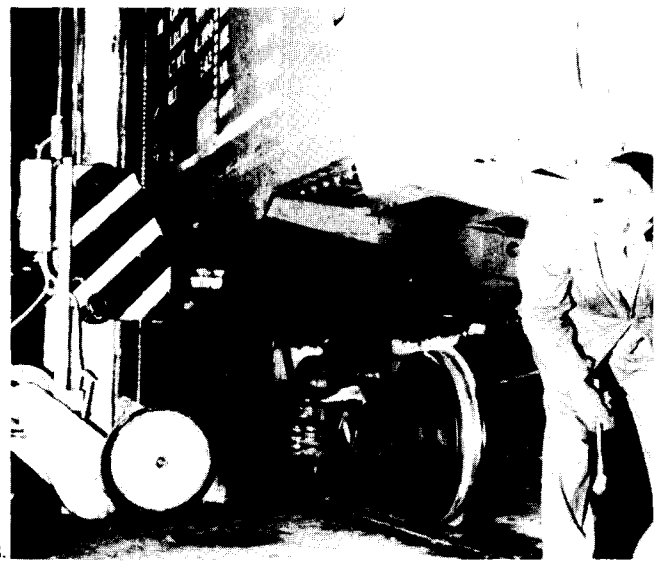
Pour placer le transport ferroviaire des marchandises de Terre-Neuve dans la bonne perspective, il faut



1. un DC-9 d'Air Canada
2. l'aéroport de Wabush
3. un Boeing 737 de l'EPA à l'aéroport de St-Jean
4. un Dehavilland Beaver de la Gander Aviation sur la glace en hiver, à Fogo
5. l'aéroport de Gander
6. les installations de l'EPA à l'aéroport de Deer Lake
7. l'amerrissage à Hopedale d'un Dehavilland Otter de la Labrador Airways
8. un Otter de la Labrador Airways à Nain



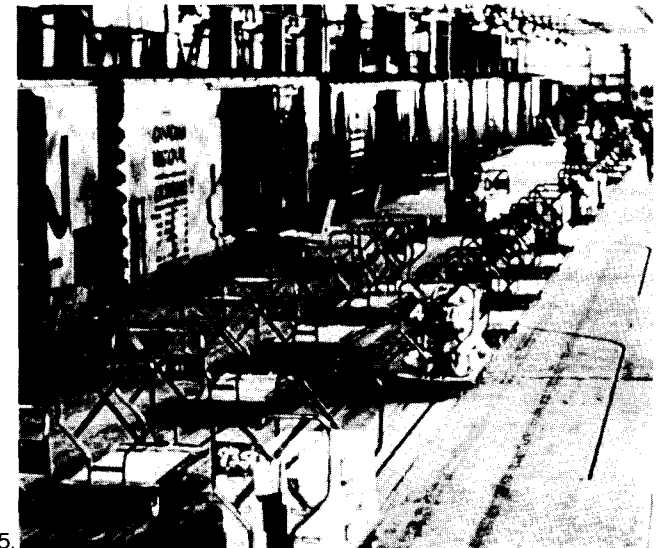
2.



3.



4.

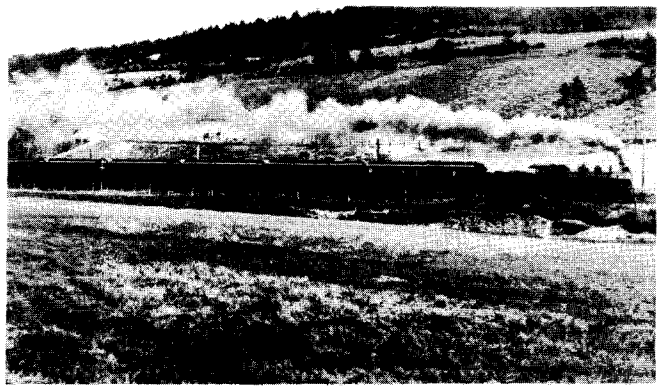


5.

1. les installations de jonction entre le chemin de fer et les services du Golfe, à Port-aux-Basques
2. les bogies prêts à être transbordés
3. le transbordement de bogie à bogie
4. le transbordement de bogie à bogie
5. le transbordement des marchandises des wagons pour voies à écartement large, à Port-aux-Basques



1.



5.



2.



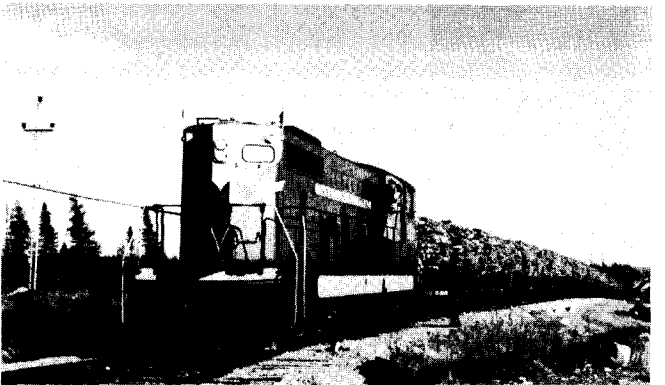
6.



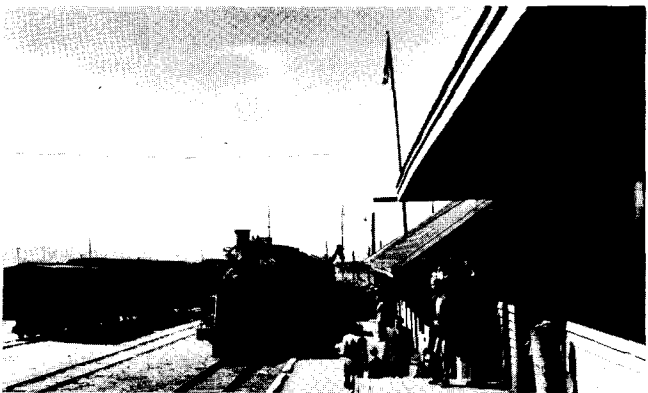
7.



3.



8.



4.



9.

1. la gare de Whitbourne en 1895
2. le wagon d'observation du chemin de fer de Terre-Neuve en 1943
3. le train de l'est à Port-aux-Basques en 1940
4. la gare de Deer Lake en 1940
5. le «Bullet» de l'ouest, près de Kilbride en 1940
6. la rencontre du train de l'est et de celui de l'ouest en 1940
7. le train de l'est à l'extérieur de Port-aux-Basques en 1960
8. le train-grumier
9. la locomotive du CN

noter qu'en moyenne en 1976, 47,5 wagons complets arrivaient chaque jour à Port-aux-Basques en provenance du continent pour être acheminés partout dans la province. Seulement 3,9 wagons quittaient Terre-Neuve pleins à destination du continent (les autres étant renvoyés vides) et 62,7 wagons étaient chargés quotidiennement pour être expédiés à d'autres endroits de l'Île. Les principales destinations de ces wagons de Terre-Neuve étaient Corner Brook (26,2%) et St-Jean (29,7%). La moyenne de chargements du mois de pointe était de 128% de celle de la normale mensuelle.

g) *Compagnie de transport du Canadien National:*
Le service de messageries de la CNTL offre un service de livraison de colis à domicile dans les grands centres urbains de Terre-Neuve. Les expéditions du service de messageries traversent normalement le détroit de Cabot dans des conteneurs sur les traversiers pour voyageurs du CN.

Des retards se produisent lorsque les marchandises arrivent aux terminus des traversiers dans des wagons couverts et doivent être transbordées dans des conteneurs. D'autres retards peuvent se produire à Port-aux-Basques lorsqu'en raison d'un manque de postes de chargement de wagons porte-conteneurs, il

faut transborder deux fois les conteneurs qui arrivent sur le traversier.

Les principales installations de messageries et de wagonnées partielles de Terre-Neuve sont situées à Port-aux-Basques, Corner Brook, Grand Falls et St-Jean. Il existe aussi des installations de service de messageries à Gander, Lewisporte et Stephenville. Des hangars de service pour le transport des marchandises et les messageries sont situés à presque toutes les stations le long de la ligne principale et des embranchements de chemin de fer de Terre-Neuve.

Le service insulaire est assuré par le rail et la route vers les diverses stations. Le service routier combine le transport d'un point à l'autre par camions qui fragmentent leur cargaison et la distribuent à des stations plus petites ou la livrent dans des secteurs locaux et à des unités de livraison locales des grandes villes. Des services de livraison sont offerts à St-Jean, Gander, Grand Falls, Corner Brook, Deer Lake, Stephenville et Port-aux-Basques.

Le service de livraison est offert seulement pour les expéditions par messageries; les marchandises de wagonnées partielles doivent être livrées au hangar à marchandises par l'expéditeur, et le destinataire doit en prendre livraison au hangar de destination.

Chapitre IV

Utilisation des services de transport actuels

Introduction

Avant d'essayer de déterminer les principaux défauts du système et de prévoir toutes modifications futures, il est essentiel d'analyser l'utilisation actuelle des services, les tendances et les raisons du choix d'un mode plutôt que d'un autre. Les parties suivantes du présent chapitre portent sur l'utilisation du transport par camion, par chemin de fer, par bateau, par avion et par autocar qui a été faite au cours des années pour le déplacement des passagers et des marchandises. Les auteurs ont essayé de donner les raisons de tout écart significatif à l'évolution normale d'un mode de transport.

Bien que la Commission ait obtenu de nombreuses données des gouvernements et de certains transporteurs en cause, il lui a parfois été impossible d'obtenir des renseignements sûrs. Dans ces cas, la Commission a essayé de faire le point sur la situation actuelle ou d'extrapoler en fonction de certaines hypothèses de base lorsqu'elle n'avait que des données limitées. Ces cas sont identifiés au fur et à mesure qu'ils se présentent.

Transport de marchandises

1. Transport intraprovincial

La figure 4-1 illustre les principales tendances du transport intraprovincial au cours des dernières années. Pour ce qui est du transport maritime, les seuls renseignements disponibles visaient les années 1963, 1970, 1973 et 1976. Il a donc fallu interpoler pour pouvoir tracer la courbe de tendance. La figure 4-1 indique qu'en 1976, 7 800 000 tonnes (chiffre estimatif de marchandises auraient été transportées par camion comparativement à 1 912 000 en 1964.

Par ailleurs, le chemin de fer n'a plus servi qu'au transport de 403 000 tonnes en 1976 par rapport à 696 000 en 1972. Le transport maritime a aussi accusé une baisse puisqu'il n'acheminait plus que 479 000 tonnes en 1976 comparativement à 938 000 en 1963.

Cette utilisation accrue des camions et cette diminution du transport par d'autres modes s'explique par les améliorations apportées au réseau routier pendant la période en cause, la réduction de la dépendance à l'égard des caboteurs comme principal moyen de transport et l'existence d'une situation concurrentielle plus favorable par rapport au transport ferroviaire. Puisque dans bien des cas, le transport s'effectue entre des points assez rapprochés, rarement accessibles par d'autres modes, le transport routier devrait continuer à croître aux dépens des transports ferroviaire et maritime.

2. Transport interprovincial a) importations

Le volume des importations a augmenté depuis 1961 bien qu'il y ait eu une légère baisse en 1976. Cet accroissement s'est surtout fait sentir de 1964 à 1966 et de 1970 à 1975. Le transport ferroviaire a suivi ces tendances comme le montre la figure 4-2, bien que le volume de marchandises transportées ait diminué vers la fin des années 60. La quantité de marchandises transportées par chemin de fer a atteint un sommet de 585 000 tonnes, en 1974, pour retomber à 425 000 tonnes en 1976. Le transport routier a graduellement gagné du terrain, surtout depuis 1970, et devrait continuer de le faire principalement avec les récessions subies par les deux autres modes. Le transport maritime a enregistré d'importantes variations entre 1960 et 1967 pour ensuite accuser une

Figure 4-1

TRANSPORT DE MARCHANDISES À L'INTÉRIEUR DE TERRE-NEUVE

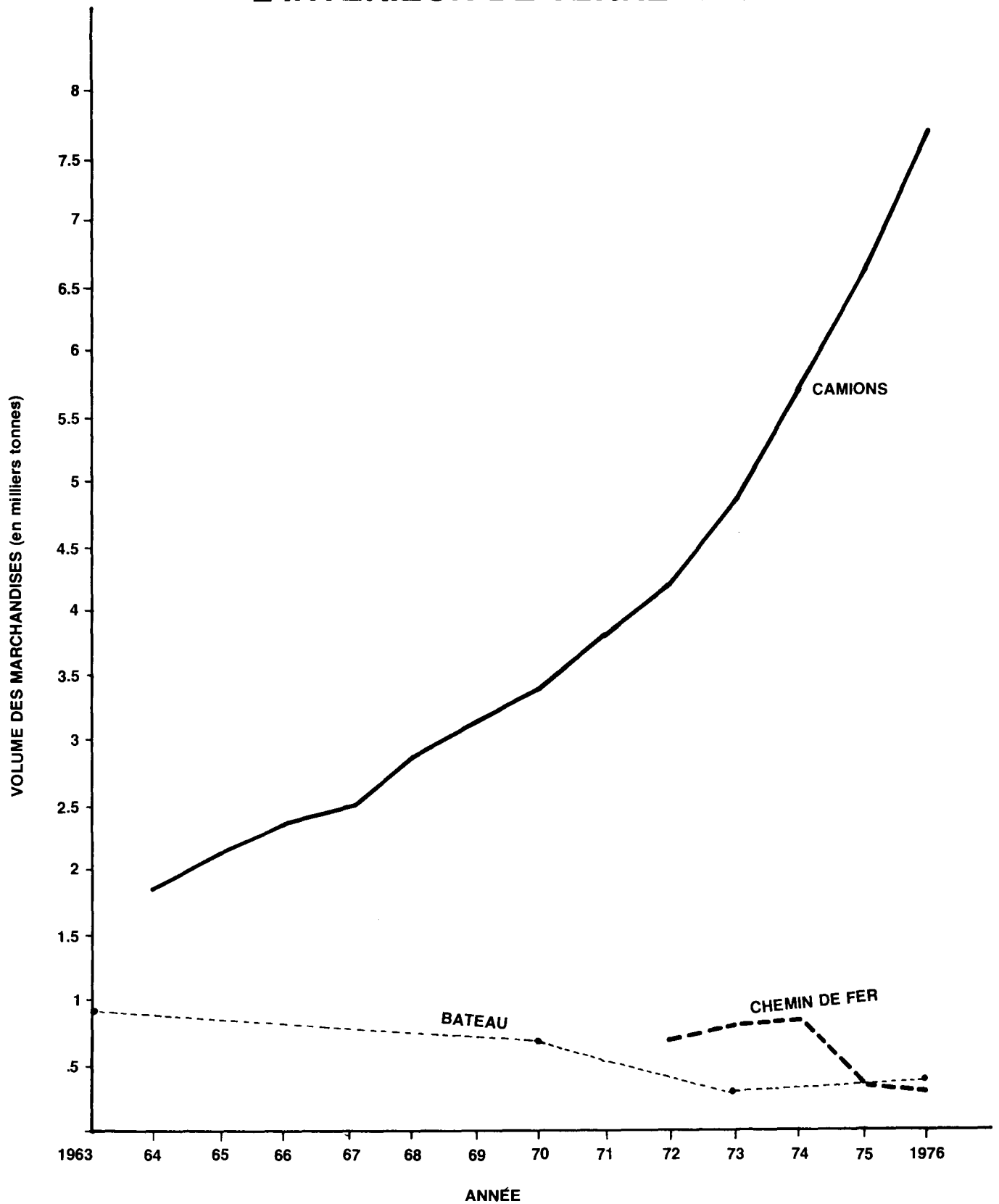
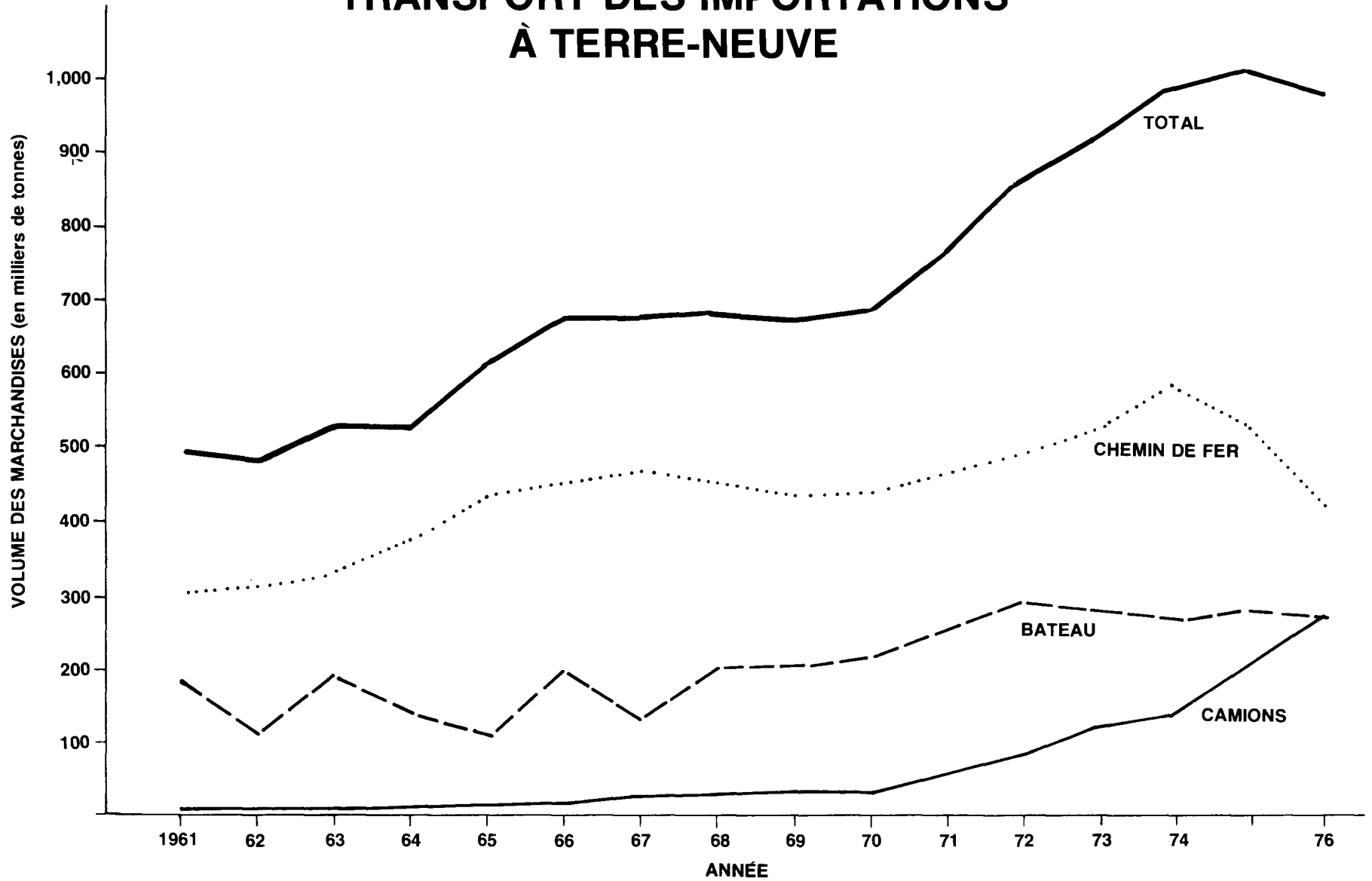


Figure 4-2

TRANSPORT DES IMPORTATIONS À TERRE-NEUVE



légère hausse jusqu'en 1972, année où s'est manifestée une très légère tendance à la baisse.

En général, le transport routier a été le seul mode à accuser une augmentation réelle tandis que le transport maritime maintenait plus ou moins le statu quo. Par exemple, la quantité de marchandises transportées par bateau était de 185 000 tonnes en 1961 et de 265 000 tonnes en 1976, soit un taux de croissance annuel moyen de 2,9% au cours des 15 années en question.

L'utilisation du transport routier a accusé une hausse exceptionnelle depuis 1970 parce que jusqu'alors ce mode était considérablement gêné par (i) l'inaptitude des traversiers du Golfe à transporter de gros camions et (ii) des tarifs de transport de camions par traversiers qui empêchaient les sociétés de camionnage d'offrir des coûts de transport concurrentiels. L'élimination de ces obstacles a permis de répondre à la très forte demande latente.

b) exportations

La figure 4-3 montre que le transport routier s'est accru considérablement depuis 1970 quant aux exportations, puisque le volume de marchandises transportées est passé de 2 000 tonnes en 1965 à 136 028 en 1976. Le transport ferroviaire a atteint un sommet en 1974, lorsque 97 000 tonnes de marchandises ont été exportées par chemin de fer. En 1976, il était tombé à 70 000 tonnes.

Nous pouvons donc dire que le transport routier s'est accru, tandis que celui par chemin de fer a diminué récemment. Quant au transport par bateau, il a accusé une certaine baisse, mais il reste toujours un important mode de transport.

L'accroissement très important du transport routier dépend directement du fait que ce mode de transport a accaparé l'exportation du poisson. Les caractéristiques du camionnage semblent répondre aux exigences de l'industrie de la pêche, à tel point que tous les autres modes ont été pratiquement abandonnés. Un autre élément important qui a contribué à l'augmentation du trafic de camions est l'extension de l'application de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique à l'industrie du camionnage.

3. Zones de trafic

Afin de pouvoir analyser les données ayant trait au transport des marchandises et des passagers de façon réaliste, nous avons élaboré un système de zones. La figure 4-4 donne les délimitations de ces zones.

UTILISATION DES MOYENS DE TRANSPORT: TRANSPORT MARITIME

1. Fret maritime entrant

Le fret maritime entrant à Terre-Neuve se répartit également entre des provenances des Maritimes et

de l'extérieur des Maritimes dont les chiffres s'établissent respectivement à 1 837 500 tonnes et à 1 822 200 tonnes. L'état détaillé par provenance (figure 4-5) indique que la Nouvelle-Écosse, exclusion faite de North Sydney, et les États-Unis fournissent respectivement 28 et 27% du fret maritime entrant, tandis que Montréal et North Sydney en fournissent 14 et 11% respectivement. Le reste du fret maritime, soit 676 605 tonnes (20%), provient du Québec, exclusion faite de Montréal, du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous avons découvert que, dans bien des cas, les fortes quantités de marchandises provenant d'une zone particulière se composaient de quelques produits essentiels destinés habituellement à des endroits précis. Le tableau 4-1 et la figure 4-6 énumèrent les principales destinations et marchandises. Ces marchandises représentent 74% (2 647 136 tonnes) du fret expédié par bateau.

Tableau 4-1 Principales destinations et provenances du fret maritime entrant

PROVENANCE	TOTAL EN TONNES	DESTINATION SELON LA ZONE	VOLUME PRINCIPAL	MARCHANDISE ET TONNES
North Sydney	406 289	6	392 677	248 270 prod. manu. et div.
Nouvelle-Écosse	1 011 500	1	378 654	345 595 essence
Nouvelle-Écosse		8	184 181	157 013 essence
Nouvelle-Écosse		15	123 921	117 410 essence
Nouveau-Brunswick	272 241	1	171 388	171 388 essence
Montréal	505 557	1	200 199	131 520 prod. manu. et div.
Montréal		8	170 313	110 303 essence
Québec	297 781	2	113 093	113 093 essence
Ontario	82 684	1	57 424	23 818 prod. miniers
Ontario		1		11 173 prod. manu. et div.
États-Unis	954 299	2	855 286	823 602 prod. miniers

L'essence représente 1 014 802 tonnes (29%) du fret maritime total, les produits miniers 847 420 tonnes (24%) et les produits manufacturés et produits divers 390 963 tonnes (11%), ce qui donne un total de 64%. Les autres 36% se répartissent entre les principales classes de marchandises et zones de trafic.

Clairement donc, 50% du fret maritime se compose d'essence et de produits miniers, tandis qu'un autre 88 148 tonnes de produits manufacturés et de produits divers fut expédié à Goose Bay à partir de la Nouvelle-Écosse (exclusion faite de North Sydney).

2. Fret maritime intérieur

En 1976, Terre-Neuve connut un trafic maritime intérieur (provenance et destination à l'intérieur de la province) de 479 234 tonnes. De ce nombre, 405 291 tonnes se composaient de 207 978 tonnes d'essence et de produits pétroliers et de 197 313 tonnes de produits forestiers en provenance de trois zones. Le

Figure 4-3

TRANSPORT DES EXPORTATIONS DE TERRE-NEUVE

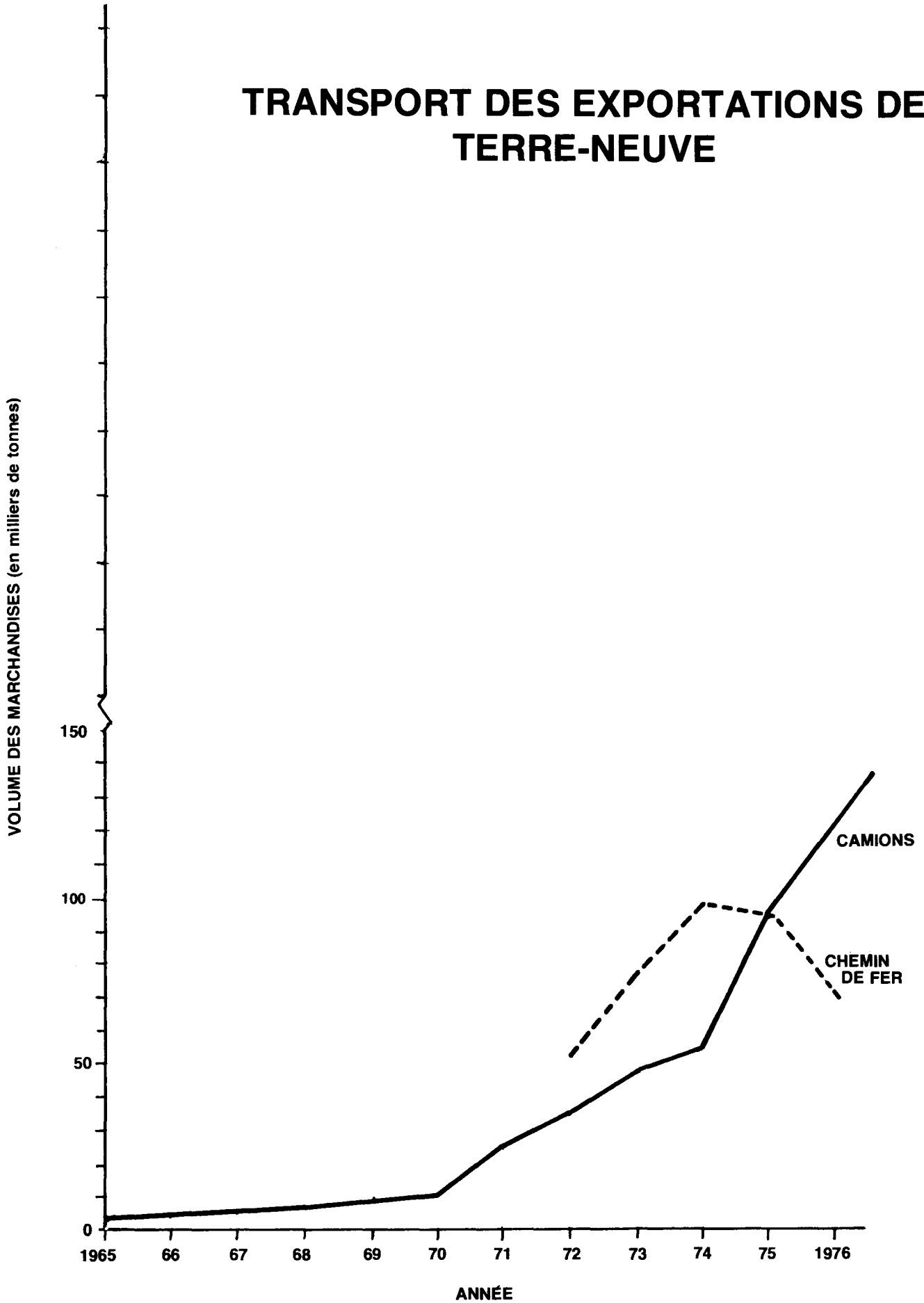


Figure 4-4

ZONES DE TRAFIC DE TERRE-NEUVE

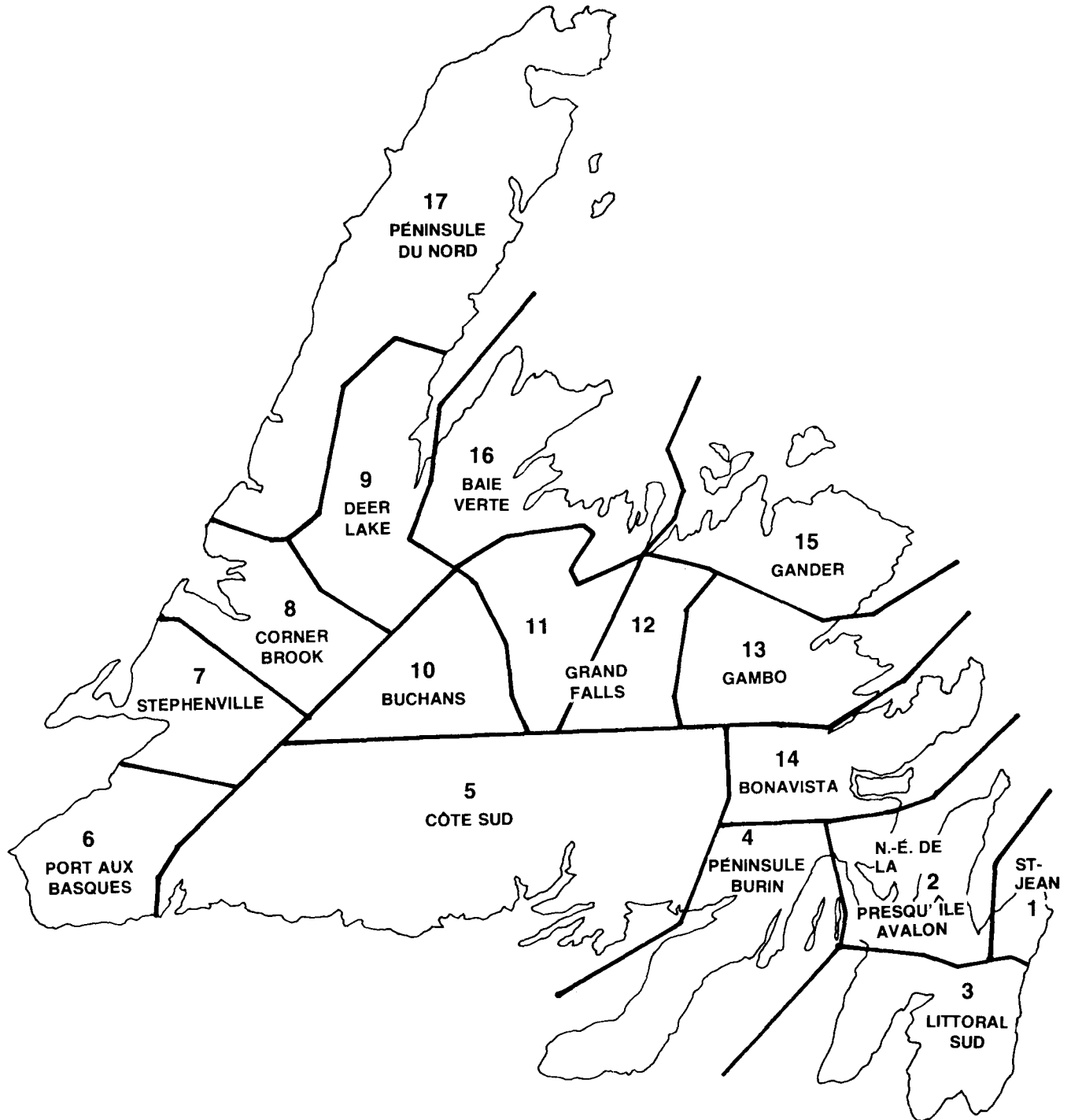


Figure 4-5

PROVENANCE DU FRET MARITIME ENTRANT À TERRE-NEUVE EXPRIMÉE EN POURCENTAGE

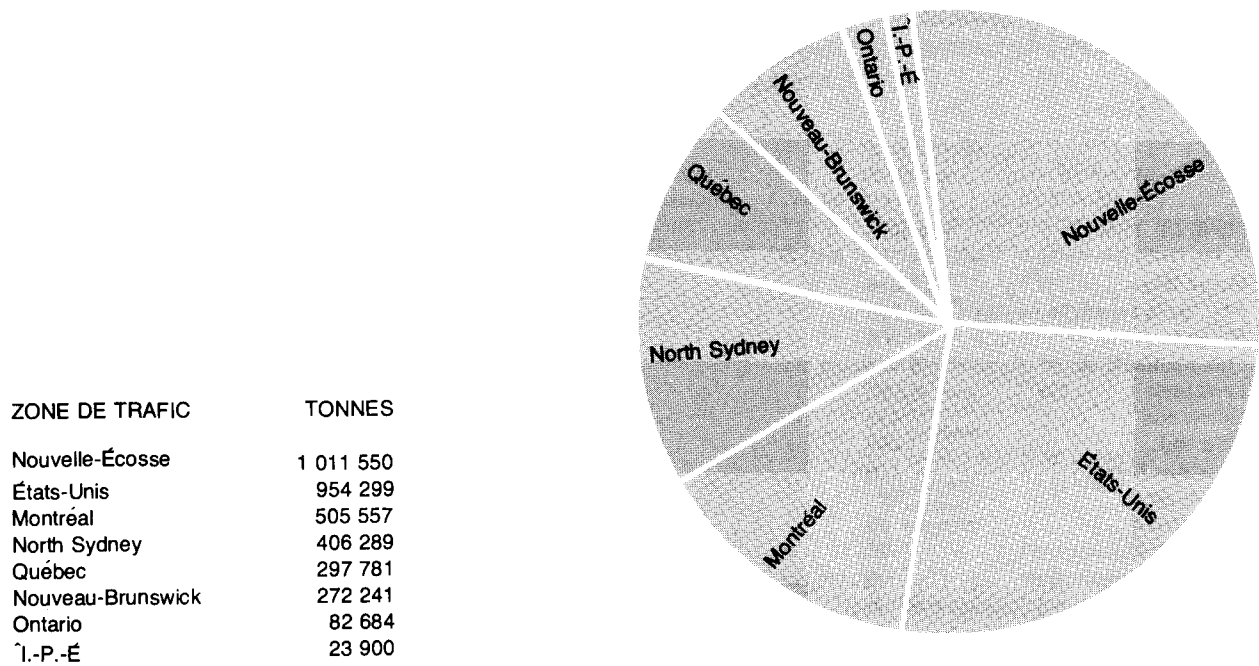


Figure 4-6

DESTINATION DU FRET MARITIME ENTRANT À TERRE-NEUVE EXPRIMÉE EN POURCENTAGE

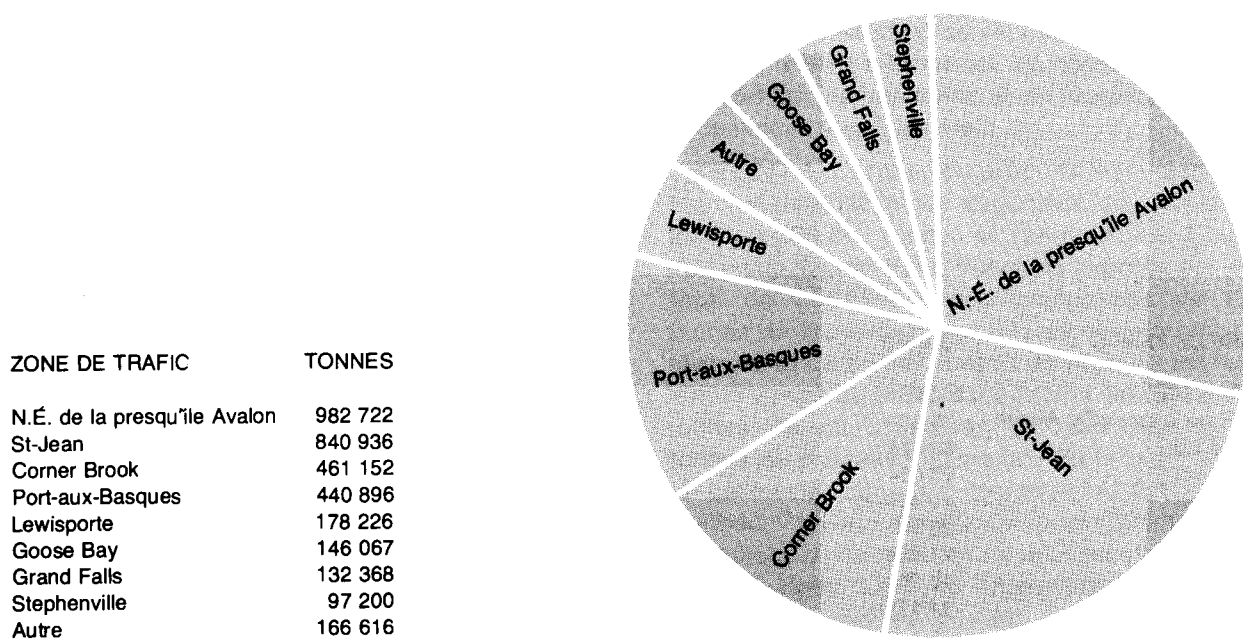


Figure 4-7

PROVENANCE TERRE-NEUVIENNE DU FRET MARITIME INTÉRIEUR EXPRIMÉE EN POURCENTAGE

ZONE DE TRAFIC	TONNES
Goose Bay	201 016
N.-É. de la presqu'île Avalon	175 786
St-Jean	87 206
Port-aux-Basques	5 961
Lewisporte	4 882
Littoral sud	3 438
Côte sud	1 006
Péninsule Burin	426
Corner Brook	391
Stephenville	88
Bonavista	26
Baie Verte	8

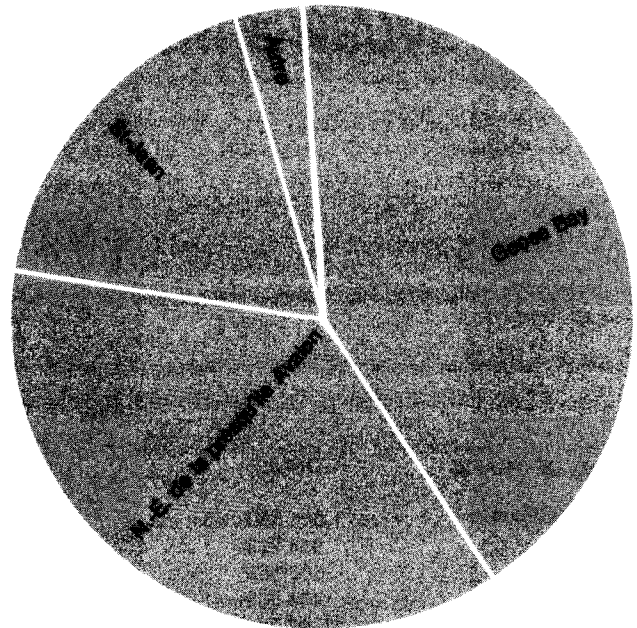


Figure 4-8

DESTINATION TERRE-NEUVIENNE DU FRET MARITIME INTÉRIEUR EXPRIMÉE EN POURCENTAGE

ZONE DE TRAFIC	TONNES
Stephenville	200 901
N.-É. de la presqu'île Avalon	75 521
Grand Falls	60 474
St-Jean	37 034
Côte sud	27 404
Bonavista	26 741
Autre	21 688
Goose Bay	18 288
Baie Verte	11 177

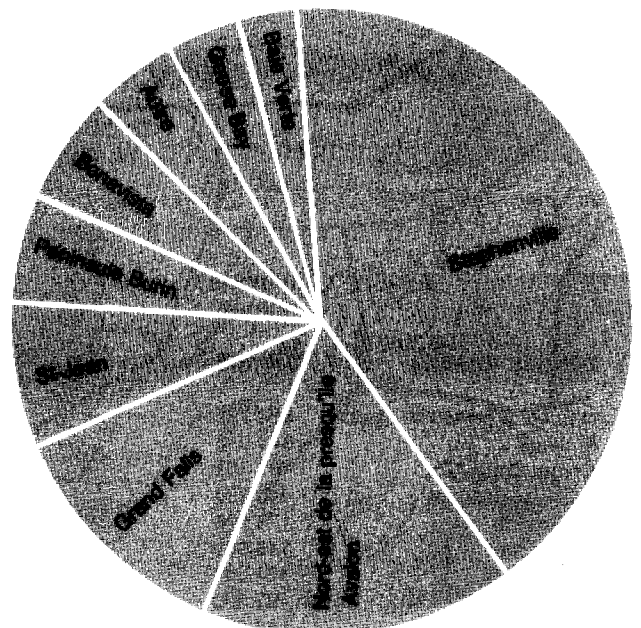


tableau 4-2, qui illustre le détail de ce trafic, montre que les produits forestiers viennent de la zone 18 (Goose Bay) et sont acheminés vers la zone 7 (Stephenville), tandis que le gros de l'essence et des produits pétroliers circule de la zone 2 à la zone 11/12 et à la zone 1, tout comme à l'intérieur de la zone 2. Il y eut également un important trafic entre la zone 1 et les zones 1, 4 et 14. La figure 4-7 illustre la provenance selon la zone du fret intérieur et montre qu'un bon 97% de ce fret provient de trois zones.

Tableau 4-2 Principales provenances du fret intérieur

ZONE	TOTAL DU FRET SORTANT	TONNES	DESTINATION SELON LA ZONE	
			ZONE	MARCHANDISE
1	87 206	10 837	1	Essence
			4	Essence
			14	Essence
2	175 786	33 488	1	Essence
			2	Essence
			11/12	Essence
18	201 016	197 313	7	Prod. forestiers

La grande majorité du fret maritime intraprovincial fut expédiée aux trois principales provenances précitées à la figure 4-8. Ces trois zones ont reçu 97% du fret intérieur qui se composait de 197 876 tonnes de produits forestiers expédiées de Goose Bay à Stephenville et de 54 236 tonnes d'essence et de produits pétroliers envoyées du nord-est de la presqu'île Avalon à la région de Grand Falls/Botwood. Un autre 64 686 tonnes des mêmes produits fut expédié à l'intérieur de la zone 2. On expédia 19 101 tonnes d'essence et de produits pétroliers de la zone 1 à la zone 4 (péninsule Burin) et 5 477 tonnes de produits manufacturés et de produits divers de St-Jean à Goose Bay. Dans tous les cas sauf le dernier, ces quelques produits formèrent le gros du trafic de marchandises dans leur zone respective. À Goose Bay, les produits manufacturés et les produits divers représentèrent 30% du total du trafic. Pour chaque exemple, le reste du fret (petites quantités) se répartissait entre plusieurs types de marchandises.

3. Fret maritime sortant

En 1976, Terre-Neuve expédia un total de 2 370 375 tonnes de fret maritime dont 89% provenaient de quatre grandes régions, comme l'indique le tableau 4-3. Il s'agit, par ordre d'importance décroissante, des zones 2, 7, 11/12 et 8, la zone 2 (nord-est de la presqu'île Avalon) étant de loin la plus importante avec ses 874 776 tonnes d'exportations. (Figure 4-9). La zone 2 exporta 361 158 tonnes d'essence et de produits pétroliers, soit 253 151 au Québec,

74 379 à Montréal et 33 628 à la Nouvelle-Écosse. Elle exporta 230 734 tonnes de produits miniers dont 140 779 tonnes destinées au Québec et 89 955 tonnes à Montréal. Les 74 103 tonnes de produits manufacturés et de produits divers furent acheminées au Québec.

Tableau 4-3 Provenances Terre-Neuviennes du fret Maritime sortant—1976

PROVENANCE	TONNES	DESTINATION SELON LA ZONE	MARCHANDISE ET TONNES
Zone 2	874 776	20B (Nouvelle-Écosse excluant North-Sydney)	Essence et produits pétroliers 33 628
		23A (Montréal)	" 74 379
		23B (Québec excluant Montréal)	" 253 151
		23A (Montréal)	Prod. miniers 89 955
Zone 7	703 320	23B (Québec excluant Montréal)	" 140 779
		23B —	Prod. manu. et div. 74 103
		23A —	Prod. miniers 154 312
		26 (États-Unis)	" 445 936
Zone 11/12	286 685	26 "	Prod. manu. et div. 103 072
		26 "	Prod. manu. et div. 225 328
Zone 8	247 117	26 "	Prod. miniers 55 347
Zone 16	79 387	23B —	Prod. manu. et div. 239 862
Zone 6	62 797	20A (North-Sydney)	Prod. manu. et div. 24 895
Zone 4	56 488	23B —	Prod. manu. et div. 52 234
Zone 1	55 469	26 —	Prod. miniers 48 946
			Prod. miniers 29 341

Les principales exportations de la zone 7 (Stephenville) se composaient de 600 248 tonnes de produits miniers dont 445 936 se rendirent aux États-Unis et 154 312 tonnes à Montréal. En outre, 103 072 tonnes de produits manufacturés et de produits divers furent acheminées aux États-Unis.

Des 247 117 tonnes de produits manufacturés et de marchandises diverses expédiées de Corner Brook, quelque 239 862 tonnes se rendirent aux États-Unis. La région Grand Falls/Botwood exporta par mer un total de 286 685 tonnes composées de 225 328 tonnes de produits manufacturés et de marchandises diverses et de 55 347 tonnes de produits miniers. Les autres zones de trafic expédièrent entre 4 et 79 387 tonnes de marchandises. St-Jean exporta 29 341 tonnes de produits miniers aux États-Unis, tandis que la péninsule Burin en exportait 48 946 tonnes au Québec. Port-aux-Basques exporta 52 234 tonnes de produits manufacturés et de marchandises diverses à North Sydney. La zone 16 exporta par mer 24 895 tonnes de produits miniers au Québec et 48 942 tonnes des mêmes produits aux États-Unis.

Figure 4-9

PROVENANCE TERRE-NEUVIENNE DU TRAFIC MARITIME SORTANT — 1976

ZONE DE TRAFIC	TONNES
N.-E. de presqu'île Avalon	874 776
Stephenville	703 320
Grand Falls	286 685
Corner Brook	247 117
Springdale	79 387
Port-aux-Basques	62 797
Péninsule Burin	56 488
St-Jean	55 469
Autre	4 336

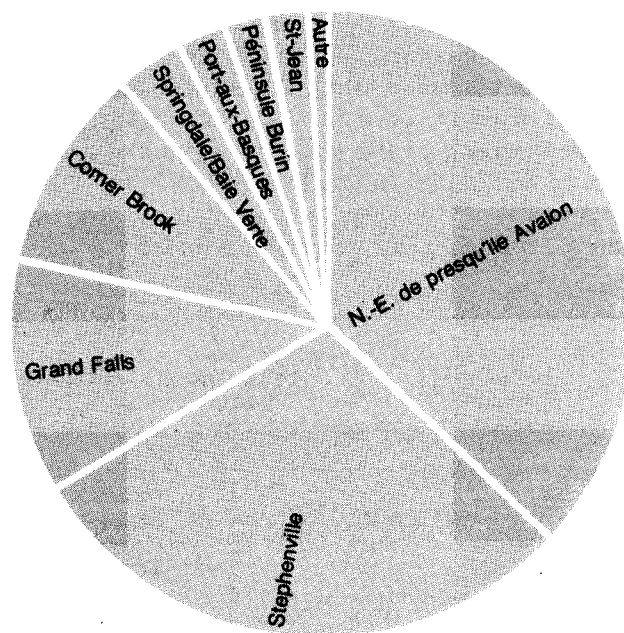
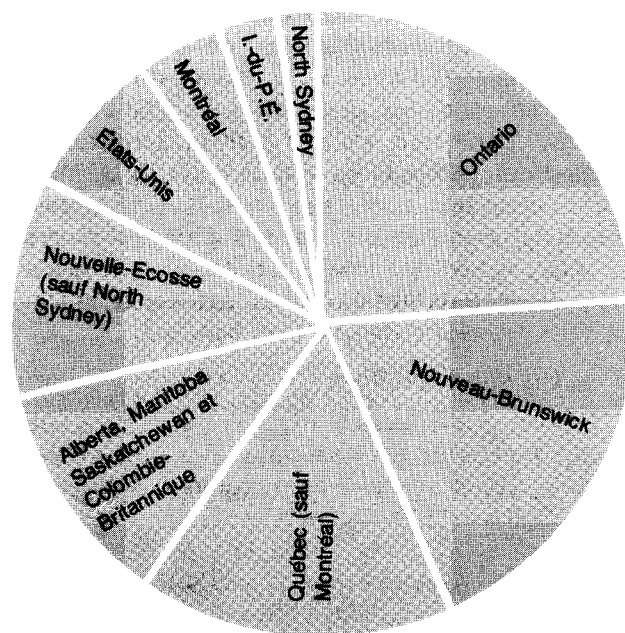


Figure 4-10

ZONES D'ORIGINE DES MARCHANDISES IMPORTÉES À TERRE-NEUVE PAR CHEMIN DE FER, PAR POURCENTAGE

ZONES D'ORIGINEE	TONNES
Ontario	95 946
N.-B.	79 917
Québec (sauf Mtl.)	66 873
Alb., Man., Sask, et C.-B.	46 455
N.-É. (sauf North Sydney)	46 215
É.-U.	30 612
Montréal	18 918
I.-du-P.É.	12 429
North Sydney	6 218



TRANSPORT FERROVIAIRE

En 1976, quelque 402 926 tonnes de marchandises ont été importées à Terre-Neuve par le Canadien National et 71 832 exportées. De plus, 395 704 tonnes ont été transportées entre différents points de l'île. Les chemins de fer ont donc transporté en tout 870 704 tonnes de marchandises. Ces chiffres ne tiennent pas compte du transport côtier qui n'a pas fait l'objet de l'étude suivante.

1. Marchandises importées par chemin de fer à Terre-Neuve

Étudions tout d'abord les principaux lieux d'origine et de destination de ces produits et le nombre de tonnes en cause. La majorité des marchandises entrant par chemin de fer à Terre-Neuve provient des cinq secteurs suivants: l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, le Québec à l'exception de Montréal, les provinces des Prairies et la Colombie-Britannique ainsi que la Nouvelle-Écosse, à l'exception de North Sydney. Ces régions d'origine (voir la figure 1) fournissent 335 406 tonnes de marchandises, soit près de 83% de l'ensemble des marchandises entrant à Terre-Neuve. La majeure partie des marchandises composant les autres 17% provient des États-Unis et de Montréal.

La figure 4-11 donne les zones d'origine des principales marchandises et le nombre de tonnes en cause. Les provinces Maritimes fournissent seulement 35% des marchandises entrant à Terre-Neuve. Les véhicules et l'équipement, les matériaux de construction et surtout les produits pétroliers et forestiers constituent les seuls produits de valeur qu'elles envoient et les plus importants. Un total de 30 900 tonnes de produits agricoles et d'aliments a été importé des provinces Maritimes, soit un nombre de tonnes comparable à celui des produits pétroliers et forestiers.

Les céréales ne sont pas importées des provinces Maritimes et ne représentent qu'une quantité négligeable, puisque les importations totalisent seulement 200 tonnes. Les principales importations provenant d'ailleurs que les provinces Maritimes sont les produits agricoles et les aliments et les produits forestiers. Les quantités respectives sont 88 600 tonnes et 55 800 tonnes (voir la figure 4-11). En général, 65% des marchandises transportées par chemin de fer proviennent d'endroits autres que les provinces Maritimes, et les principales marchandises sont les produits agricoles et forestiers ainsi que les aliments. Les provinces Maritimes fournissent surtout le pétrole et les produits forestiers.

Les marchandises importées par chemin de fer ont surtout pour destination la zone 1 (St-Jean), la zone 8 (Corner Brook), les zones 11 et 12 (Grand Falls) et la zone 2 (baie de la Conception). Chacune de ces zones reçoit respectivement 44,4%, 13%, 10,9% et 10,8% des marchandises importées, pour un total de 80% de toutes les marchandises importées par chemin de fer.

Le reste des marchandises totalisant 20% est réparti entre Gander, Port-aux-Basques, Stephenville, Clarendville, Gambo et d'autres destinations de moindre importance (voir la figure 4-12).

Pour chacune de ces quatre zones, les produits agricoles et les aliments représentent les plus fortes quantités de marchandises importées par chemin de fer. Les produits forestiers viennent ensuite, sauf pour les zones 11 et 12 où les carburants et les produits chimiques prennent le second rang. La quantité des autres marchandises est donnée au tableau 4-4.

Tableau 4-4 Quantité des marchandises transportées par chemin de fer, en fonction des principales destinations—1976

Catégorie de marchandises	ZONES DE DESTINATION			
	1	2	8	11/12
Produits forestiers	40 175	10 031	8 906	5 596
20 Minerais, minéraux et métaux	2 102	246	365	1 946
30 Véhicules et équipement	2 611	100	2 589	1 867
31 Produits manufacturés et divers	18 347	788	3 592	6 797
40 Matériaux de construction de base	12 741	5 305	5 083	3 802
50 Carburants et produits chimiques	17 876	9 690	7 609	7 533
60 Produits agricoles et aliments	53 955	15 516	17 698	10 869
65 Céréales	145	45	—	—
70 Wagons de groupage, wagons rail-route et divers	21 723	401	4 221	3 198

L'utilisation du chemin de fer est beaucoup plus forte à St-Jean que dans les autres zones d'importance, en raison, d'une part, de sa plus forte population et, d'autre part, de son rôle de centre de distribution pour les autres régions de l'île.

2. Marchandises transportées par chemin de fer à l'intérieur de l'île

En 1976, quelque 395 704 tonnes de marchandises, provenant pour la plupart des zones 13, 8 et 10, ont été transportées par chemin de fer à l'intérieur de la province. Les trois zones en cause ont fourni environ 69% de l'ensemble des marchandises qui ont été acheminées entre les diverses zones de l'île. La figure 4-13 présente un graphique des principales zones d'origine. Les villes de Gander, Corner Brook et Millertown Jct sont les centres respectifs des trois plus importantes zones et Grand Falls est le centre de la quatrième, soit la zone 11 et 12, qui ne fournit que 10% des marchandises totales transportées par chemin de fer. Les zones 15, 6 et 7 représentent 21% et les marchandises donnant les derniers 10% provenaient des autres zones.

Environ 51% des marchandises transportées à l'intérieur de la province avaient pour destination la zone 8 (Corner Brook), 19% les zones 11 et 12 (Grand Falls) et 15% la zone 7 (Stephenville), pour un total de 85%. La répartition du dernier 15% est donnée à la figure 4-14. En 1976, 191 584 tonnes de marchandises ont

Figure 4-11

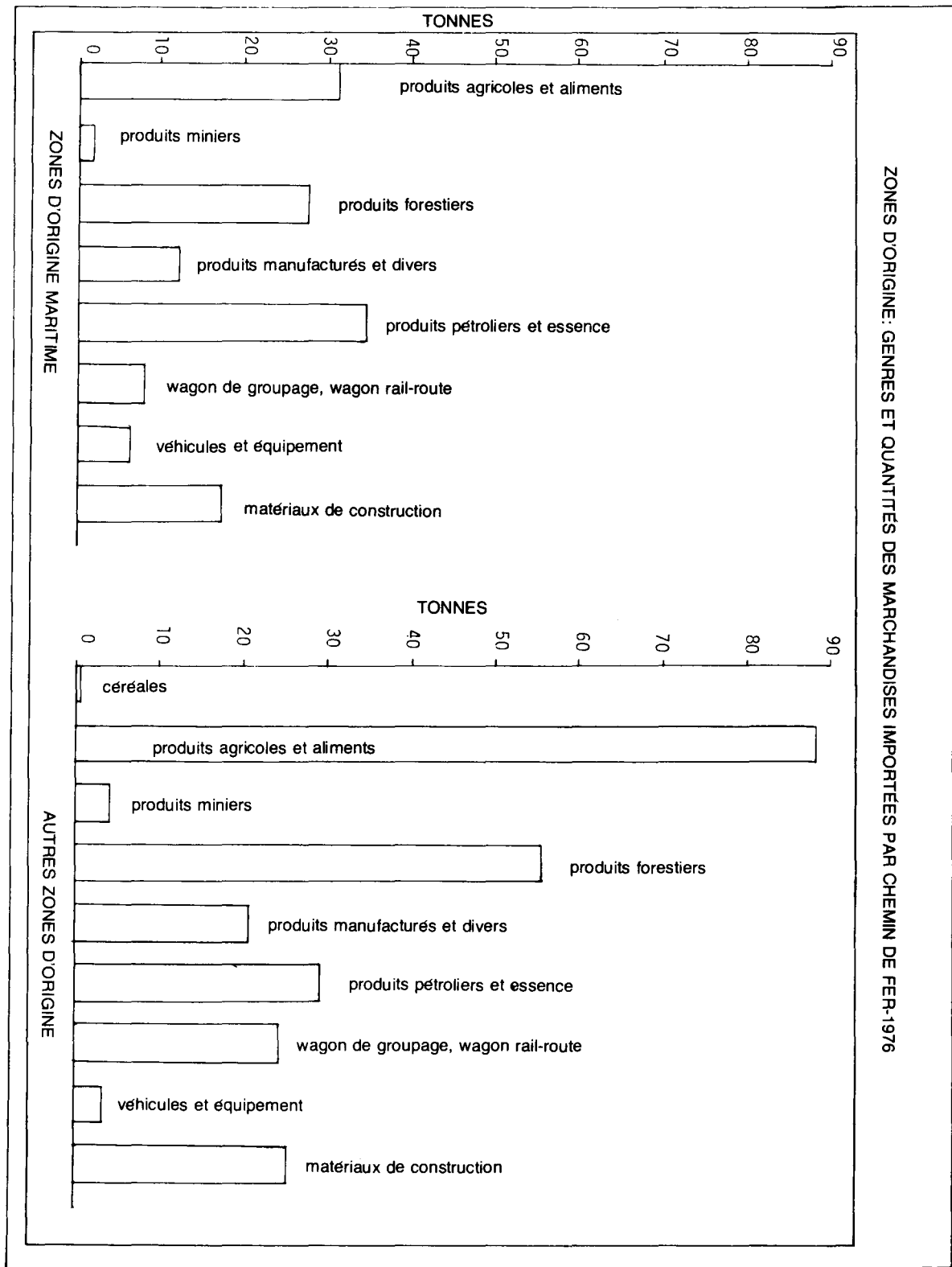


Figure 4-12

ZONES DE DESTINATION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER A L'INTÉRIEUR DE TERRE-NEUVE, PAR POURCENTAGE, EN 1976

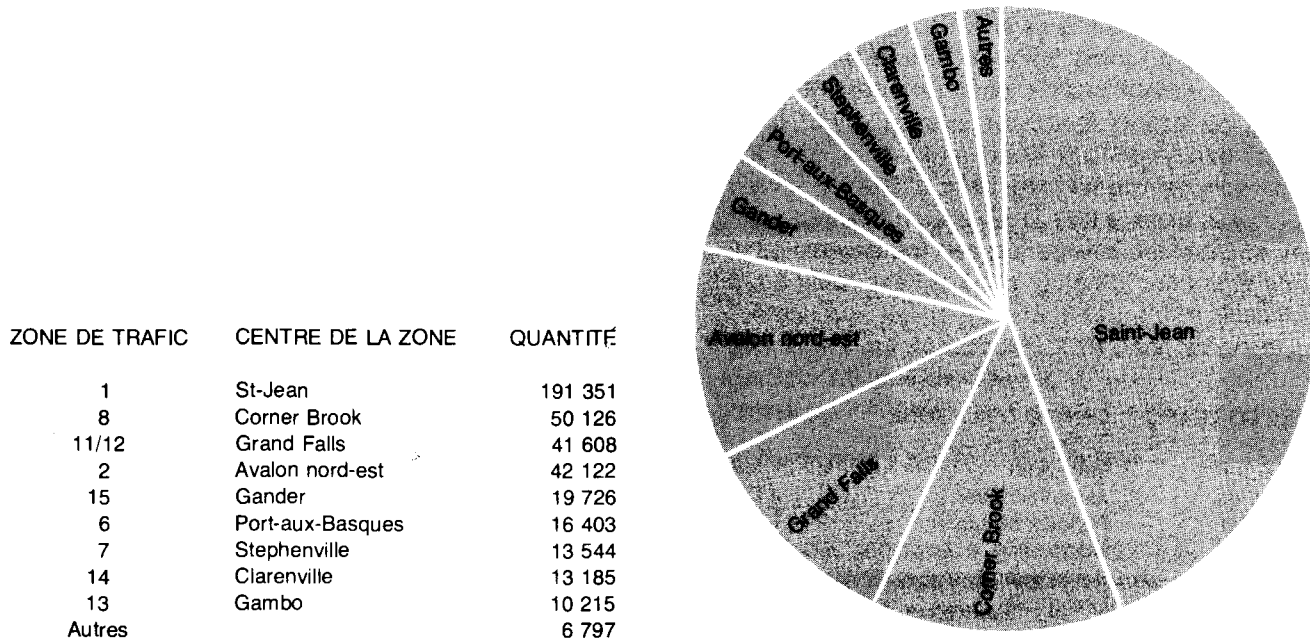


Figure 4-13

PRINCIPALES ZONES D'ORIGINE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER À L'INTÉRIEUR DE L'ÎLE

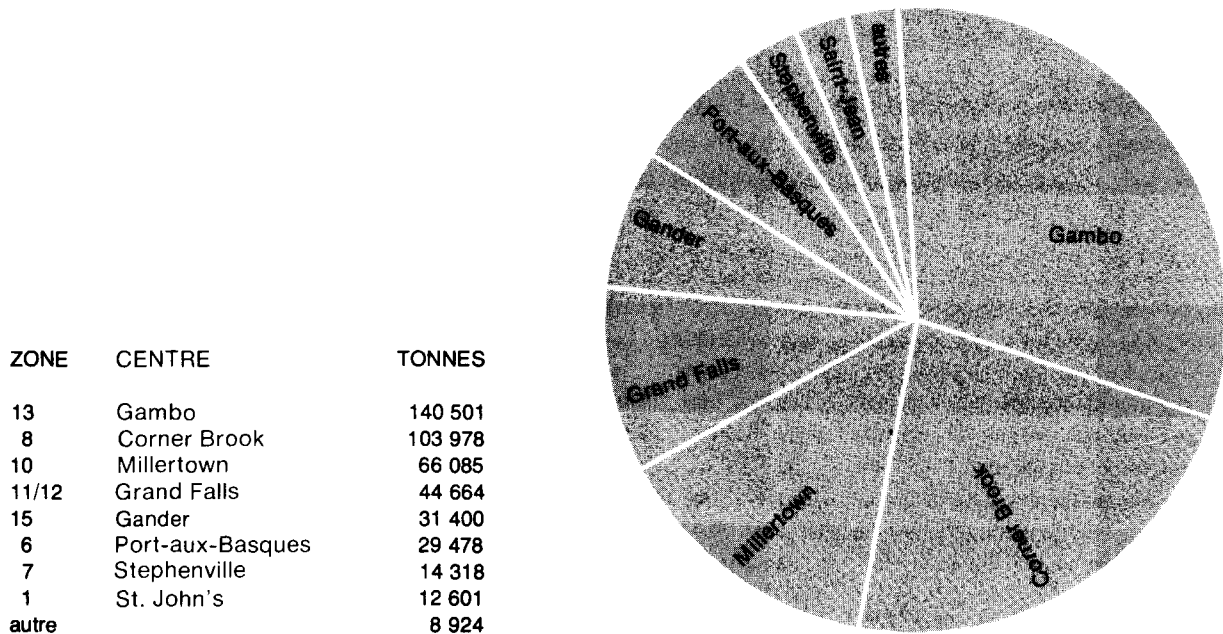
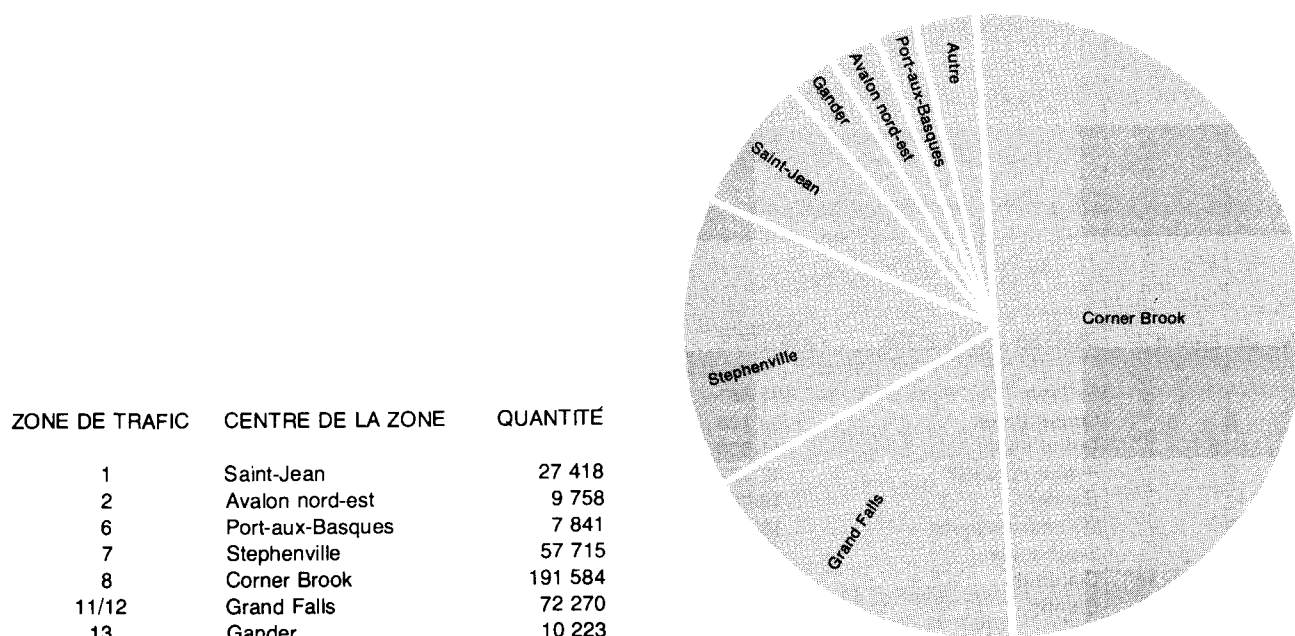


Figure 4-14

ZONES DE DESTINATION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER À TERRE-NEUVE, PAR POURCENTAGE



été reçues à Corner Brook, soit beaucoup plus que la quantité qu'ont eue les autres zones. En effet, les zones 11 et 12 ont reçu 72 270 tonnes, la zone 7, 57 715 tonnes et la zone 1, 27 418 tonnes.

Des 191 000 tonnes de marchandises entrant à Corner Brook, il y avait 187 587 tonnes de produits forestiers, dont 134 197 provenaient de la zone 13 (Gander). Deux autres zones, Grand Falls (24 750 tonnes) et Port-aux-Basques (16 785 tonnes) ont grandement contribué à cette forte quantité. Le reste des marchandises transportées par chemin de fer

représentait des quantités assez faibles, soit 3 937 tonnes, dont 3 736 tonnes de produits agricoles et d'aliments en provenance de St-Jean. Le tableau 4-5 donne la répartition des marchandises transportées par chemin de fer à l'intérieur de l'île.

3. Marchandises exportées de l'île par chemin de fer

En 1976, 71 832 tonnes de marchandises ont été exportées de l'île, soit une quantité inférieure aux marchandises importées et à celles transportées par

Tableau 4-5 Zones de destination des marchandises transportées par chemin de fer à l'intérieur de l'île—1976

MARCHANDISES	1	2	3	6	7	8	9	10	11/12	13	14	15
Produits forestiers	161	146	129	1 015	56 241	187 587	32	—	72	360	—	601
Minerais, minéraux et métaux	38	40	9	—	115	—	6	192	66 033	12	—	—
Véhicules et équipement	—	—	—	44	—	24	—	—	93	23	—	—
Produits manufacturés et divers	1 732	20	32	168	2	196	—	—	303	7	42	42
Matériaux de construction de base	25 179	9 512	170	4 115	1 010	41	—	100	1 327	1 992	1 274	2 337
Carburants et produits chimiques	83	20	—	1 824	15	—	—	—	8 902	7 273	32	5
Produits agricoles et aliments	205	12	82	614	332	3 736	210	20	540	15	—	—
Céréales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagons de groupage, wagons rail-route et divers	20	8	81	—	—	—	—	—	21	21	21	19
	27 418	9 758	503	7 780	57 715	191 584	248	312	77 291	9 703	1 369	3 004

chemin de fer à l'intérieur de l'île. La seule grosse quantité d'exportations a été les 37 757 tonnes de produits forestiers expédiées de la zone 8 (Corner Brook) aux États-Unis. Les expéditions d'exportation par chemin de fer en provenance d'autres zones étaient assez faibles, en général inférieures à 5 000 tonnes, sauf pour les zones 1 et 7. La zone 7 (Stephenville) a fourni 1 892 tonnes de produits forestiers qui ont été expédiés à la zone 23B (Québec à l'exclusion de Montréal) et 1 916 tonnes de ces mêmes produits ont été transportés en Ontario. La principale marchandise exportée par chemin de fer en provenance de la zone 1 (St-Jean) était les produits agricoles et les aliments, dont 1 597 tonnes ont été acheminées vers la zone 23B. A part ces quelques produits, aucune autre quantité importante de marchandises n'a été exportée de Terre-Neuve par chemin de fer, en 1976. La répartition pourcentuelle par zone d'origine est donnée à la figure 4-15, mais celle en fonction des secteurs de destination et des marchandises n'a pas été donnée pour les exportations par chemin de fer, en raison des quantités assez faibles.

TRANSPORT AÉRIEN

Transport aérien de passagers—1976

En 1976, les sociétés d'aviation qui desservent Terre-Neuve ont transporté en tout 629 968 passagers.

Transport intraprovincial

En 1976, 152 647 voyageurs ont pris l'avion pour se déplacer à l'intérieur de l'île de Terre-Neuve, ce qui représente 24% du trafic aérien de la province. Le tableau 4-6 donne les principaux lieux d'origine de 91,9% des passagers et les destinations de 93,1%. La zone 1 (St-Jean) fut le plus important lieu d'origine puisqu'elle fournit 34% du trafic. Vinrent ensuite la zone 13 (Gander) avec 17,8%, la zone 9 (Deer Lake) avec 15,8%, la zone 18 (Goose Bay) avec 12,9%, et la zone 19 (Wabush) avec 11,7%. Deer Lake fut la destination de 16 320 passagers en provenance de la zone 1 et Gander fut celle de 17 480 d'entre eux.

Le classement des principales destinations ressemble à celui des lieux d'origine et, comme le montre le tableau 4-6, les pourcentages sont très similaires. Les passagers qui débarquent à St-Jean viennent surtout de Deer Lake et de Gander.

Transport à destination de l'île

En 1976, 232 561 passagers, ou 37% du nombre total de passagers transportés par les sociétés d'aviations desservant Terre-Neuve, venaient de l'extérieur de la province. Les trois principaux points d'origine furent l'Ontario, la Nouvelle-Écosse (à l'exclusion de North Sydney) et Montréal, qui ont fourni

Figure 4-15

PRINCIPALES ZONES D'ORIGINE DES MARCHANDISES EXPORTÉES PAR CHEMIN DE FER — 1976

ZONE DE TRAFIC	CENTRE	VOLUME
8	Corner Brook	40 272
7	Stephenville	6 627
1	St. John's	5 262
2	N. W. Avalon	2 738
6	Port-aux-Basques	2 405
14	Bonavista	2 062
autres		1 001

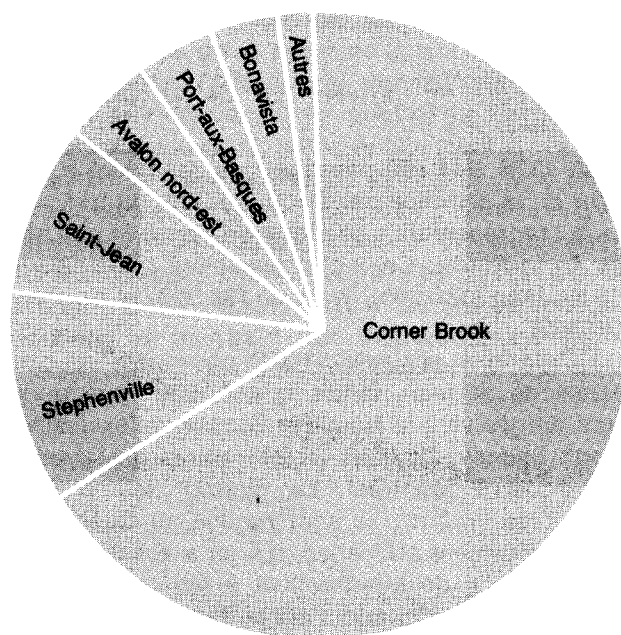


Tableau 4-6 Origine et destination des passagers voyageant par avion dans la province—1976

Zones										
O/D	1	5	7	9	13	15	17	18	19	TOTAL
1	—	—	5 500	16 320	17 480	—	40	5 430	7 460	52 230
5	—	16	—	—	86	—	—	—	—	102
7	5 920	—	—	—	640	—	—	740	930	8 230
9	17 430	—	—	—	900	—	240	2 069	3 530	24 169
13	17 320	64	540	830	278	523	558	2 958	4 250	27 321
15	—	—	—	—	528	—	—	—	—	528
17	40	—	—	230	540	—	—	1 453	10	2 273
18	5 480	—	620	2 244	2 553	—	1 509	5 578	1 820	19 804
19	7 410	—	680	3 580	4 110	—	30	1 980	200	17 990
TOTAL	53 600	80	7 340	23 204	27 115	523	2 377	20 208	18 200	152 647
%	35,1			15,2	17,7			13,2	11,9	93,1

Tableau 4-7 Origine et destination des passagers à destination de la province de Terre-Neuve—1976

O/D	1	5	7	9	13	15	17	18	19	TOTAL
20A	3 600	—	580	1 490	820	—	—	90	150	6 730
20B	36 720	—	3 880	5 210	6 110	—	—	1 010	400	53 340
21	9 410	—	1 010	1 150	1 970	—	—	480	210	14 230
22	1 840	—	80	380	500	—	—	60	10	2 870
23A	20 850	—	3 530	2 400	3 860	—	—	4 640	12 630	47 910
23B	1 220	—	100	80	240	—	—	110	22 840	24 590
24	48 730	—	7 820	1 900	10 140	—	—	980	1 590	71 170
25	7 860	—	990	490	1 310	—	—	910	160	11 721
TOTAL	130 230	—	17 990	13 100	24 950	—	21	8 280	37 990	232 561

74,1% du trafic à destination de la province (voir le tableau 4-7). Les principales destinations des passagers furent St-Jean (55,9%), Gander (10,7%) et Wabush (16,3%).

Transport en provenance de la province de Terre-Neuve

En 1976, 244 760 passagers se rendaient à l'extérieur de la province par avion, ou 39% du trafic total, ce qui représentait la plus grande part du trafic aérien de Terre-Neuve. Ceux-ci provenaient principalement de St-Jean (138 660), Wabush (36 500) et de Gander (28 340).

L'Ontario a accueilli 51 320 passagers en provenance de St-Jean, tandis que 27 960 voyageurs se sont dirigés vers la Nouvelle-Écosse, à l'exclusion de North Sydney. De plus, 22 240 autres passagers ont débarqué à Montréal. La plupart des voyageurs venant de Wabush se sont rendus au Québec, plus particulièrement à Québec, qui en a accueillis 21 020 (à l'exclusion de Montréal) et à Montréal, qui en a reçus 12 660. L'Ontario a été la destination de 12 000 passagers en provenance de Gander.

Les voyageurs en provenance de Terre-Neuve se dirigeaient principalement vers l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et Montréal, qui ont reçus 77 770, 56 030 et

48 960 passagers, respectivement. Des passagers qui venaient de St-Jean, 51 320 se dirigeaient vers l'Ontario et 37 960 vers la Nouvelle-Écosse. D'autre part, 22 240 voyageurs qui ont débarqué à Montréal venaient de St-Jean et 12 660 de Wabush. Le tableau 4-8 donne les détails du trafic en provenance de Terre-Neuve.

Bref, il est apparent que la majorité des passagers aériens proviennent de St-Jean ou se dirigent vers cette ville, tandis que les principales correspondances au Labrador se sont effectuées entre Wabush et Montréal. Les passagers en provenance de la province ou à destination de celle-ci représentent 76% du trafic aérien global. Les principales correspondances à l'intérieur de Terre-Neuve se sont effectuées entre St-Jean, Gander et Deer Lake.

Transport aérien de marchandises—1976

En 1976, 10 702,5 tonnes de marchandises ont été transportées par avion à Terre-Neuve, selon la répartition suivante: 79% à destination de la province, 10,9% en provenance de celle-ci et 9,9% à l'intérieur de Terre-Neuve.

Transport intraprovincial

En 1976, 1 063,8 tonnes de marchandises ont été transportées à l'intérieur de la province, principale-

Tableau 4-8 Origine et destination des passagers quittant la province par avion—1976

O/D	20A	20B	21	22	23A	23B	24	25	26	27	TOTAL
1	3 280	37 960	10 190	1 450	22 240	1 900	51 320	9 350	—	—	137 660
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	580	4 070	1 120	50	3 430	110	8 600	1 240	—	—	19 200
9	1 510	5 700	1 190	300	2 310	110	2 730	710	—	—	14 560
13	760	6 810	2 260	440	3 900	250	12 000	1 910	—	10	28 340
15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
18	270	1 010	830	110	4 420	90	1 370	400	—	—	8 500
19	90	470	240	10	12 660	21 020	1 750	260	—	—	36 500
TOTAL	6 460	56 030	15 830	2 360	48 960	23 480	77 770	13 890	—	—	248 760

ment en provenance de St-Jean (547 tonnes). Les zones 18 (Goose Bay) et 19 (Wabush-Churchill Falls) ont fourni 119,1 et 119,2 tonnes, respectivement. Le tableau 4-9 montre que 263,4 tonnes ont été transportées de St-Jean à Wabush-Churchill Falls, tandis que 43 tonnes l'ont été de Goose Bay à St-Jean et 45,8 tonnes entre Goose Bay et Wabush-Churchill Falls.

Quant aux destinations, les zones 18 (Goose Bay) et 19 (Wabush-Churchill Falls) ont été les principaux points puisqu'elles ont reçus respectivement 428,2 tonnes et 259,1 tonnes soit un total de 64,6% du trafic. Un total de 263,4 tonnes de marchandises ont été transportées de St-Jean à Goose Bay et 111,6 tonnes furent acheminées vers la zone 19.

Transport des exportations

En 1976, 1 176,7 tonnes de marchandises ont été expédiées à l'extérieur de la province. Le principal point d'origine a été la zone 1 (St-Jean), qui a exporté 823,1 tonnes de marchandises, tandis que Goose Bay en a fourni 123,8 pour un total de 80,4%. De ces marchandises en provenance de St-Jean, Montréal a reçu 208,6 tonnes tandis que le reste allait à diverses autres destinations (voir le tableau 4-10).

Montréal a reçu 58,6 tonnes de marchandises en provenance de Goose Bay tandis que le Nouveau-Brunswick fut la destination de 52,3 tonnes. Seulement 65,3 tonnes ont été expédiées de Stephenville à Montréal.

Montréal a été la principale destination puisqu'elle a reçu 371,2 tonnes dont 208,6 provenaient de

St-Jean. L'Ontario, pour sa part, a obtenu 331,5 tonnes de marchandises, dont 281 en provenance de St-Jean.

Transport des importations

En 1976, 8 462 tonnes de marchandises ont été expédiées à Terre-Neuve, surtout en provenance de la zone 21 (Nouveau-Brunswick), 23A (Montréal) et 4 (Ontario) qui ont chacune expédié plus de 2 000 tonnes de marchandises à Terre-Neuve, soit 83% des importations (voir le tableau 4-11). La zone 1 a reçu 4 340,5 tonnes ou 51,2% des importations totales, dont 1 751,6 tonnes provenaient de Montréal et 1 593,7 de l'Ontario. La zone 18 (Goose Bay) a reçu pour sa part 2 077 tonnes dont 1 669,3 venaient du Nouveau-Brunswick. Les zones 1 et 18 ont donc reçu à elles seules 75,8% des importations.

TRANSPORT ROUTIER

Transport routier—1976

Bien que les statistiques au sujet du volume de marchandises transportées par camion à destination et en provenance de la province soient relativement faciles à obtenir du fait que ces données sont réunies par le CN Marine dans son rapport du Service de traversiers dans le Golfe et par le Ministère provincial des transports à ses postes de pesage à Cape Ray, d'autres données relatives aux points d'origine et à la destination de même qu'à la composition des chargements sont presque impossibles à obtenir, sauf par le biais d'une étude importante car les entreprises de camionnage se montrent très désinvoltes à l'égard des statistiques qu'elles enregistrent et qu'elles tiennent.

Tableau 4-9 Origine et destination des marchandises transportées par avion à l'intérieur de la province—1976

O/D	1	7	9	13	17	18	19	TOTAL
1	—	27,7	56,6	88,6	1	263,4	111,6	548
7	7,1	—	—	8	—	9,5	12,2	29,6
9	18,5	—	—	3,6	1	41	39,3	102,5
13	25,6	9	7,3	—	3	33,1	17,4	84,6
17	—	—	2	2	—	60,4	—	60,8
18	43	—	20,9	22,4	—	—	32,8	119,1
19	24	3	11,8	13,8	—	20,8	45,8	119,2
TOTAL	118,2	31,6	96,8	129,4	5	428,2	259,1	1 064,8

Tableau 4-10 Origine et destination des exportations transportées par avion—1976

O/D	20A	20B	21	22	23A	23B	24	25	26	27	TOTAL
1	8	90,3	49,3	1,6	208,6	4,1	281	57,6	80,8	41,8	823,1
7	1	3	16,5	—	65,3	3	20,8	4,7	3,9	1,6	116,2
9	6	6	3,2	4	10,1	—	—	—	—	—	22,3
13	9	4,2	7,9	1	28,6	1,2	29,7	6,5	5,2	4,9	89,2
17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	1,2	11,2	52,3	4	58,6	1	—	—	—	—	123,8
19	1,3	3	1	4	—	—	—	—	—	—	2,1
TOTAL	14,1	115	120,3	2,9	371,2	5,7	331,5	68,8	89,9	48,3	1 176,7

Tableau 4-11 Origine et destination des importations transportées par avion—1976

O/D	1	7	9	13	17	18	19	TOTAL
20A	9,8	9	12	9	—	3	—	23,9
20B	337,7	47,7	28,6	45,3	—	195,6	4,4	659,3
21	288,5	96,4	23,8	102,6	.1	1 669,3	12,7	2 193,4
22	3,5	4	9	8	—	2	3	6,1
23A	1 751,6	259,2	20,1	249,4	—	211,5	322,2	2 814
23B	27,1	8,2	—	2	—	.1	183	220,4
24	1 593,7	262,7	—	227	—	—	—	2 083,4
25	99,2	18,3	—	22	—	—	—	139,5
26	145,3	39,9	—	32,1	—	—	—	217,3
27	84,1	7,6	—	13,7	—	—	—	105,4
TOTAL	4 340,5	741,3	85,1	695	1	2 077	522,6	8 462

La Commission a d'abord pensé qu'un important projet d'entrevues menées auprès des usagers des routes en 1976 par les provinces de l'Atlantique et le Ministère des transports constituerait un bon fonds pour une banque de données utiles sur l'industrie du camionnage. Cependant, un examen attentif de ces données a révélé qu'elles ne se prêtaient pas aux fins de la Commission.

Après avoir examiné certains dossiers de postes de pesage de même que des données provenant d'un certain nombre d'autres sources, la Commission a élaboré un profil statistique de l'industrie. Ces statistiques ont permis de constater que malgré le taux exceptionnellement élevé d'accroissement du transport interprovincial au cours des dernières années et les 280 000 tonnes de marchandises qui ont été expédiées dans la province depuis le continent canadien et les États-Unis en 1976, ce volume est relativement négligeable si on le compare aux 7,8 millions de tonnes de marchandises transportées à l'intérieur de la province. D'autres données relatives au transport interne non incluses dans le présent rapport, constitueront un document d'appui à présenter à une date ultérieure.

TRANSPORT PAR AUTOBUS—1976

En 1976, le service Autocar du CN, système de transport par autobus de l'intérieur de la province, a

enregistré un total de 193 183 passagers. Comme on pouvait s'y attendre, la grande majorité des passagers venait des 5 zones principales illustrées dans la figure 4-16. Il s'agit de: 1 (St-Jean), 11 et 12 (Grand Falls), 8 (Corner Brook), 13 (Gambo/Gander) et 6 (Port-aux-Basques). Ces 5 zones comptaient pour 72% du total tandis que la zone 1 était le point d'origine de 39 074 voyageurs, soit 20%. Les autres 28% venaient des zones 7 (Stephenville), 14 (Bonavista), 2 (Whitbourne), 16 (Springdale) et 9 (Deer Lake).

La majeure partie des voyageurs de la zone 1 se dirigeaient vers les 4 grandes régions suivantes: c'est-à-dire, 9 943 vers la zone 13, 8 637 vers la zone 11 et 12 et 4 003 vers la zone 2. Le plus grand exode de voyageurs des zones 11 et 12 consistait en quelque 9 073 personnes se dirigeant vers la zone 1. Des vingt-six mille cent trois passagers partis de la zone 8, 4 091 d'entre eux se sont rendus vers la zone 1, 3 658 vers les zones 11 et 12 et 3 589 vers la zone 7. Vingt-trois mille quatre cent trente-six personnes ont quitté la zone 13 pour se rendre principalement à la zone 1 (8 437 personnes), à la zone 13 (3 380 personnes) et à la zone 11 et 12 (3 034 personnes). De la plus petite zone importante, 7 937 et 4 790 des 20 905 passagers se sont rendus vers les zones 8 et 7 respectivement.

Les principales destinations et les volumes de trafic les plus élevés étaient les suivants: zone 1, 38 255; zone 26, 691; zone 8, 23 948; et zone 6, 23 158. Ensemble, ces zones représentent 58% de l'ensemble des passagers tandis que la zone 13 en représente 12% et la zone 7, 10%. Les autres 20% étaient répartis entre les quatre autres zones de trafic. La figure 4-16 donne les correspondances par zone des autobus de voyageurs.

Cette figure illustre graphiquement les principaux déplacements des autobus-voyageurs entre les zones. On constate une nette préférence pour les trajets entre le Centre de l'île et la presqu'île Avalon ainsi que Corner Brook et Port-aux-Basques. A noter toutefois que dans les deux cas, les déplacements se font dans les deux sens.

Il existe évidemment bien d'autres couples de villes mais les régions mentionnées ci-dessus sont les plus achalandées.

La figure 4-17 montre que la distance d'environ 90% de tous les voyages est inférieure à 350 milles et que 50% des déplacements sont de moins de 150 milles. La courbe de fréquence cumulative pour novembre est sensiblement la même que pour la période du 30 juillet au 19 août 1976, ce qui porte à conclure à la similitude de la longueur des trajets pendant toute l'année et à une différence principalement de volume. La figure 4-18 confirme cette affirmation et met davantage en évidence la très grande fréquence des voyages de 101 à 150 milles alors que ceux de 0 à 50, de 51 à 100 et de 201 à 250 milles, de leurs côtés, trouvaient un assez grand nombre de clients. Les voyages de plus de 301 à 350 milles étaient effectivement très peu fréquents.

La figure 4-19 est un état mensuel du nombre total des voyageurs du service Autocar du CN en 1976. Il semble y avoir deux importantes périodes de pointe dans le transport par autobus, la plus petite se manifestant autour des mois de mars et avril avec près de 19 927 personnes et l'autre en juillet et août avec à peu près 22 126 passagers. A noter toutefois que ces chiffres ne tiennent pas compte des détenteurs de passes du CN. Après cette dernière période, le service a accusé une baisse d'utilisation graduelle qui a cessé avec la reprise de janvier où quelque 16 378 personnes y ont eu recours.

En résumé, le service Autocar du CN sert manifestement davantage pour les voyages de moins de 350 milles, soit surtout pour des déplacements en provenance et à destination du centre de Terre-Neuve vers les côtes est et ouest. Les périodes de pointe se situent en juillet et août, mars et avril et aussi dans une moindre mesure, en janvier. L'utilisation du service Autocar a augmenté depuis 1973 comme en fait état le tableau 4-12, malgré une certaine tendance à la stabilité en 1976.

Tableau 4-12 Passagers du service autocar du CN

1973	1974	1975	1976
163 583	178 540	193 730	193 183

SERVICE DE TRAVERSIER DU GOLFE

1. Trafic passagers

Le trafic de passagers traversant le détroit de Cabot peut se répartir en deux catégories, soit le trafic à destination et celui en provenance de Terre-Neuve. Entre 1973 et 1975, le volume du trafic s'est accru de façon soutenue pour subir une légère baisse en 1976. Les statistiques du trafic sortant de la province furent aussi à la hausse puisqu'en 1976 140 930 voyageurs utilisaient ce service comparativement à 121 149 en 1973 (voir le tableau 4-13).

Tableau 4-13 Trafic passagers dans le Golfe

Année	De Port-aux-Basques à North Sydney	De North Sydney à Port-aux-Basques	Total
1973	121 149	127 578	248 727
1974	133 081	144 614	277 695
1975	141 704	152 994	294 698
1976	140 930	148 981	289 913

Le service d'Argentia, qui est assuré seulement cinq mois par année, soit de juin à octobre, a absorbé environ 13% du trafic global de passagers en 1976. Ce service a desservi en tout 41 769 voyageurs, dont 21 230 sortaient de la province, tandis que le service de Port-aux-Basques acheminait, au contraire, plus de passagers en direction de Terre-Neuve. A noter que les statistiques des départs d'Argentia en 1976 ne se rapportaient qu'à trois mois (voir le tableau 4-14).

Tableau 4-14 Trafic passagers à Argentia

Année	D'Argentia à North Sydney	De North Sydney à Argentia	Total
1973	12 404	10 462	22 866
1974	17 009	13 024	30 033
1975	26 088	20 811	46 899
1976	20 230	16 310	41 769

La courbe globale a atteint son sommet en 1975 pour baisser d'environ 5 000 passagers en 1976. La proportion du trafic global d'Argentia s'est accrue régulièrement pour passer de 8,4% en 1973 à 14% en 1976.

2. Transport de véhicules de passagers

Le tableau 4-15 indique que le nombre de véhicules de passagers transportés par le service de traversier sur la côte ouest s'est accru de façon soutenue jus-

Figure 4-16

NOMBRE DE VOYAGES À TERRE-NEUVE DU SERVICE AUTOCAR DU CN EN 1976

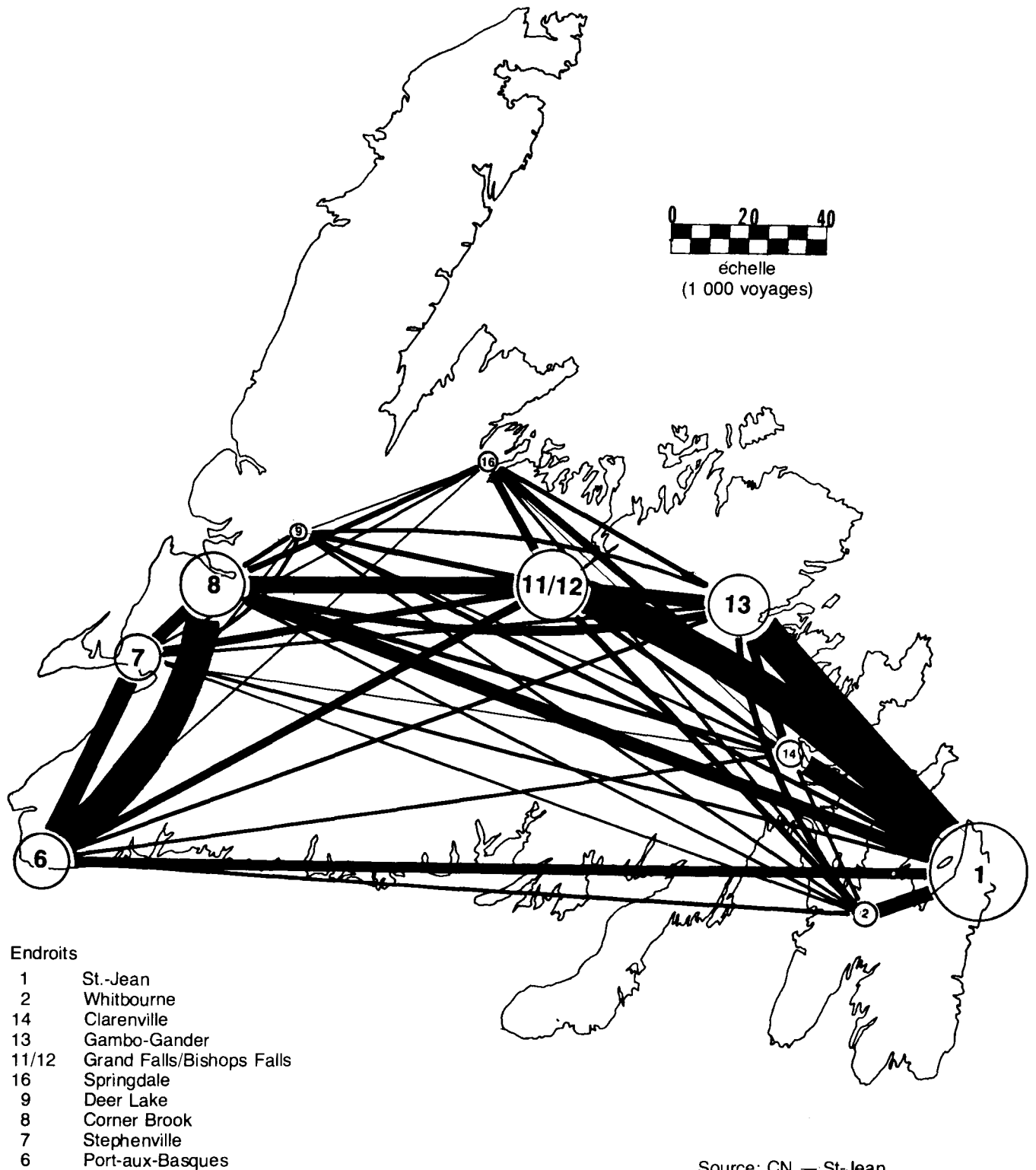


Figure 4-17

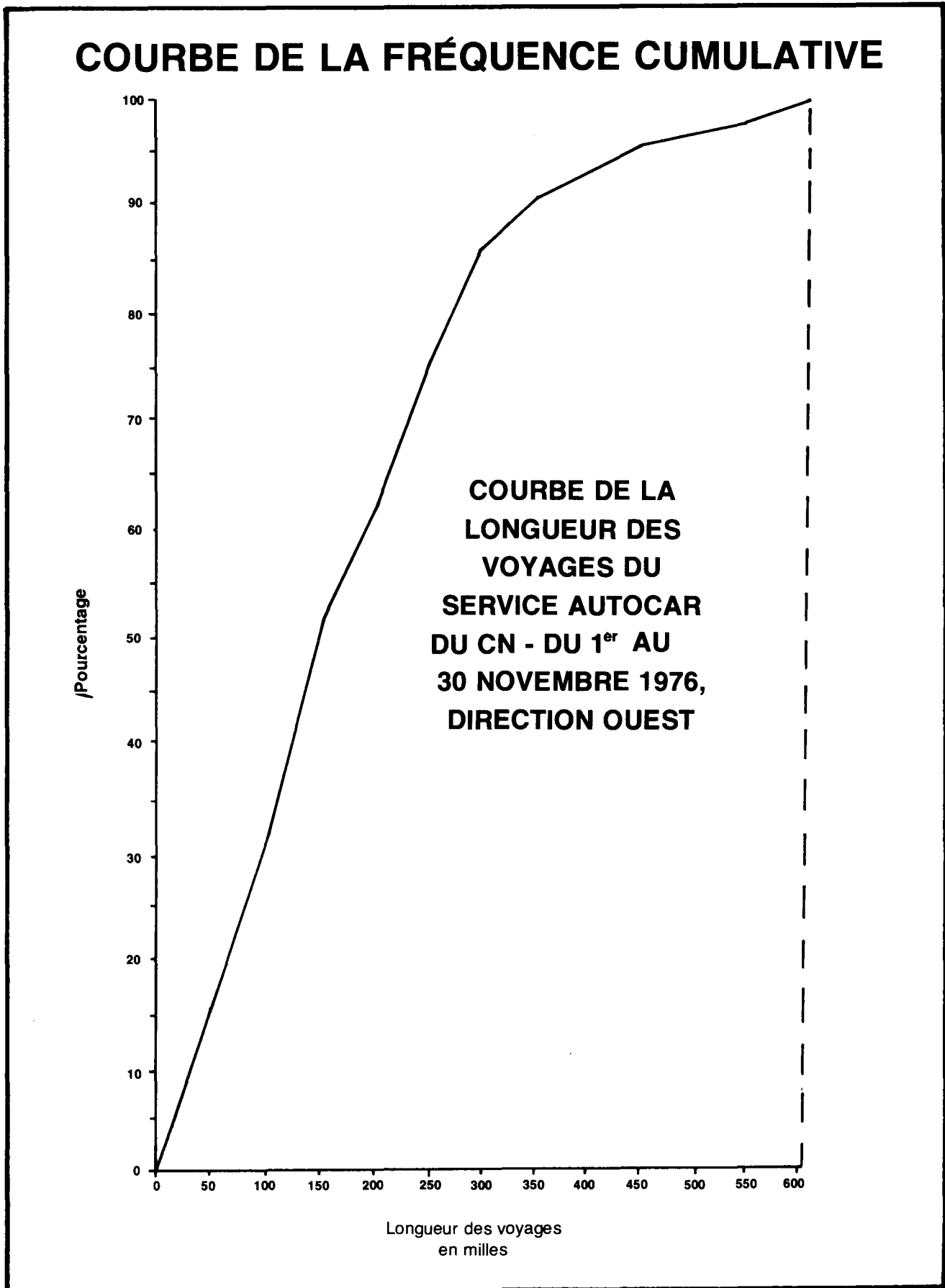


Figure 4-18

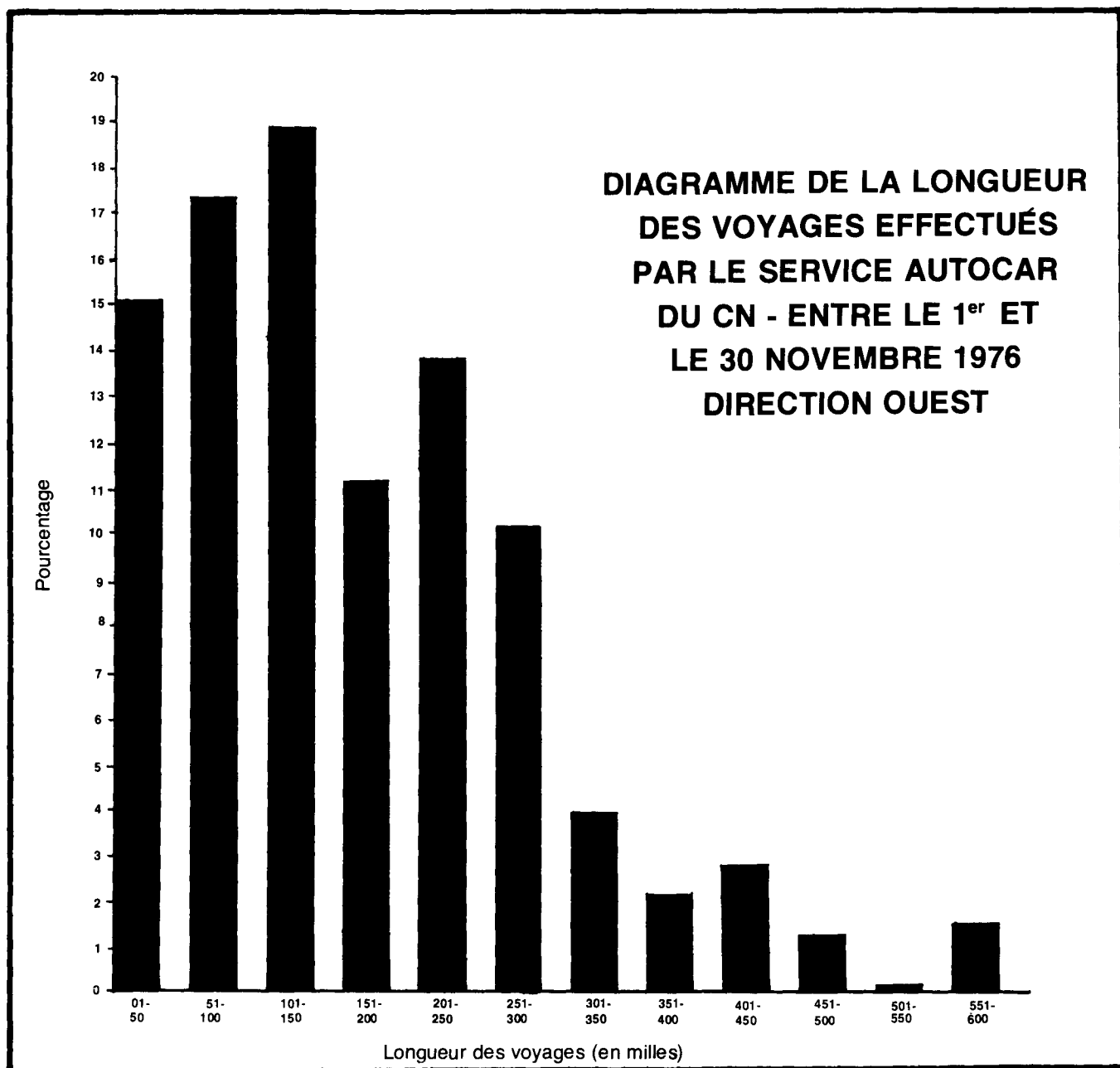
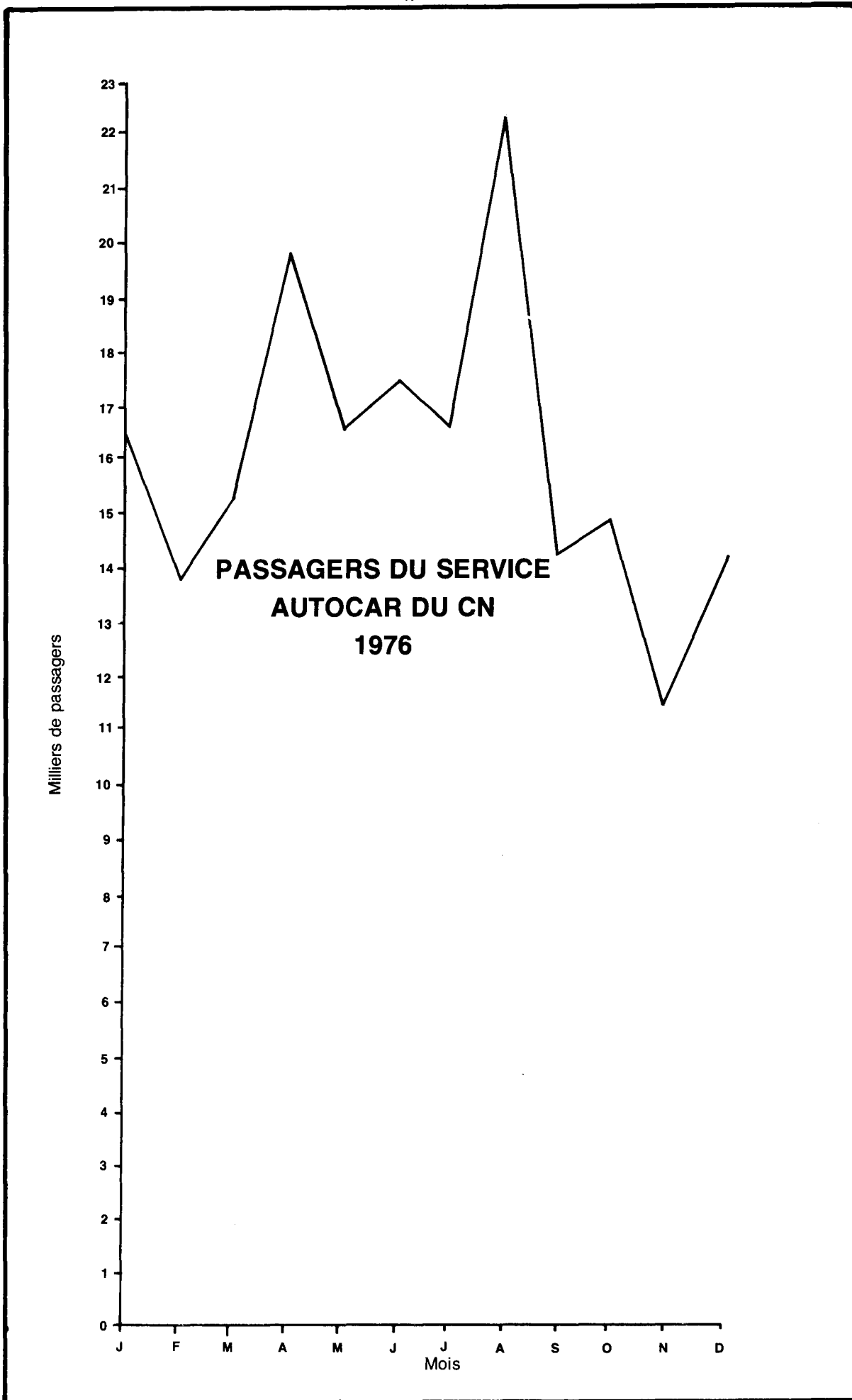


Figure 4-19



qu'en 1975. En 1976, ce secteur a subi une faible baisse semblable au reste du trafic.

Tableau 4-15 Véhicules de passagers (Port-aux-Basques)

Année	De Port-aux-Basques à North Sydney	De North Sydney à Port-aux-Basques	Total
1973	31 469	34 408	65 877
1974	35 350	39 477	74 827
1975	36 780	41 002	77 782
1976	35 178	38 359	73 537

Les véhicules entrant dans la province étaient un peu plus nombreux que les véhicules sortant. Le tableau 4-16 montre la croissance du trafic du service d'Argentia, du moins jusqu'en 1976. Les statistiques de 1976 se rapportent à trois mois seulement sauf pour ce qui est du total de cette année-là. De plus, le trafic sortant a toujours été supérieur au trafic entrant dans le cas d'Argentia.

Tableau 4-16 Véhicules de passagers (Argentia)

Année	D'Argentia à North Sydney	De North Sydney à Argentia	Total
1973	3 298	2 998	6 296
1974	4 353	3 372	7 725
1975	6 320	5 142	11 462
1976	4 955 (3 mois seulement)	3 985 (3 mois seulement)	13 839

3. Fret ferroviaire

En 1976, le service de traversier de la côte ouest a transporté environ 392 214 tonnes de fret ferroviaire provenant du continent (voir le tableau 4-17).

Tableau 4-17 Fret ferroviaire

Année	De North Sydney à Port-aux-Basques	De Port-aux-Basques à North Sydney	Total
1973	409 115	72 504	481 619
1974	472 431	92 904	565 335
1975	486 431	84 635	571 068
1976	392 211	62 880	455 094

Il y a donc eu une diminution du nombre de tonnes de fret en 1976 par rapport à 1973. Le nombre de tonnes des exportations est également passé de 72 504 en 1973 à 62 880 en 1976. Les totaux montrent la même courbe de déclin, sauf pour la faible hausse des années 1974 et 1975. Comme le révèlent

les statistiques, les importations de fret ferroviaire étaient beaucoup plus considérables que les exportations. Le service de traversier a transporté 15 027 wagons en 1976 comparativement à 18 893 en 1975, comme en fait état le tableau 4-18.

Tableau 4-18 Nombre de wagons

Année	Nombre de wagons transportés
1973	15 902
1974	18 072
1975	18 893
1976	15 027

4. Camionnage

Le tableau 4-19 donne le volume des importations et des exportations acheminées par camion et transportées par traversier du Golfe.

Tableau 4-19 Volume estimatif de marchandises acheminées par camion en direction ou en provenance de Terre-Neuve

Année	Volume en provenance de Terre-Neuve	Volume en direction de Terre-Neuve	Total
1973	49 464	122 295	171 759
1974	55 379	133 274	188 653
1975	96 590	201 000	297 590
1976	136 028	238 340	374 369

Les volumes de marchandises sont en hausse de façon très nette, autant au niveau des importations que des exportations, et cette augmentation paraît surtout au niveau des totaux. Le nombre et le genre de camions transportés par les traversiers du Golfe sont donnés au tableau 4-20, qui indique que même si le trafic global de camions augmente, cette courbe à la hausse découle de l'usage considérablement supérieur de semi-remorques sur les autoroutes de la province.

Tableau 4-20

Année	Nombre de camions ordinaires	Nombre de semi-remorques	Total
1973	2 941	6 049	8 990
1974	2 492	6 753	9 245
1975	2 883	10 635	13 518
1976	2 779	14 468	17 247

Chapitre V

Évaluation du réseau de transport terre-neuvien

Introduction

Certaines parties du présent rapport ont exposé l'importance et le genre de services de transport disponibles dans cette province, ainsi que leur niveau actuel d'utilisation. La présente partie se veut une évaluation du réseau de transport à cette fin, et dégage certaines conclusions quant à sa capacité de répondre à la demande existante.

Les critères servant à évaluer les diverses composantes du réseau peuvent se diviser en quatre grands groupes soit:

- a) La comparaison entre les installations matérielles et les normes acceptées par l'industrie d'autres provinces.
- b) Les structures des coûts, notamment celles du financement public et des tarifs.
- c) Les caractéristiques des services, notamment la durée du transport, le confort, la sécurité, la durée du transit, les pertes/dégâts et la fiabilité.
- d) Les incidences sociales et économiques sur la production industrielle, le tourisme, etc.

Les paragraphes suivants étudient chaque mode de transport à la lumière d'une partie ou de la totalité de ce qui précède. En conclusion, nous examinerons l'ensemble du réseau comme entité distincte et nous évaluerons dans quelle mesure il atteint les objectifs de transport de la province.

Évaluation des activités du CN Rail

1. Efficacité des installations fixes

La possibilité pour une entreprise ferroviaire d'offrir un service de haut calibre et de concurrencer efficacement d'autres modes de transport et transporteurs pour une part du marché des passagers et des marchandises est largement fonction du genre et de l'état

des installations fixes servant à assurer le service en question. Pour ce qui est de Terre-Neuve, on sait que les installations fixes comprennent une ligne à voie étroite (écartement des rails de 3 pi 6 po) par rapport à l'écartement (4 pi 8½ po) qu'on trouve sur le continent. A lui seul, le faible écartement des rails ne suffit toutefois pas à expliquer la médiocrité du service ni la stagnation économique, mais on croit généralement dans cette province que le remplacement des voies étroites par d'autres à écartement normal serait de nature à résoudre tous les problèmes du chemin de fer. Il existe cependant d'autres facteurs liés aux installations fixes, qui n'ont rien à voir avec l'écartement des rails et qui nuisent sérieusement au service du CN Rail à Terre-Neuve, à savoir 1) les caractéristiques de conception géométrique de la ligne, 2) les capacités de transport de la ligne et 3) les problèmes de correspondance avec le service du Golfe.

Outre le fait d'être étroite, la ligne ferroviaire originale ne répond pas à des normes très rigoureuses de conception géométrique. Les courbes sont généralement plus accentuées et, sans les raccordements paraboliques nécessaires et les pentes appropriées, sont généralement plus raides que celles de la plupart des lignes ferroviaires nord-américaines. A des fins de comparaison, le tableau 5-1 donne les normes géométriques de deux lignes des provinces Maritimes en plus de celles de Terre-Neuve. On peut constater que la ligne terre-neuvienne présente des courbes plus fréquentes et plus accentuées, des pentes plus raides et possède une capacité de transport moindre que les autres lignes. Ces caractéristiques nuisent particulièrement à l'exploitation du chemin de fer et par conséquent à la qualité du service qu'il peut offrir aux passagers. Par exemple, les vitesses de déplacement

Tableau 5-1 Normes de conception géométrique de certains chemins de fer de la région de l'Atlantique

	Terre-Neuve	Chemin de fer Intercolonial (N.B./N.-É.)	Subdivision de Kensington (Représentante des lignes de l'Île-du-Prince-Édouard)
Écartement	Étroit	Normal	Normal
	(3 pi 6 po)	(4 pi 8½ po)	(4 pi 8½ po)
Courbes	De 0° à 15°. Courbes simples. Aucun raccordement parabolique. Plus de 1 700 courbes sur la ligne principale entre St-Jean et Port-aux-Basques. Distance de 547 milles. 30% de courbure ou 213 milles.	De 0° à 7°. Courbes avec raccordements paraboliques 98% des courbes ont moins de 3°. 414 courbes entre Campbellton, (N.-B.) et Halifax, (N.-É.). Distance de 375 milles, c'est-à-dire 29% de courbure ou 109 milles.	De 1° à 0° à 9° à 0° 116 courbes sur une distance de 84 milles, ou 19% de courbure des voies.
Pentes	Environ 55% de la voie principale présente des pentes de 1% à 3%.	Pentes de 1 à 1.2% pour 13% ou 47.75 milles. Le reste se compose de pentes de moins de 1%.	Pentes de 1 à 1.2% pour 37% ou 31.06 milles. Le reste se compose de pentes de moins de 1%.
Hauteur libre	22 pi 6 po	22 pi 6 po	22 pi 6 po
Dégagement latéral	6 pi	6 pi	
Capacité des wagons	142 000 lb (permise)	263 000 lb	Varie de 142 000 lb à 220 000 lb

ment sont fortement limitées par la courbure excessive. Terre-Neuve compte 309 milles de voies ferrées où les vitesses sont réduites à 30 milles à l'heure ou moins comparativement aux vitesses normales de 50 milles à l'heure qui caractérisent la plupart des lignes nord-américaines. Les répercussions immédiates de cet état de choses sont (a) un accroissement de la durée du transport et donc de l'insatisfaction des usagers, (b) ainsi qu'une hausse des frais d'exploitation et par conséquent des tarifs à l'usager.

Le mauvais alignement, joint à l'étroitesse des rails, a un autre effet préjudiciable qu'on ne retrouve généralement pas ailleurs au Canada du fait qu'il limite l'assortiment et le genre de matériel susceptible d'être utilisé sur la ligne de Terre-Neuve. Par exemple, les risques de retournement dans les courbes accentuées empêchent la plupart des services rail-route, courants sur les lignes principales, de desservir la province.

Les pentes fréquentes, longues et raides, ont pour effet de restreindre la longueur des convois. Puisque les locomotives nécessitent plus de puissance pour traîner des convois de même longueur à Terre-Neuve que sur le continent, le nombre de wagons et la charge payante totale par convoi sont un peu moindre que ceux rencontrés dans d'autres provinces, ce qui se traduit encore une fois par un accroissement des frais d'exploitation.

La faible capacité de transport de la ligne (restreinte à 142 000 lb comparativement à un minimum de 220 000 lb pour la plupart des autres lignes du continent) limite en outre l'efficacité des installations fixes, ce qui réduit évidemment la charge payante par wagon. Par exemple, la charge moyenne par wagon sur le continent dépasse 40 tonnes alors qu'elle se limite à environ 25 tonnes à Terre-Neuve. Bien que

selon toute probabilité, l'usager terre-neuvien n'utiliserait pas davantage l'accroissement de capacité de transport (du fait que la taille des entreprises terre-neuviennes est telle qu'elle se prête généralement davantage à de petites expéditions, il existe toutefois certains produits qui pourraient sûrement être expédiés en plus grande quantité et donc à meilleur coût pour l'exploitant, comme le ciment, le bois à pâte, l'acier et le pétrole. Les restrictions de charge imposées sur la ligne de Terre-Neuve limitent donc la capacité de concurrence du CN pour ces produits.

Finalement, le facteur qui nuit le plus sérieusement à l'exploitation ferroviaire à Terre-Neuve ne se limite pas à la ligne de la province, encore qu'il soit associé aux installations fixes. Il s'agit du problème de correspondance lié au transport de wagons dans le Golfe et au remplacement des bogies ou au transbordement du fret de façon à pouvoir les adapter à la ligne de Terre-Neuve.

L'existence même du Golfe est un fait inéluctable et bien que le transbordement de bogie à bogie ait été rationalisé et peut maintenant accommoder 80% de toutes les arrivées de wagons, il en restera toujours au moins 20% (pour des raisons indépendantes de la volonté du CN) qui devront passer par cette méthode. Par exemple, les sociétés CP et US Rail ne permettront pas ce type de transbordement. Même compte tenu de la forte incidence des transbordements de bogie à bogie, les retards occasionnés au transport du fret font partie intégrante du réseau. Dans les meilleures conditions, le transbordement d'un wagon par ce procédé prend 15 minutes, ce qui, pour une charge de traversier de 40 wagons, signifie un retard de 10 heures. Puisqu'il n'est pas rentable d'exploiter un convoi qui n'a que 40 wagons, il faut compter un autre délai dans l'attente d'un second traversier pour

pouvoir décharger et achever le transbordement des wagons. A cause du problème de correspondance, il faut donc compter avec un retard de 1 à 2 jours, ce qui ajoute à l'insatisfaction des usagers et réduit la possibilité du chemin de fer de concurrencer d'autres modes de transport qui n'éprouvent pas les mêmes problèmes.

En dépit de cette lacune inhérente au chemin de fer, la Commission n'a pu trouver aucun argument pour prouver le bien-fondé de l'accusation voulant qu'il néglige délibérément des installations fixes en vue d'une fermeture éventuelle. Au contraire, il semble que le chemin de fer soit entretenu de façon raisonnable et suffisante compte tenu de la demande. De 1950 à 1977, d'importants programmes de remplacement du rail léger de 70 lb par le rail plus lourd de 85 ou 100 lb, de renouvellement des traverses, de reballastage des voies et d'améliorations des ponts ont vu le jour. Le tableau 5-2 donne un exemple des dépenses affectées aux postes des rails et des traversiers.

Tableau 5-2 Immobilisations en rails et traverses, 1971-1976

Année	Rails (\$)	Traverses (\$)	Total (\$)
1971	554,600	283,900	838,500
1972	679,400	427,300	1,106,700
1973	404,200	496,500	900,700
1974	890,000	622,500	1,512,500
1975	1,659,100	589,700	2,248,800
1976	—	724,000	724,000
1977	224,000	919,700	1,143,700

Puisqu'il n'existe aucun ensemble de normes qui permettrait une évaluation ou une comparaison significative des lignes ou tronçons de ligne de chemin de fer, on admet généralement que les rails et les traversiers doivent être entretenus dans un état qui soit au moins normalisé, ce qui revient à dire que le reste de leur durée de vie devrait être de 50% de leur vie utile totale. A cet égard, le CN a largement rempli son engagement puisque les programmes annuels d'entretien maintiennent la ligne dans un état supérieur à la normale.

Mais ce chiffre ne dit absolument rien de la pertinence des installations fixes en regard de leur rôle à jouer. Le système de notation utilisé par le CN pour coter toutes ses lignes de chemin de fer au Canada montre toutefois que la ligne est suffisante pour répondre à la densité du trafic à desservir. A noter que c'était également l'opinion exprimée par les auteurs de l'Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien (1974).

Bien que rien n'indique que la ligne de chemin de fer soit négligée et qu'au contraire, elle est raisonnablement bien entretenue, il semble également que le

CN n'ait virtuellement rien fait depuis 1949 pour améliorer la ligne dont il a hérité à l'époque. Sauf pour l'élargissement limité de la plate-forme et les travaux d'entretien susmentionnés, la ligne actuelle ressemble beaucoup à celle originalement construite. La voie étroite et sinueuse est démodée face à la plupart des lignes nord-américaines et constitue, comme telle, un sérieux obstacle à l'exploitation efficace du rail dans cette province.

Mise à part la réfection complète de la ligne avec des rails à écartement normal, très peu de choses pourraient encore améliorer le chemin de fer actuel au point de le rendre concurrentiel avec d'autres modes de transport. Même si le rail était reconstruit, il n'en demeure pas moins que l'existence inéluctable du Golfe et que les problèmes inhérents à la traversée des wagons dans un délai et moyennant un coût raisonnables feraient du chemin de fer de cette province un service inférieur aux normes applicables à d'autres modes de transport.

2. Efficacité des services de transport ferroviaire du fret

L'évaluation de la qualité du service offert par le CN est très difficile à faire puisqu'il n'existe aucune technique objective de mesure permettant une évaluation fidèle. On peut toutefois en comparer certaines caractéristiques avec ce qui se passe ailleurs et en relever les différences, mais cette façon de procéder ne permet pas de dire si le service est satisfaisant puisque certaines régions pourraient être plus ou moins dépendantes de ce service et donc exprimer des opinions divergentes quant à sa qualité. La Commission a choisi d'évaluer cette qualité selon deux critères bien déterminés. Elle a d'abord analysé et étudié les opinions des usagers (déterminées par un sondage détaillé) et a ensuite observé les caractéristiques quantifiables du service, comme la durée du transit, la fiabilité, les pertes et dégâts, etc., et en a noté les différences au cours des dernières années pour vérifier si elles s'améliorent ou se détériorent.

a) Opinion des usagers

Le sondage d'opinion effectué par la Commission portait sur un échantillon de plus de 1 000 ménages dispersés dans la province et comprenait en plus une entrevue détaillée auprès de 65 des plus grandes entreprises industrielles et commerciales qui, pour diverses raisons, n'ont pas fait de représentations aux audiences publiques. Elle a en outre analysé les informations fournies par les nombreux organismes et établissements commerciaux qui ont fait des représentations. Mais puisque le service de transport touche plus directement le monde commercial et industriel, les opinions étudiées ici sont principalement celles de ce secteur.

Le service ferroviaire de transport du fret offert par le CN fait l'objet d'un mécontentement général. Voici les facteurs principaux de mécontentement:

- (i) durée de transit excessive;
- (ii) fiabilité médiocre attribuable à la forte variabilité des durées de transit;
- (iii) inaccessibilité du matériel spécial (p. ex. de wagons frigorifiques au cours des saisons de pointe);
- (iv) difficulté de retrouver l'origine des avaries;
- (v) forte incidence d'avaries;
- (vi) manque d'accessibilité à la direction;
- (vii) absence de services à domicile; et
- (viii) coût élevé du service.

La Commission n'a pas eu le temps d'instruire toutes les plaintes susmentionnées, mais elle est convaincue qu'en ce qui a trait aux expéditeurs, les problèmes éprouvés sont réels et ont été la raison principale de l'abandon progressif et dramatique du rail pour d'autres modes de transport au cours des dernières années. Le tableau 5-3 ci-dessous montre l'ampleur de cette évolution. Parmi les 65 sociétés interviewées, 29 sont passées du rail à un autre mode de transport au cours des dernières années. Qui plus est, aucune société n'a fait l'inverse au cours de cette période, c'est-à-dire abandonner un autre mode de transport pour le rail.

Tableau 5-3 Nombre de société qui ont changé de mode de transport au cours des dernières années

PASSAGE DU TRANS- PORT	AU TRANSPORT			
	Routier	Ferroviaire	Aérien	Maritime
Routier				2
Ferroviaire	25			4
Aérien				
Maritime	8		2	

Le sujet de mécontentement le plus fréquemment mentionné fut l'incapacité du rail de livrer les marchandises de façon régulière et dans un délai raisonnable. Le délai moyen de 20 jours ne devaient attendre les usagers du chemin de fer ne souffrait aucune comparaison possible avec celui de 6 jours seulement qu'exigeait le transport routier. Malgré cet inconvénient, certains usagers ont laissé savoir que si la durée du transit était constante, il serait possible d'organiser certaines activités des sociétés de façon à les accorder aux horaires du chemin de fer. On a toutefois signalé que les durées de transit ferroviaire étaient très rarement constantes et une société a même déclaré avoir attendu jusqu'à 40 jours avant de voir ses marchandises acheminées du continent vers Terre-Neuve.

b) Durées du transit

Comme on l'a déjà dit, les durées de transit auxquelles faisaient allusion les usagers du chemin de fer étaient généralement excessives par rapport à celles exigées par d'autres modes de transport. Malgré cet inconvénient, il semble que le CN ne soit largement amélioré à cet égard. Le tableau 5-4 donne un exemple des durées de transit prélevées au hasard des dossiers du CN. Elles sont significativement plus courtes que celles signalées dans l'Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien. Puisque la méthode consistant à faire traverser le Golfe aux wagons et à les transborder sur la ligne à faible écartement représente une partie importante de la durée totale du transit, on peut supposer sans crainte de se tromper que la baisse de densité du trafic ferroviaire en 1976 et que la réduction correspondante de la congestion du service du Golfe expliquent cette amélioration. Les contraintes imposées par le Golfe et la capacité de transbordement sont certes de nature à prolonger les délais d'attente à Port-aux-Basques ou North Sydney. Ces facteurs ont tendance à montrer que plus la demande des services ferroviaires s'accroît, plus les durées de transit se prolongent en raison des contraintes imposées par la capacité de transport du service du Golfe. Cet argument se justifie par le nombre de wagons refoulés (arriérés) dans les cours terminus. En 1974, année durant laquelle le trafic ferroviaire atteignait son point culminant, jusqu'à 800 wagons étaient parfois entassés à North Sydney alors qu'en 1977, année où le trafic ne représentait que 60% du niveau de 1974, on n'enregistrait virtuellement aucun arriéré de wagon.

Bien que la Commission relève l'écart plutôt important qui existe entre les durées de transit signalées par les clients et celles des dossiers du CN, on n'a pas cherché à accorder les deux. La durée de transit prévue, qu'elle soit réelle ou non, est toutefois celle dont le client tient compte pour faire son choix du mode de transport. Il se pourrait donc que les durées mentionnées par les usagers soient un reflet de la longue expérience qui les a amenés à abandonner le transport ferroviaire du CN pour adopter un autre mode quelconque de transport.

c) Fiabilité

Bien que l'expérience et la pratique révèlent que les services ferroviaires sont peu fiables, il semble toutefois que la fiabilité augmente à mesure que la demande diminue, même s'il peut arriver que la fréquence des services accuse une baisse. Les données présentées au tableau 5-4 (écarts-types) indiquent jusqu'à quel point la durée moyenne du transit se rapproche de toutes les durées observées. Bien que les données ne semblent pas faire état de la fréquence ni de la longueur des délais inhérents à certaines expéditions, elles indiquent toutefois qu'il existe

une probabilité raisonnable de régularité et de respect des délais pour la plupart d'entre elles.

À noter cependant que bien que dans la plupart des cas, la fiabilité des services ferroviaires (durées de transit) laisse à désirer, on semble s'accorder pour admettre que le CN s'efforce de transporter les denrées périssables aussi rapidement que possible, ce que démontre encore une fois le tableau 5-4.

d) *Réclamations pour cause de pertes et dommages*

Il est très difficile d'évaluer les réclamations en pertes et dommages liées aux services ferroviaires du CN du fait que ses dossiers ne font souvent pas de distinction entre le trafic attribuable aux services de transport ferroviaire des marchandises wagonnées, de messageries, de cabotage et intermodaux. L'Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien cherchait à évaluer les pertes et les dommages subis au cours du transport ferroviaire des marchandises par wagonnées complètes en exa-

minant les dossiers portant sur un échantillon des marchandises expédiées. On en a conclu que le transbordement de wagon à wagon, bien que ne représentant que 63% de l'échantillonnage des wagons, rendrait compte de 90% des réclamations acquittées. Compte tenu du fait que dans ce mode de transbordement, les marchandises sont manutentionnées manuellement alors qu'elles ne le sont pas dans celui de camion à camion, il est raisonnable de supposer que le transbordement d'un wagon à l'autre représente encore aujourd'hui la majorité des réclamations pour cause de dommages.

Les données fournies par le CN à la Commission concernant tous les services ferroviaires de transport des marchandises révèlent une nette amélioration quant au nombre et à la valeur des réclamations acquittées. Le tableau 5-5 fait état de la performance du CN à cet égard depuis 1973 pour les services de messageries, de cabotage, de transport par wagonnées complètes et intermodaux.

Tableau 5-4 Durées du transit pour CN Rail entre le Continent et Terre-Neuve

De	Denrées périssables			Denrées non périssables		
	Moyenne	Écart-type	(jours) Taille de l'échantillon	Moyenne	Écart-type	Taille de l'échantillon
Halifax/Moncton	2.2	.4	4	2.9	.9	57
Montréal	4.6	.7	2	6.0	2.9	65
Toronto	4.3	.4	38	6.0	1.6	126
Région des Prairies	6.4	.5	5	9.4	1.9	26
Région des Rocheuses	8.7	1.6	6	14.3	3.0	28

II. Durée du transit à Port-aux-Basques:
Il faut compter environ une journée de l'arrivée à Port-aux-Basques jusqu'au départ par le chemin de fer.

III. Durée normale du trajet entre le départ à Port-aux-Basques et le placement du wagon sur la voie d'évitement du client:

Corner Brook:	0.5 jour
Grand Falls:	0.7 jour
St-Jean:	1.5 jour

Tableau 5-5 Réclamations pour cause de pertes et dommages (CN)

Année	Nombre de réclamations	Montant
1973	18,092	\$1,573,949
1974	18,393	2,124,533
1975	15,149	2,473,925
1976	10,635	1,456,765
1977	prévu	1,244,000

Depuis 1971, le CN a apporté de nombreuses améliorations telles une meilleure vérification, une inspection plus fréquente, l'utilisation de rouliers pour le transport des automobiles, l'emballage moulant et les palettes à panneaux pliants en vue de réduire au minimum les pertes et les dégâts. Les chiffres ci-dessus tendent à démontrer que les investissements en équipement et les méthodes utilisées en valent la

peine bien qu'il faille noter que depuis 1974, la baisse dramatique de la demande de transport ferroviaire des marchandises a, jusqu'à un certain point, réduit la probabilité de pertes et de dommages.

e) *Coûts et revenus*

Pour évaluer la structure des coûts du service de transport des marchandises par wagonnées complètes, il faut le diviser en trois parties distinctes, soit les coûts reliés au transport du fret terre-neuvien sur les lignes continentales, ceux reliés au transport des marchandises terre-neuviennes vers le continent en traversant le Golfe et ceux associés au transport du fret dans la province elle-même. Cette dernière catégorie comprend le fret destiné à divers endroits de l'île en provenance du continent et celui destiné à divers points de l'île en provenance de Terre-Neuve. En ce qui concerne les coûts liés au transport dans le

Golfe, il faut noter qu'il existe de grandes différences entre ceux du CN dans ce domaine et le total des coûts engagés, écart qui représente un énorme déficit absorbé par les subventions fédérales. L'importance de ces subventions sera étudiée plus loin.

On a longtemps soupçonné que CN Rail perdait des sommes d'argent considérables à Terre-Neuve. Après avoir été rentable durant la guerre, le chemin de fer était en déficit au moment de la Confédération. Le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson en 1961 révélait que les pertes à cette époque se chiffraient aux alentours de six millions de dollars annuellement. Étant donné que tous les secteurs d'activités du CN à Terre-Neuve ne tenaient pas de dossiers distincts, il fut impossible de connaître le déficit exact de la société année après année. Selon des renseignements fournis à la Commission par le CN, la société a, après avoir soupçonné l'existence de telles pertes pendant quelque temps analysé en détail la situation terre-neuvienne en 1976. À l'aide des méthodes d'établissement des coûts de la Commission canadienne des transports et en imputant tous les revenus liés aux opérations de Terre-Neuve aux comptes terre-neuviens, la société ferroviaire a déterminé que les pertes relatives au transport des marchandises par wagons complets se chiffraient à 14.155 996 millions de dollars en 1976 contre 7.322 991 millions pour celles relatives au service de messageries. De plus, la société a subi une perte d'environ \$2 millions relativement à son service d'autocars, pour une perte totale dépassant légèrement \$23.5 millions.

Pour en arriver à ces chiffres, on a dû faire certaines suppositions et imputations de coûts non conformes aux méthodes courantes d'établissement des coûts caractéristiques du domaine des affaires. La Commission est toutefois convaincue que les méthodes suivies ont conduit à une estimation fort prudente des pertes alors que l'utilisation de méthodes plus orthodoxes aurait aggravé la situation au lieu de l'améliorer. Étant une société de la Couronne classée «D», le CN n'a pas droit à une indemnisation fédérale pour les pertes subies, mais doit les recouvrer à même ses activités exercées dans d'autres secteurs du réseau. Cette situation a imposé un fardeau financier considérable au secteur de ses activités terre-neuviennes et ce, pour n'atteindre que le seuil de rentabilité. Vu que les chiffres susmentionnés ne traduisent que les coûts des services ferroviaires du CN et non le total des coûts inhérents au transport ferroviaire des marchandises, il faut examiner l'autre composante, à savoir les coûts des services ferroviaires reliés au service du Golfe pour pouvoir évaluer exactement les coûts réels des services ferroviaires offerts à Terre-Neuve.

Le principal problème lié à la détermination des coûts totaux des services ferroviaires dans le Golfe

tient au fait que même si ces services desservent les passagers, véhicules de tourisme, divers camions en plus du chemin de fer, les comptes ne sont pas ventilés par service. La détermination des coûts reliés à chaque service nécessite l'adoption d'une certaine méthode d'imputation permettant de les évaluer. La Commission a choisi de procéder sur une base d'espaces disponibles mesurés en termes d'équivalents-automobiles pour ensuite déterminer que le déficit d'exploitation attribué au transport ferroviaire des marchandises était de 28.28 millions de dollars en 1976 (coûts d'immobilisations exclus), ce qui, ajouté au déficit subi par le rail, laisse une perte totale d'environ \$42.5 millions (en 1976) au chapitre des activités ferroviaires. La prise en compte des coûts d'immobilisations donne une perte d'environ 50 millions de dollars par année.

En plus de l'importance des pertes de l'année courante et du fait qu'elles se répètent depuis un certain temps dans le domaine du transport ferroviaire des marchandises, la Commission s'est demandé si 1) elles ont toujours été aussi importantes, 2) si certaines composantes du réseau coûtent manifestement plus cher que d'autres et 3) qui devrait absorber les pertes à l'avenir si on estime que les services ferroviaires doivent demeurer inchangés.

Comme les données relatives aux coûts des années précédentes ne sont pas disponibles, il est impossible de déterminer la répartition chronologique des pertes reliées aux services ferroviaires. Le peu de données disponibles indique toutefois que des pertes substantielles ont été subies pendant un certain laps de temps. Par exemple, les pertes attribuables au transport des wagons par les traversiers du Golfe en 1974 (année de pointe pour le trafic ferroviaire des marchandises au cours de la dernière décennie) étaient beaucoup plus élevées que celles de l'année visée (1976).

Malgré les pertes apparemment constantes qu'entraînent les activités du CN à Terre-Neuve, les aspects du service ne sont pas tous également responsables de cette situation et il serait tout à fait erroné de rejeter tout le système sans l'examiner en profondeur.

On peut diviser le trafic terre-neuvien en deux catégories, le trafic interprovincial (c'est-à-dire en provenance ou à destination de centres situés sur le continent) et le trafic intraprovincial (c'est-à-dire à l'intérieur de l'île). Les revenus du CN, indiqués au tableau 5-6, montrent que le trafic intraprovincial de 1976 a rapporté 3.2 millions de dollars ou environ 10% du total des revenus tirés des opérations de Terre-Neuve, contre 32.9 millions pour le trafic continental. Bien que les données sur les coûts présentées à la Commission par le CN ne font aucune différence entre les coûts totaux «intra» et «inter» comme celles

portant sur les revenus (voir tableau 5-6), les imputations de coûts faites par la Commission indiquent qu'en ce qui a trait au trafic continental se rapportant au transport de marchandises sur de longues distances et à tarifs élevés, les revenus se rapprochent des coûts variables, c'est-à-dire que ce trafic couvre presque les dépenses immédiates, mais pas les coûts fixes ni les frais généraux.*

Tableau 5-6 Recettes, coûts et déficit de l'exploitation ferroviaire du CN à Terre-Neuve—1976

1. RECETTES	
Trafic vers l'intérieur	\$24,3 millions
Trafic vers l'extérieur	2,3 millions
Trafic local (intérieur)	3,2 millions
Trafic intermodal	1,8 million
Messageries	4,4 millions
Autres recettes	0,1 million
TOTAL	\$36,1 millions
2. COÛTS	
Coûts à Terre-Neuve	\$36,2 millions
Coûts sur le continent	12,2 millions
Messageries	0,3 million
Services maritimes	1,6 million
TOTAL	\$50,3 millions
3. DÉFICIT	\$14,2 millions

Source: Renseignements supplémentaires fournis à la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve, Chemins de fer Nationaux du Canada, novembre 1977

Le trafic intérieur, toutefois, est loin de compenser les divers coûts relatifs au transport. Cette situation caractérise déjà depuis quelque temps la structure financière du CN; un rapport préparé par ce dernier (Moncton) en 1972, dans le cadre de la *Newfoundland Mainland Transportation Study*, démontre que même si le trafic intérieur perd de l'argent, le trafic entre le continent et l'île permet non seulement de compenser les frais généraux mais également de réaliser un léger profit.

A la lumière de ce qui précède, il serait toutefois tout à fait fallacieux de présumer que, compte tenu de la répartition des frais et de la situation pour le moins déplorable en ce qui a trait au déplacement du fret dans l'île, l'élimination de ce service permettrait d'améliorer nettement le transport interprovincial du fret ou l'ensemble du service offert à Terre-Neuve. Supprimer le service intérieur et maintenir le service vers le continent ne feraient que déplacer les frais fixes découlant du trafic intérieur, car on aura toujours besoin de la voie ferrée et du matériel de l'île, quelle que soit l'origine des marchandises.

Néanmoins, les recettes provenant du transport terre-neuvien sont en règle générale satisfaisantes et se comparent favorablement à celles des autres régions du pays. Le tableau 5.7 indique la différence

entre les recettes provenant du fret à destination de l'île et la moyenne canadienne des recettes, qui a été établie par la Commission canadienne des transports (C.C.T.) à la suite de l'analyse d'un échantillon de (1%) des lettres de voiture. A noter toutefois que la moyenne canadienne est largement influencée par le transport du grain, qui bénéficie de taux réglementaires nettement inférieurs à la moyenne. Bien que les recettes directes semblent satisfaisantes, trois faits viennent ternir le tableau en ce qui a trait à Terre-Neuve: 1) la petite quantité de fret acheminée; 2) la faible charge payante par wagon et 3) les frais fixes relativement élevés occasionnés par le transport ferroviaire à Terre-Neuve. La moitié du coût total est considérée comme fixe à Terre-Neuve, comparativement à la moyenne nationale de 25%.

Tableau 5.7 Comparaison des recettes unitaires entre Terre-Neuve et le Canada

		Terre-Neuve (vers l'île)	Canada
Recettes/tonne-mille	¢	3.65	2.18
Recettes/wagon-mille	\$	1.04	0.99
Moy. du trajet par tonne	Milles	1,551	592
Moy. de la charge payante par wagon	Tonnes	28.4	54.3

Les très faibles revenus tirés du trafic intérieur constituent un des aspects inquiétants de la situation quant aux recettes de Terre-Neuve. Comme les déplacements se font habituellement sur de courtes distances, le camionnage occupe une position concurrentielle beaucoup plus avantageuse, car les tarifs ferroviaires sont élevés. Si l'on augmente ces tarifs pour accroître les recettes, le camionnage devient encore plus concurrentiel et s'approprie une plus grande portion du marché.

3. Conclusions et perspectives

Le chemin de fer dans cette province, qui est doté d'installations fixes des plus insuffisantes, est désavantagé par les contraintes qui lui sont imposées par le service du golfe; il a de la difficulté à obtenir une portion d'un marché qui suffit à peine à justifier un mode principal de transport, et non pas quatre (transports ferroviaire, routier, aérien et maritime). Il doit en outre faire face à la concurrence de transporteurs qui ont déjà l'avantage sur lui, de sorte qu'il est pris dans une spirale qui ne permet à peu près pas d'espérer une exploitation rentable.

Même si l'on oubliait pour un moment la perte de 14 millions de dollars subie par le chemin de fer (car on pourrait logiquement prétendre qu'il s'agit là d'une question de régie interne et que ce dernier n'est pas le seul élément du CN à avoir perdu de l'argent), et si par un tour de passe-passe quelconque tous les concurrents du chemin de fer disparaissaient et lui laissaient le champ libre, le service se détériorerait quand

* Il importe de ne pas perdre de vue que les coûts de 12.2 millions de dollars identifiés comme étant des frais d'exploitation reliés aux opérations du continent, ne comprennent aucun coût fixe.

même car le service de traversier et les installations du Golfe ne pourraient absorber tout le trafic. À défaut d'un plus grand nombre de navires, de gares de triage plus vastes et d'installations de manutention de meilleure qualité, les retards seraient intolérables. Pour mettre sur pied de telles installations, il faudrait subventionner massivement (de 150 à 200 millions de dollars par année), ce qui est loin d'être une solution acceptable compte tenu des autres méthodes plus économiques de répondre aux besoins en transport de la province.

Il semble en outre à peu près impossible de récupérer les pertes que subit actuellement le chemin de fer.

Sans doute serait-il plus approprié de se demander dans quelle mesure le CN pourra se redresser financièrement au cours des prochaines années, ou encore dans quelle mesure les recettes devront s'accroître pour permettre au chemin de fer de ne subir aucune perte.

Selon l'étude de 1972, une hausse de 50% du trafic interprovincial permettrait au service de ne subir aucun déficit. Comme depuis 1972 le prix des matériaux et les frais de main-d'œuvre ont considérablement augmenté, nous estimons qu'avec la structure tarifaire et le trafic actuels, une hausse de 100% du trafic en provenance du continent ne suffirait pas à rentabiliser le chemin de fer.

Comme on le soulignait dans les paragraphes précédents, les recettes du CN sont tellement tributaires du trafic à destination de l'île que toute amélioration importante devrait se faire de ce côté. Si ce trafic doublait et que la proportion du trafic global demeurerait la même, les recettes du trafic à destination de l'île doubleraient pour atteindre 48,6 millions de dollars, et les recettes globales s'élèveraient à 60,4 million de dollars. Selon la même hypothèse, les frais engagés sur le continent, de par leur nature strictement variable, doubleraient pour atteindre 24,4 millions de dollars. Les 36,2 millions de dollars dépensés sur l'île même sont à la fois des frais fixes et des frais variables qui comprennent les dépenses en carburant, le salaire du personnel, ainsi que les intérêts et l'amortissement. Si l'on posait comme hypothèse que les frais demeureraient au même niveau (36,2 millions de dollars) et compte tenu du doublement du trafic à destination de Terre-Neuve, le total des frais s'élèverait alors à 62,5 millions de dollars, ce qui créerait un déficit de plus de deux millions de dollars.

Si le volume du fret transporté par rail demeurerait au même niveau et que le CN haussait ses tarifs, les perspectives d'avenir ne s'en trouveraient guère améliorées. Si l'on ne tient pas compte de la concurrence, et si le chemin de fer haussait de 50% ses tarifs s'appliquant au trafic à destination de l'île, les revenus découlant de ce service s'élèveraient à 36,4 millions de dollars et les recettes totales à 48,2 millions de dollars ce qui est encore insuffisant pour éponger

les frais totaux de 50,3 millions de dollars qui demeureraient inchangés.

En dépit du terno avenir économique des chemins de fer, beaucoup pensent à tort qu'améliorer sensiblement les installations permettrait de bonifier le service et d'accroître la clientèle. Comme nous l'avons mentionné, il faudra, pour éliminer certains des problèmes de correspondance avec le service du Golfe, normaliser l'écartement de la voie. On arrivera ainsi à réduire le temps nécessaire au transfert des wagons, mais la traversée du Golfe ne s'en trouvera pas pour autant accélérée. À moins de procéder à un réaménagement complet du réseau ferroviaire, modifier l'écartement de la voie ne résoudrait pas les problèmes actuels touchant les rampes et les courbes. La construction d'une voie à écartement normal sur la plate-forme actuelle ne se traduirait donc que par la suppression des emplois des personnes chargées, à Port-aux-Basques, du transfert de wagon à wagon et de bogie à bogie, et par une économie d'environ dix heures.

Comme on le soulignait plus haut, la construction d'un nouveau chemin de fer à écartement normal coûterait 800 millions de dollars, et même si grâce à cette amélioration on pouvait accélérer le transport dans l'île, les problèmes touchant la traversée du Golfe ne seraient pas résolus autant. À la lumière de toutes ces considérations, il ne semble pas approprié de dépenser une telle somme.

Comme il n'existe que très peu de possibilités d'amélioration des services ferroviaires, il est peu probable, compte tenu du taux de croissance actuel de l'économie terreneuviennne, qu'on puisse justifier un investissement massif dans le chemin de fer ou dans l'infrastructure connexe.

Évaluation de l'infrastructure routière

1. Le réseau principal de la Transcanadienne

Il ne fait aucun doute que la Transcanadienne constitue l'un des éléments les plus importants du réseau de transport de la province. Il suffit d'observer l'explosion virtuelle du trafic lié au secteur du camionnage et la croissance phénoménale du transport des passagers depuis la fin des travaux de construction en 1965 pour constater que non seulement la route répond aux besoins de l'ensemble de la population, mais qu'elle est devenue aussi le centre nerveux du réseau. Voilà peut-être la raison pour laquelle on a manifesté tant d'inquiétude à l'égard de son état actuel et des dommages qu'elle a subis au cours des dernières années.

2. Normes minimales

L'accord original sur la Transcanadienne, intervenu entre le gouvernement du Canada et certaines provinces, prévoyait des normes minimales et maximales de

construction. Lorsqu'elle a signé l'entente en 1951, Terre-Neuve était d'avis que la construction de la route selon des normes géométriques maximales dépassait les possibilités financières de la province. Ainsi, des accotements de 5 pi, et non de 10 pi, ont été construits et l'épandage du revêtement s'est fait sur une largeur de 20 et 22 pi au lieu des 24 pi recommandés. Dans certains cas, la province a obtenu la permission d'effectuer des travaux qui ne répondaient pas aux normes minimales. Par exemple, selon les normes originales, les pentes maximales autorisées pour la route étaient fixées à 6%. Pour satisfaire cette exigence, il fallait déplacer de très grandes quantités de roc et de remblais à des coûts extrêmement élevés. La province fut donc autorisée à se tenir en deçà des normes établies lorsque les coûts seraient prohibitifs.

Au fil des années, les besoins de transport et le trafic ayant augmenté, on s'est demandé si les normes minimales fixées par l'entente étaient effectivement toujours compatibles avec les besoins de transport. En 1963, l'Association canadienne des bonnes routes, appelée maintenant l'Association des routes et transports du Canada, a publié un ensemble de normes sur la conception géométrique des routes et rues canadiennes. Ces normes sont toujours en vigueur, sauf certaines modifications qui ont été apportées en raison du système métrique. Les normes de l'Association des routes et transports du Canada adoptées par la province pour la réfection de la Transcanadienne sont celles d'une route rurale non divisée à grande circulation, conçue pour une vitesse maximale de 60 mi/h. À noter que les normes répondent aux critères de l'entente originale lorsqu'elles ne les dépassent pas. Il importe de faire remarquer qu'il n'est pas nécessaire que toutes les provinces adhèrent au même ensemble de normes; mais plutôt que les normes répondent au besoin de la circulation.

3. Évaluation de la Transcanadienne

L'analyse complète de l'aspect topographique de la Transcanadienne fut achevée en 1973-1974, dans le cadre de l'Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien. Outre qu'elle compare la route existante en regard des normes de conception géométrique relatives à la route rurale à grande circulation, l'Étude traite de l'état de la route, de sa capacité et de son débit de circulation, ainsi que des tronçons qui ne répondent pas aux normes. La Commission a constaté que très peu de travaux avaient été exécutés sur la Transcanadienne depuis cette étude et que les lacunes identifiées à ce moment-là sont toujours les mêmes, sauf qu'elles sont encore plus marquées dans certains cas. Les conclusions fondamentales de l'étude étaient les suivantes:

a) La distance de visibilité de dépassement est interrompue à 144 endroits par de faibles courbes verticales.

La distance minimale recommandée de visibilité de dépassement est de 450 m et les possibilités de dépassement sur cette distance sont de 25%. Sur une distance de 600 m, les possibilités de dépassement sont de 100%. En raison du manque de zones de dépassement, la conduite des véhicules ne peut se faire en toute sécurité.

b) Les voies supplémentaires de dépassement pour les camions sont ou trop courtes ou complètement inexistantes à certains endroits.

Une étude des voies supplémentaires effectuée en 1973 par le ministère des Transports et des Communications a révélé que 25.76 mi (41.46 km) de voies supplémentaires devraient être ajoutés aux voies supplémentaires actuelles afin que ces dernières répondent aux normes de l'Association des routes et transports du Canada, sans oublier les créneaux d'entremêlement qui représentent 13.0 mi de plus ce qui porte le nombre total de milles supplémentaires à 38.85. L'Étude prévoyait moins de la moitié de ces voies supplémentaires, soit seulement 12.23 mi. L'écart est attribuable aux normes sévères du ministère des Transports et des Communications. De plus, l'Étude mentionnait la nécessité de construire 71.50 mi (115.06 km) de voies supplémentaires. Il est probable en fait qu'il soit nécessaire de construire plus de voies supplémentaires que prévu en raison des normes actuelles plus sévères. Il n'existe aucun chiffre précis sur le nombre de milles de voies supplémentaires nécessaires, mais puisque aucune construction n'a été effectuée au cours des dernières années, les besoins sont au moins aussi importants que ce qui a été mentionné ci-haut.

c) La courbure était excessive (plus prononcée que la norme établie par l'Association des routes et transports du Canada) à 403 endroits.

Même si la norme relative à l'angle maximal de courbure d'une route de classe RAU 60 est de 5°, la façon habituelle de procéder est de construire la courbe afin qu'un véhicule puisse la négocier en 18 à 24 s. À cet égard, l'Étude permet de constater que 403 courbes ne répondent pas aux normes.

d) L'accotement de 3 pi à 6 pi sur environ 84 mi de la Transcanadienne est d'une largeur inférieure à la norme (la norme étant de 10 pi).

La non-conformité aux normes lors de la construction de la route est la cause première de cette situation. À l'époque, la norme minimale pour les accotements était de 5 pi, mais un accotement de 10 pi était recommandé. La plupart des provinces ont respecté la norme de 10 pi. Terre-Neuve a choisi l'accotement de 5 pi pour les premiers tronçons de la route. On retrouve ces accotements sur les tronçons entre Port Blandford et Northwest River, le parc Terra Nova (limite ouest) et Middle Brook, ainsi qu'entre George's Lake et Crabbes's

River. Ce sont les tronçons qui posent le plus de problèmes. Les seuls travaux d'amélioration effectués depuis l'Étude ont porté sur une courte distance entre Northwest River et le parc Terra Nova (limite est), soit environ un mille. Des recherches entreprises sur les conséquences de la largeur de l'accotement ont révélé que deux mètres est la largeur critique d'un accotement. Un accotement moins large, augmente le risque d'accident en plus de limiter l'exploitation et la capacité de la route. En plus de l'accotement qui ne répond pas aux normes, le revêtement du tronçon ci-haut mentionné n'a qu'une largeur de 22 pi (deux voies de 11 pi) au lieu de la largeur normale de 24 pi. L'une des conséquences de cette non-conformité aux normes est de réduire la capacité de base de la route de 18%.

e) Outre les restrictions de vitesse dans certaines villes que la route traverse, quatre courbes de la route principale exigent de telles limites.

Alors que l'Étude propose des limites de vitesse ou des vitesses recommandées dans quatre courbes, après consultation auprès du Ministère, celui-ci a révélé que ces courbes étaient en fait au nombre de huit. Elles figurent sur la carte 5-1. Depuis septembre 1977, la plupart des panneaux de limite de vitesse de 40 mi/h ont été changés pour des panneaux indiquant 60 km/h, à l'exception du tronçon entre Deer Lake et Pynn's Brook qui est passé de 40 à 70 km/h. En plus des limites de vitesse urbaines dont fait état l'Étude, il y a deux nouvelles zones de limite de vitesse, l'une à Whitbourne et l'autre à Clarendville.

f) Les voies d'écoulement et les talus sont généralement en bon état malgré la présence de difficultés dans certaines régions.

En gros, la Commission est d'accord avec cette affirmation, mais fait remarquer que peu de mesures ont été prises depuis en vue de résoudre les problèmes existants. L'un des principaux problèmes est celui de la végétation et des contraintes qu'elles imposent à la distance de visibilité. La plupart des travaux dans ce domaine ont été effectués dans les régions du centre et de l'ouest de Terre-Neuve.

g) La distance de visibilité de dépassement est inférieure à la norme dans de nombreuses régions en raison de la courbure horizontale, des longues courbes verticales de profil, d'une combinaison de facteurs influant sur les tracés en plan et en profil, ainsi que de la végétation excessive.

Le guide de l'Association des routes et transports du Canada présume qu'il peut y avoir dépassement lorsque la distance de visibilité est supérieure à 450 m. En 1976, le ministère des Transports et des Communications a effectué un sondage afin de déterminer les possibilités de dépassement en

termes de pourcentage de la longueur des tronçons de la Transcanadienne. Ce sondage était fondé sur l'analyse des plans et du tracé de la route plutôt que sur une enquête sur place. La carte 5-2 montre les résultats de cette enquête. L'incidence des possibilités de dépassement sur la capacité de la route est démontrée au tableau 5-8. Dans le cas du tronçon entre (1) Port-aux-Basques et Crabbe's River, on remarque que la capacité est limitée à 80% en raison des possibilités de dépassement limitées.

Tableau 5-8 Capacité de la Transcanadienne par rapport aux possibilités de dépassement

Possibilités de dépassement 450 mètres %	Capacité possible % (niveau C)
100%	100
80%	93,5
60%	84,7
40%	74,2
20%	62,1
0%	49,2

h) La conception de plusieurs intersections existantes est inférieure aux normes.

L'Étude relative au corridor a permis d'obtenir une liste de 120 intersections de la Transcanadienne examinées dont 57 ont été jugées inférieures aux normes. Toutefois après examen de chaque analyse la Commission s'est rendue compte que certaines intersections jugées adéquates dans l'Étude relative au corridor ne lui semblaient inadéquates et vice versa. Par exemple, selon la Commission beaucoup d'intersections de la route du parc provincial sont adéquates du fait que certains parcs sont relativement peu fréquentés et que la plupart d'entre eux ne sont pas ouverts l'hiver. La carte du tableau 5-3 indique l'emplacement des intersections inférieures aux normes. Certaines intersections ont été améliorées notamment au carrefour de la Transcanadienne et de la route 2 (croisement étagé), le chemin d'accès Avondale, le chemin Arnold's Cove, le chemin d'accès Clarendville (pas encore bitumé) plusieurs intersections dans le parc Terra Nova (dont la conception ne répond pas encore aux normes), Union Street (Grand Falls-croisement étagé), le viaduc du chemin Lincoln (Grand Fall), la route 390 menant à Springdale, la route 430 à Deer Lake (croisement étagé) et le chemin Burgeo. Certaines améliorations importantes ont aussi été apportées aux marques sur le revêtement de certaines intersections de façon à allonger les voies de virage à gauche. Toutefois, en même temps, certaines marques ont été enlevées inutilement. Il semble n'y avoir que peu de normalisation dans la conception des intersections de la Transcanadienne.

i) Dans beaucoup de secteurs, l'assiette du chemin fait défaut.

Figure 5-1

ZONES DE VITESSE RÉDUITE SUR LA TRANSCANADIENNE

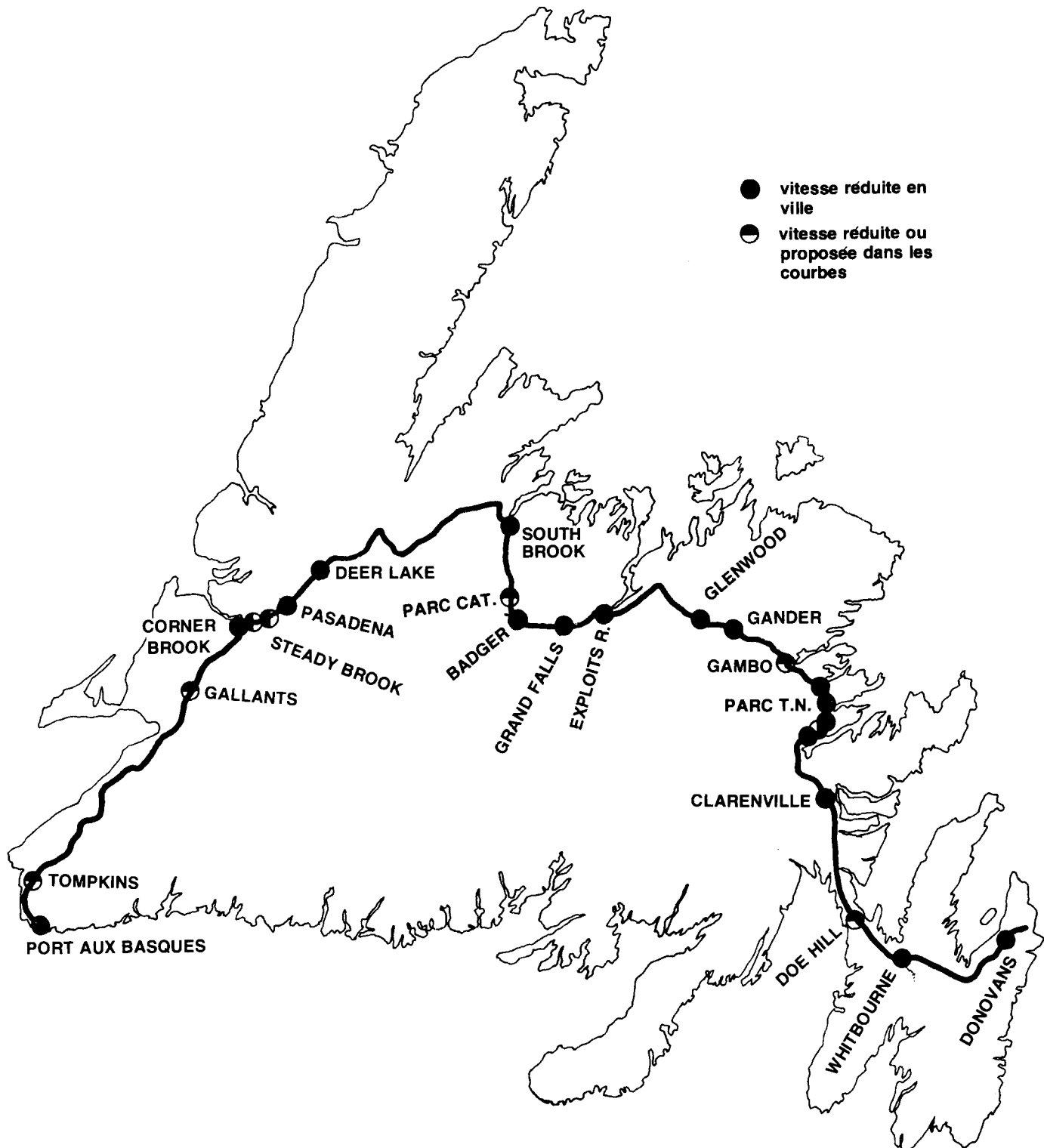
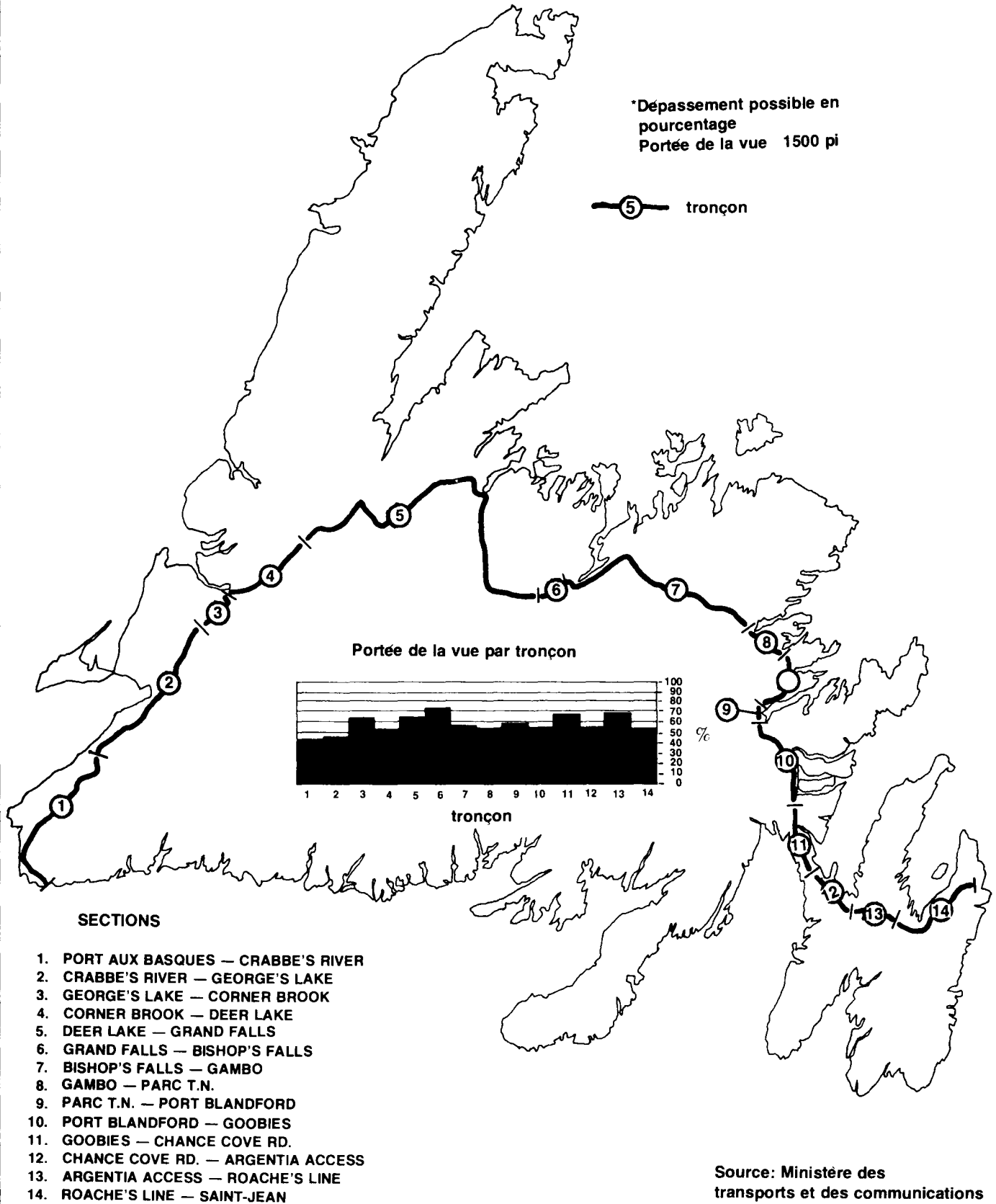


Figure 5-2

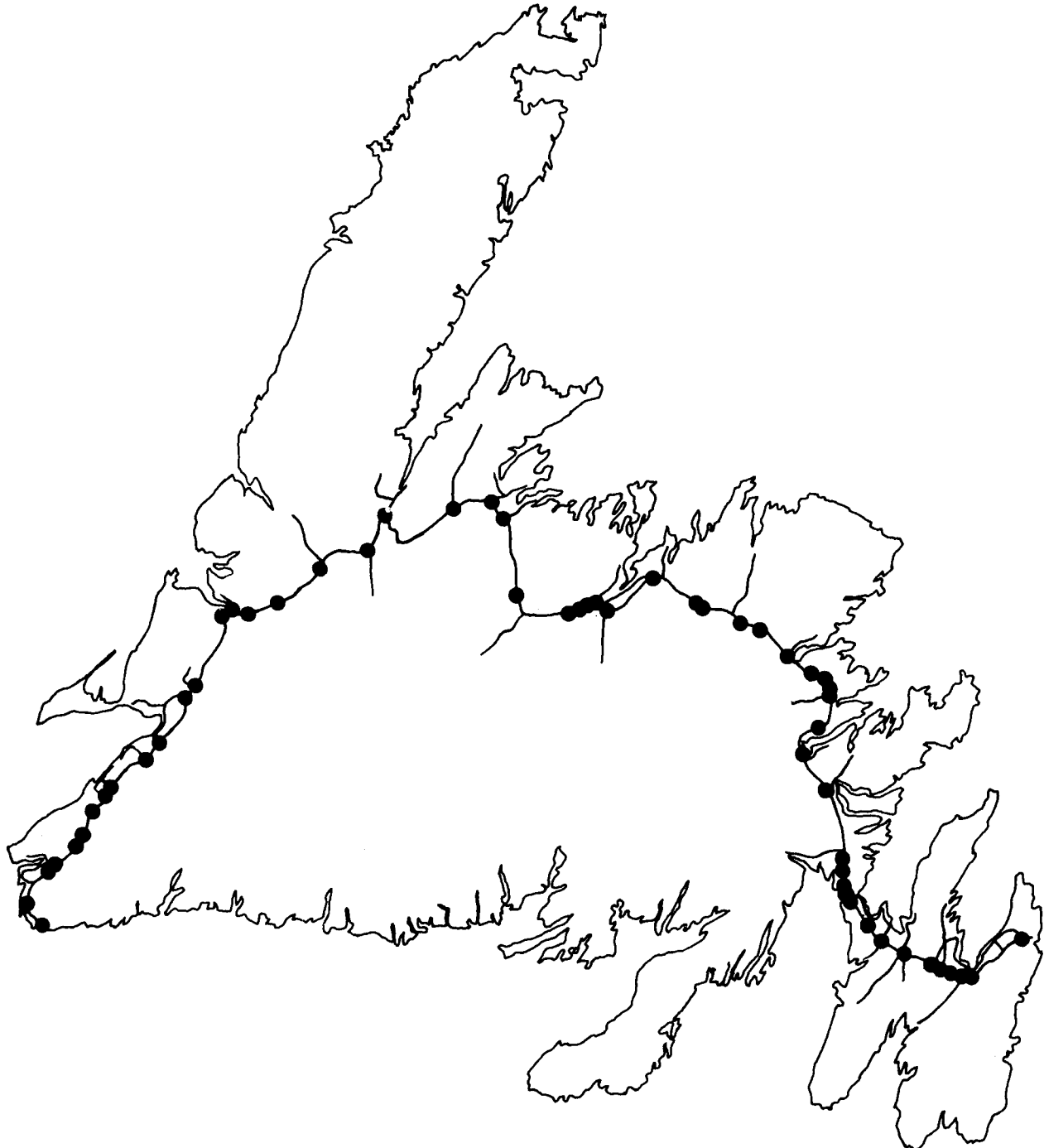
ZONES DE DEPASSEMENT* PAR TRONÇON DE LA TRANSCANADIENNE



Source: Ministère des transports et des communications

Figure 5-3

INTERSECTIONS DE LA TRANSCANADIENNE INFÉRIEURES AUX NORMES



● Intersection jugée inférieure aux normes par la Commission

j) La surface et la roulerie des routes sont généralement bonnes sauf entre Port Blandford et Notre Dame Junction et entre Georges's Lake et Crabbe's River.

L'étude sur le corridor de circulation terre-neuvien a apporté des commentaires d'ordre général sur l'état et la qualité de la chaussée de l'autoroute Transcanadienne. On considère que les tronçons compris entre Port Blandford et Grand Falls ainsi qu'entre Lac George et Crabbe's River (côte ouest) sont de qualité inférieure au reste de la Transcanadienne.

La Commission a effectué l'analyse des données empruntées aux enquêtes d'indice de l'état actuel effectuées par le ministère des Transports et des Communications. L'indice de l'état actuel est l'opinion subjective d'un groupe de fonctionnaires de l'autoroute (formé généralement de cinq ingénieurs civils d'expérience) sur la capacité actuelle d'un tronçon de la chaussée apte à accueillir un fort volume de trafic mixte à haute vitesse. Les mesures sont calculées sur une échelle de 0,0 à 10,0. L'indice est obtenu par chaque membre en suivant une série de règles. Les routes canadiennes nouvellement pavées présentent un indice allant de 8,0 à 9,5 tandis que les routes dont l'indice est de 4,5 doivent être reconstruites ou leurs surfaces repavées. Le choix de l'indice est largement fonction de l'état de la route et est profondément influencé par la quantité des ornières et dans une certaine mesure, l'importance du craquèlement. Il n'est pas tenu compte de la conception géométrique de la route, de la résistance au dérapage, des passages à niveau, des culées de pont et des bosses provoquées par les ponceaux.

Bien que les indices fournis à la Commission s'appliquaient en général aux années 1974 et 1975, certaines sections n'avaient pas été refaites depuis 1967 et 1971. Dans les cas où ces sections ont été refaites ou repavées, il en a été tenu compte. La figure 5-4 indique les indices de la Transcanadienne au mieux des possibilités d'évaluation de la situation actuelle. Plus la colonne est haute, plus mauvais est l'indice. Les sections dont les indices se situent entre «acceptable» et «à remplacer» sont les suivantes:

- (i) Long Harbour à Arnold's Cove (43.5 km)
- (ii) Gambo à Gander (42.4 km)
- (iii) George's Lake à North Branch (118.9 km). (Notez qu'une section de 19 km a un indice légèrement supérieur à «acceptable»).

k) Dans certains secteurs, les glissières de sécurité requises manquent.

Selon l'Étude relative au corridor, il faudrait 80 460 pieds (15.23 milles) de glissières de sécurité pour répondre aux normes requises. Depuis l'Étude, aucune amélioration n'a été apportée dans ce domaine.

l) La signalisation et les marques sur le revêtement sont inadéquates.

Depuis l'Étude relative au corridor, la signalisation sur la Transcanadienne a été améliorée de façon appréciable. Toutefois, étant donné que le ministère des Transports et des Communications a pour politique de fabriquer ses propres panneaux de signalisation et que la capacité de l'atelier de fabrication est limitée, il faudrait l'agrandir pour en arriver à fabriquer des panneaux atteignant le niveau de qualité national acceptable. Les marques sur le revêtement (tel qu'il est mentionné au paragraphe 8) aux intersections ont été améliorées dans certains cas. A certains endroits, il manque des lignes en bordure du revêtement, lesquelles sont nécessaires sur certains tronçons à cause de la brume (par exemple, l'Isthme d'Avalon). La Transcanadienne est la première route à être marquée chaque année. Le procédé général consiste à peindre la ligne centrale avec le camion spécial et de peindre les marques aux intersections à l'aide de plus petits véhicules. Toutefois, le travail de peinture des marques aux intersections n'est souvent pas terminé avant juillet ou août car les plus petits véhicules servent aussi à peindre la plupart des lignes centrales des routes locales ou le camion est en réparation. Ce fut le cas en 1977. De plus l'équipe de la presqu'île Avalon doit se rendre à Labrador City l'été; donc il n'y a aucun marquage de route dans la presqu'île Avalon pendant son absence.

m) Les tronçons entre St-Jean et le chemin d'accès d'Argentia, Bishops Falls et Grand Falls et entre Deer Lake et Corner Brook accueillent plus de trafic que le volume permissible pour un service de qualité «C», soit le niveau souhaitable à toutes fins utiles.

Le niveau de service est une mesure qualitative de l'effet d'un certain nombre de facteurs dont la vitesse et le temps de déplacement, les arrêts, la marge de manœuvre, la sécurité, le confort, la commodité et les frais d'exploitation. Les six niveaux de service, de A à F, sont définis au tableau 5-9. Ce tableau indique pour certains tronçons de route le volume de trafic qui peut normalement être accueilli au niveau de service «C» comparativement au volume réel. Le niveau de service est donc abaissé.

Voici une brève description du concept des niveaux de service tel qu'applicable à la capacité de la route.

Niveau de service «A»—circulation régulière, volumes faibles et haute vitesse

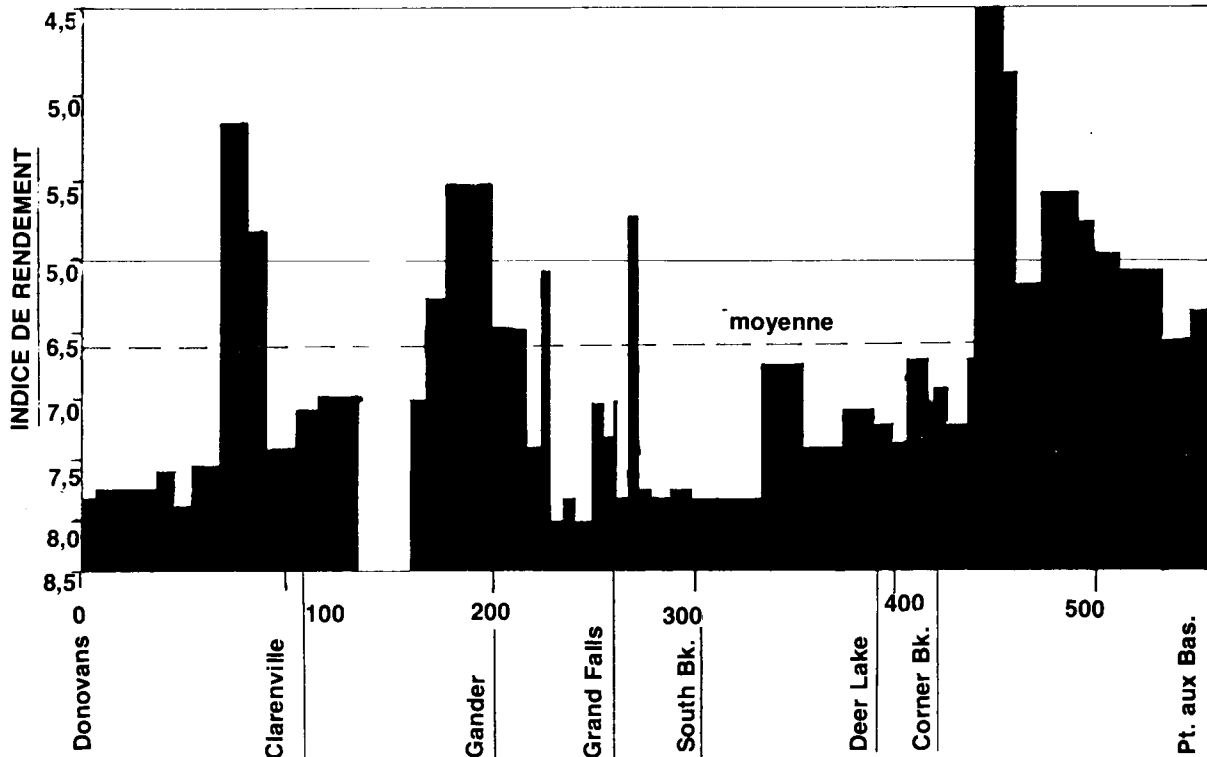
Niveau de service «B»—circulation constante, vitesse quelque peu limitée par les conditions de la circulation

Niveau de service «C»—circulation constante, vitesse et marge de manœuvre encore plus restreintes

Figure 5-4

INDICE DE L'ÉTAT ACTUEL ⁽¹⁾ DES TRONÇONS DE LA TRANSCANADIENNE À TERRE-NEUVE

Indice:	0- 4,5	à remplacer
	4,5- 6,0	passable
	6,0- 8,0	bon
	8,0-10,0	très bon



DISTANCE À PARTIR DE ST-JEAN (VIADUC DE DONOVAN)

- (1) Il s'agit de l'indice de capacité d'un tronçon de la chaussée actuelle à accueillir un fort volume de trafic mixte, à haute vitesse. D'après des ingénieurs expérimentés, une surface neuve aurait une cote, sur une échelle de 0 à 10, allant de 8,0 à 9,5 tandis qu'une surface devant être refaite ou repavée enregistrerait 4,5. L'indice de 8,5 a été choisi comme norme acceptable.

Source: Ministère des Transports et des Communications

Niveau de service «D»—circulation presque irrégulière, vitesse tolérable mais très sujette aux modifications des conditions de la circulation

Niveau de service «E»—circulation irrégulière, faible vitesse et courts arrêts possibles

Niveau de service «F»—circulation dense à faible vitesse, arrêts brefs ou longs, la vitesse et le volume pouvant tomber à zéro.

Vers 1987, les tronçons entre St-Jean et le chemin d'accès d'Arnold's Cove, l'échangeur de Bishops Falls et celui du chemin Lincoln, l'échangeur de Deer Lake et la promenade Massey, à Corner Brook, et entre l'intersection de Grand Bay et Port-aux-Basques, accueilleront tous des volumes supérieurs à ceux permis pour le niveau de service «C».

Depuis l'étude sur le corridor de circulation, très peu d'améliorations ont été apportées à la Transcanadienne et le gel a dégradé davantage cette route.

Tableau 5-9 Volumes réels de trafic comparativement aux volumes permis pour le niveau de service «C»

Tronçon	Volume de service permisible (niveau «C»)	Volumes réels	Niveau de service actuel
St-Jean—Donovans	682 v/h	1 988	E
Donovans—accès de Foxtrap	682 v/h	1 157	D
Accès de Foxtrap—accès de Holyrood	682 v/h	984	C-D
Accès de Holyrood—Roache's Line	682 v/h	843	C-D
Roache's Line—accès d'Argentia	769 v/h	671	B-C
Centre de Bishops Falls—rue Union (G. Falls)	917 v/h	827	C
Pasadena—Promenade Riverside (Corner Brook)	718 v/h	703	C
Promenade Riverside—promenade Massey	718 v/h	862	C-D

4. Valeur de la Transcanadienne

Comme il s'agit d'une route principale dont dépend largement le transport de marchandises et de passagers, la Transcanadienne, à cause de ses nombreux défauts, est tout à fait inadéquate. Le sondage d'opinion effectué au nom de la Commission révèle que la reconstruction et l'amélioration de cette route revêtent une haute importance pour la majorité des habitants de Terre-Neuve. Cette amélioration de la route fut d'ailleurs l'une des principales préoccupations de ceux qui ont présenté des mémoires au cours des audiences de la Commission. Les sérieuses répercussions des défauts de la Transcanadienne, soit la chaussée brisée, les nids-de-poule, le gel et la conception géométrique inférieure, sont des facteurs responsables du manque de confort, du taux d'accidents élevé, de l'endommagement excessif des marchandises et des frais d'entretien excessifs. Le fait que les marchandises doivent être emballées plus solidement

augmente le coût du transport. Le camionnage n'est donc pas utilisé à son maximum et la population est obligée de payer des coûts supérieurs à ceux d'autres régions du pays.

5. Comparaison du tronçon terre-neuvien de la Transcanadienne à ceux d'autres provinces

Étant donné qu'à Terre-Neuve la Transcanadienne est la seule autoroute, on s'attendrait à ce que cette principale, voire même unique, autoroute provinciale soit à la hauteur des routes principales d'autres provinces. C'est loin d'être le cas. À part l'Île-du-Prince-Édouard où de sérieux problèmes de sol nuisent à la construction de l'autoroute, les autres tronçons de la Transcanadienne en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick sont supérieurs à celui de Terre-Neuve, du point de vue du tracé, de la configuration en coupe et de la qualité globale. Les vitesses de roulement plus élevées, les pentes et les courbes moins prononcées, les accotements entièrement pavés et la possibilité de charger davantage les camions indiquent que les tronçons de la Transcanadienne dans ces provinces ont été construits selon des normes supérieures à celles appliquées à Terre-Neuve.

6. Réseau des routes secondaires

De façon générale, le réseau de routes (autres que la Transcanadienne) est en pleine évolution. En effet, bon nombre des routes collectrices n'ont été améliorées que récemment, ou ne sont qu'en voie de l'être pour atteindre un niveau de qualité acceptable. De plus, le niveau de qualité convient parfaitement dans la plupart des cas au trafic actuel et prévisible. Plusieurs routes construites il y a quelque temps ne répondent plus maintenant à la demande; ces routes rurales étant devenues pour ainsi dire des routes urbaines n'ont pas été améliorées comme elles auraient dû l'être. Étant donné leur nature, ces routes n'ont pas été construites selon les mêmes normes que la Transcanadienne, c'est-à-dire qu'elles ont une emprise pavée étroite, des normes inférieures de tracé en plan et en profil, des accotements plus étroits et des voies d'accès plus nombreuses. Par conséquent, leur capacité sur le plan du débit du trafic est moins grande que celle de la Transcanadienne.

Une étude du réseau routier (à part la Transcanadienne) a été menée pour déterminer les routes qui ne répondent pas aux normes de conception géométrique et de capacité. Étant donné que l'analyse géométrique constitue une tâche difficile, la méthode de travail consiste à utiliser les données du rapport de 1974 rédigé par le groupe de travail sur les transports et les communications et à faire des mises à jour au besoin.

Il est question de deux classes de routes, soit des routes rurales collectrices et des routes rurales vici-

nales. Les premières prennent le trafic des routes vicinales et l'acheminement vers les routes à grande circulation ou servent d'intermédiaires entre les routes à grande circulation et les routes vicinales. Les routes collectrices ont deux fonctions qui se valent puisqu'elles desservent directement les propriétés environnantes: accès aux terres et transport. Les routes rurales vicinales dont le volume de trafic est généralement faible donnent accès aux propriétés en permettant aux véhicules de s'y rendre. L'étude ne portera plus sur les routes collectrices ou vicinales en voie d'amélioration comme la route de la péninsule Nord, la route de ceinture de la côte est et la route de la côte sud, sauf si les volumes de trafic justifient des améliorations.

7. Valeur des routes collectrices actuelles

Comme il a été dit auparavant, la route rurale collectrice prend le trafic des routes vicinales et l'achemine vers les routes à grande circulation ou fait le processus inverse. Sa fonction d'accès est aussi importante que sa fonction de service de transport. La norme de conception courante utilisée par le ministère des Transports et des communications impose des configurations en coupe permettant des vitesses maximales de 70 km/heure et des tracés permettant des vitesses minimales de 70 km/heure. Il n'est pas pratique d'exposer en détail chaque tronçon de route qui peut ne pas répondre à la norme. Cependant, la liste suivante renferme les tronçons principaux du réseau de collecteurs qui ne répondent pas aux normes du point de vue géométrique et (ou) de la capacité. Il est intéressant de noter qu'en raison du développement qui s'est fait le long de leur parcours, les deux routes collectrices de Topsail et de Conception Bay (60 et 70) sont devenues davantage des routes urbaines dont le niveau de services est faible.

Tronçons inadéquats

- 1) Route 10—Kilbride à Goulds
- 2) Route 20—St-Jean à Torbay
- 3) Route 40—St-Jean à Portugal Cove
- 4) Route 60—St-Jean à Foxtrap
- 5) Route 70—Transcanadienne à Carbonear
- 6) Route 340—Transcanadienne à Lewisporte
- 7) Route 450—Transcanadienne à Port-au-Port
- 8) Route 230—Clareville à Lethbridge
- 9) Route 360—Jonction de la route 361 à Harbour Breton
- 10) Route 31—Ligne de Witless Bay
- 11) Route 432—Jonction de la route 430 à Main Brook
- 12) Route 433—Jonction de la route 432 à Englee
- 13) Route 520—Limite du Québec à Red Bay

Les tronçons 9, 10, 11, 12 et 13 sont recouverts de gravier mais leur état devrait au moins être porté à la norme géométrique (ce qui ne signifie pas nécessaire-

ment une route pavée). Il existe aussi de nombreux autres tronçons de routes collectrices qui ne répondent pas à la norme mais dont la qualité peut être rehaussée grâce à un programme continu d'amélioration. Il faut noter qu'il est bien plus facile d'avoir un tracé adéquat et d'élargir les routes plus tard selon les besoins que d'essayer de résoudre les problèmes de tracé dus à une faible planification initiale. Les études ont démontré que le taux d'accidents est beaucoup plus élevé sur les pentes de plus de 3% et dans les courbes de moins de 300 mètres de rayon. Qu'il suffise de dire que l'étape de la conception des routes exige une attention toute particulière.

Un fait intéressant à signaler est le manque de voies réservées à la circulation lente dans les pentes des routes collectrices. Il n'y a que deux voies de ce genre, l'une sur la route d'accès d'Argentia (route 100) et l'autre sur la route de la péninsule Burin (route 210). De façon générale, de telles voies devraient être aménagées aux endroits où la lenteur des camions pourrait provoquer une baisse du niveau de service à un degré inférieur au minimum désiré. (Par exemple, sur toute pente de 2%, la présence d'un camion correspond à deux automobiles, alors que sur une pente de 7% et de 6 km de long, elle correspond à 107 automobiles. Par conséquent, il ne faudrait que cinq ou six camions lourds en une heure pour abaisser le niveau de service à un degré inacceptable.). Plusieurs routes collectrices de Terre-Neuve ont besoin de voies de circulation lente dans les pentes, par exemple la route de la péninsule du Nord (route 430) dans le parc national de Gros Morne et la route de Harbour Breton (route 360) près d'Harbour Breton.

8. Valeur des routes vicinales

Une étude des routes vicinales de l'île a révélé que toutes les routes existantes pourront répondre aux besoins de la circulation des dix prochaines années. De nombreuses routes locales sont inférieures à la norme mais, grâce au programme continu d'amélioration, elles ne devraient pas poser de problèmes. La province du Nouveau-Brunswick a déterminé que sur les routes à faible circulation, le meilleur genre de revêtement que l'on peut justifier sur le plan économique sont les enduits de scellement ou les traitements de surface. L'enduit de scellement appliqué sur les surfaces pavées existantes coûte environ \$7 000 par mille en comparaison des \$25 000 que coûte l'application d'un pouce et demi d'asphalte. De plus, le traitement de surface des routes de gravier coûte approximativement \$20 000 par mille en comparaison des \$60 000 par mille que coûtent les surfaces pavées. La durée d'un traitement de surface sur une distance d'un mille est d'environ 4 à 7 années et, au Nouveau Brunswick, on recouvre habituellement la surface des routes d'un enduit de scellement tous les cinq ans, au coût de \$7 000 du mille. Presque 64%

des 5 950 milles de route sans poussière au Nouveau-Brunswick ont reçu un enduit de scellement ou un traitement de surface. En 1977, le ministère des Transports et des Communications de Terre-Neuve a appliqué un enduit de scellement sur une distance de 20 à 25 milles sur les routes 350 (route de Botwood) et 440 (route de Summerside) et ce fut un échec dans le cas de la première et un succès relatif pour la deuxième. Les coûts se sont chiffrés en moyenne à \$11 000 le mille, probablement en raison de la courte distance. Le Ministère prévoit appliquer un enduit de scellement sur 100 milles de route en 1978. Aucun traitement de surface des routes de gravier n'est prévu pour 1978.

9. Nouvelles routes en construction

Il y a actuellement deux nouvelles routes en construction: la route de Burgeo et celle de Monkstown qui lieront toutes deux des collectivités éloignées au réseau routier de la province. Les deux seront enduites de gravier pour le moment et il est possible qu'une partie de la route de Burgeo soit pavée plus tard.

10. Réseau routier du Labrador

Comme il a été dit dans une section précédente, le réseau routier du Labrador est presque inexistant. Il n'y a pas de route de liaison entre Labrador City, Wabush et Goose Bay, ni entre Goose Bay et la côte sud du Labrador. Il n'y a pas non plus de raccordement avec d'autres réseaux routiers du continent. Bien que tous les tronçons des routes existantes répondent aux besoins de la circulation, certains sont néanmoins de qualité inférieure à la norme.

La route de gravier de 45 milles entre Red Bay et la limite du Québec doit être complètement refaite puisqu'elle ne satisfait pas aux normes géométriques. Parfois, durant l'hiver, cette route est fermée pendant de longues périodes parce qu'on est incapable de la déblayer et de la garder ouverte.

La route de transport de 160 milles entre Goose Bay et Churchill Falls est très dangereuse et même impraticable à certains temps de l'année.

La route de 114 milles qui relie Churchill Falls et Esker est une route de gravier carrossable en tout temps que l'on utilise pour le transport des marchandises à partir de la station de train de Esker. Cette route est ouverte à l'année.

La route pavée entre Wabush et la limite du Québec, en passant par Labrador City, a été complétée il y a à peine deux ans mais le tronçon entre Wabush et Labrador City nécessite des réfections, particulièrement au pont.

La question de l'autoroute Trans-Labrador a fait l'objet d'une étude par le gouvernement provincial en 1975, qui a démontré que grâce à un coefficient de coûts—avantages de 3 à 1, le projet était économi-

quement justifiable, et qu'il s'intégrerait à un vaste réseau routier national. Elle a en outre conclu que le travail devait commencer immédiatement et que la construction devait débiter lorsque le tracé aurait été choisi.

11. L'opinion du public sur le réseau routier

En plus de son examen d'études antérieures, de ses discussions avec les représentants des gouvernements provinciaux et de ses propres travaux de recherches, la Commission a effectué un grand sondage d'opinion publique qui a permis aux habitants de Terre-Neuve de se faire entendre sur une grande variété de sujets relatifs aux transports. Le questionnaire a été distribué dans 1,300 foyers de la province et environ 1,000 réponses ont été reçues. Il ne faut pas s'étonner de l'intérêt qui a été manifesté à l'égard des routes.

a) pour les voyages de 30 milles ou plus, environ 95% s'effectuent par route, c'est-à-dire par autobus ou automobile

b) 73.8% des personnes qui ont répondu étaient d'avis que l'état des routes dans la province était passable ou insuffisant

c) la Transcanadienne devrait être améliorée, réparée, élargie ou reconstruite en une chaussée à quatre voies

d) les routes secondaires devraient être améliorées et pavées

e) les accotements pavés, les intersections éclairées, les routes à chaussée divisée et la signalisation n'étaient pas considérés comme des points de grande importance pour les routes secondaires.

12. Accès des collectivités

L'étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien révélait qu'en 1974, 65% de la population de l'île vivait à moins de 60 minutes de voiture de la Transcanadienne. L'étude ajoute que même s'il n'y a aucune preuve que la facilité d'accès des collectivités à la Transcanadienne entraîne des avantages matériels plus nombreux comme des revenus plus élevés, il est vrai toutefois que les personnes qui ont facilement accès à la Transcanadienne voyagent beaucoup plus que les autres. Il est prouvé aussi que les collectivités desservies par des routes reliées au réseau routier principal peuvent profiter davantage des services de soins de santé et d'éducation, des offres d'emplois et de services culturels.

Actuellement, il y a plusieurs régions de la province qui ne sont pas desservies par des routes. D'autres sont desservies de façon telle que le réseau routier n'est pas utilisé à sa juste valeur. Par exemple, la région de la Baie d'Espoir, qui communique avec le réseau routier de la province grâce à une relativement bonne route jusqu'à Bishop Falls, n'est pas directement reliée à la presqu'île Avalon et la péninsule

Burin. Les rapports commerciaux et culturels entre ces régions sont par conséquent paralysés. Le problème de l'accès aux routes se pose particulièrement dans le cas des collectivités le long de la côte sud-ouest, entre la Baie d'Espoir et Rose Blanche, des collectivités du côté est de la péninsule du Nord et de toutes les régions du Labrador. Les habitants de ces régions dépourvues de routes sont nettement désavantagés lorsqu'on les compare à ceux d'autres collectivités mieux desservies.

13. Conclusions

Même si bon nombre de projets de construction routière ont été entrepris dans la province au cours des deux dernières décennies, cette dernière compte beaucoup moins de bonnes routes pavées que les autres provinces. La route transcanadienne, convenable lors de sa construction, est maintenant dans un état lamentable et requiert des travaux de réfection pour ne pas entraver la croissance de l'industrie du camionnage. Les routes secondaires nécessitent également d'importantes améliorations de façon à améliorer l'accès des collectivités et à assurer des moyens de transport moins onéreux.

Évaluation du secteur du camionnage

1. Évolution du secteur

Le secteur du camionnage, plus que tout autre secteur de transport, a connu dans cette province une évolution qui ne lui a peut-être pas permis encore de se stabiliser. Le secteur, en général, a été fragmenté avec les nombreuses petites entreprises qui régulièrement s'y greffaient ou s'en détachaient. Inutile de dire que le niveau de fiabilité et de régularité du secteur était faible et qu'il était difficile, en fait, de dispenser un service quel qu'il soit à de nombreuses régions de la province.

Cette situation plutôt instable ne peut être imputée entièrement aux transporteurs car de nombreuses décisions sont prises en dehors du champ d'activités des principaux participants. Par exemple, le retard qu'accuse le développement du secteur de camionnage interprovincial a été causé, à divers moments de la dernière décennie, par l'une des raisons suivantes ou par une combinaison d'entre elles: 1) l'incapacité des traversiers du Golfe de transporter de gros camions, 2) l'absence d'une Transcanadienne complète, 3) les contraintes du transport par camion à l'entrée du Golfe après que les traversiers eurent été mis en service, c'est-à-dire les délais et les tarifs élevés, 4) une détérioration rapide de la Transcanadienne peu après la fin officielle des travaux. Du point de vue strictement provincial, le manque sinon l'absence totale de bonnes routes et les coûts élevés d'entretien et d'exploitation qui en découlent, ainsi que le transport de petites charges payantes nécessaires en raison de la faible population clairsemée a

nui au développement rapide d'un bon service de camionnage dans la province.

Malgré les inconvénients susmentionnés, on peut remarquer un certain degré de stabilité et d'équilibre. Le tableau 5.10 établit certaines comparaisons entre la flotte du secteur du camionnage pour le transport intraprovincial et interprovincial au cours des années 1973 et 1976.

Tableau 5-10 Aperçu de la flotte de véhicules du secteur du camionnage, 1972-1976

	Interprovincial		Intraprovincial	
	1972	1976	1972	1976
Nombre de compagnies	80	140	479	344
Nombre de camions isolés	135	77	1,042	490
Nombre de tracteurs	189	635	84	476
Rapport entre le nombre de tracteurs et d'unités de transports	58.3%	89%	9.9%	49.3%

Pour ce qui a trait à la flotte assurant le service interprovincial, le tableau fait état d'une croissance globale marquée quant au nombre d'exploitations et au nombre de pièces de matériel enregistrés. Le changement le plus important s'est produit dans le service intraprovincial. Les 479 compagnies de la flotte, composée principalement de camions isolés, n'étaient plus que 344 en 1976 et utilisaient des véhicules beaucoup plus gros.

Il serait toutefois bon de noter que les chiffres donnés ci-haut ne visent que les transporteurs publics et le matériel en location. Puisque de nombreuses entreprises de la province ont leur propre flotte de camions afin d'offrir à leur clientèle un service de livraison des marchandises, la flotte de camions pour le service intraprovincial est beaucoup plus importante qu'elle n'apparaît dans le tableau. L'importance du secteur privé du camionnage n'a jamais été jugée avec précision puisqu'il n'existe aucun organisme de réglementation ayant tenu un inventaire complet de ces ressources. Selon les discussions tenues avec la Commission des services publics, ces ressources seraient assez considérables.

Avec le temps, le secteur a atteint une certaine maturité qui lui permet au moins de surmonter certaines difficultés notées dans l'Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien. Par exemple, le degré de liaison entre les services est de beaucoup supérieur à ce qu'il était en 1974, ce qui laisse croire à une plus grande collaboration entre les camionneurs. En fait, le secteur du camionnage a réussi à se faire accepter dans l'ensemble de la province.

2. Efficacité du service

La croissance du camionnage en tant que moyen de transport interprovincial a été de beaucoup supérieure à la croissance annuelle de l'ensemble du secteur du transport des marchandises à destination et en provenance de la province. On pourrait en déduire qu'en comparaison des autres modes de transport, le camionnage offre un service qui répond davantage aux besoins des utilisateurs. Un sondage auprès des utilisateurs, effectué par les représentants de la Commission, a révélé que la plupart d'entre eux étaient satisfaits du service de camionnage actuel. Les qualités les plus souvent mentionnées étaient:

- 1) l'efficacité;
- 2) les livraisons directes;
- 3) la manutention réduite, ce qui entraîne moins de dommages et de pertes;
- 4) la durée raisonnable de l'acheminement.

Même s'il a réussi à s'imposer, le secteur du camionnage est loin d'être parfait. La faible fréquence et le manque de services réguliers dans les régions moins peuplées de la province sont deux choses dont on se plaint souvent. Tandis que le service de transport de chargements complets dans le corridor de circulation est généralement bon, le service de transport des chargements incomplets dans le corridor et l'ensemble du service à l'extérieur du corridor auraient besoin d'être améliorés.

Les principaux problèmes du transport interprovincial, surtout en ce qui concerne les chargements incomplets, se situent au niveau du piètre état des routes reliant bon nombre de localités et des coûts élevés des services offerts. Bon nombre des petites entreprises qui s'occupent du transport intraprovincial ont mis pour ainsi dire toutes leurs ressources à la disposition d'une ou deux entreprises situées dans une localité en particulier afin d'assurer leur propre survie. D'autres entreprises désirant se prévaloir des services de camionnage ne peuvent le faire que si l'espace le permet. Étant donné que les compagnies de camionnage en cause sont généralement de faible envergure et qu'elles ne possèdent souvent qu'un seul camion de dimensions moyennes, le service offert aux clients réguliers est le seul moyen pour le camionneur de s'assurer une certaine mesure de sécurité d'affaires. En omettant d'assurer ce service, le camionneur pourrait compromettre sérieusement toute l'existence de son entreprise.

Le problème est d'autant plus grave qu'il n'existe virtuellement aucun entrepôt central d'où les petites expéditions envoyées par un client éventuel pourraient être acheminées à leur destination définitive. Cette situation limite le recours au service avec correspondance qui, en d'autres circonstances, serait utilisé et empêche également de nombreux camionneurs de transporter des chargements complets. Si des entrepôts centraux étaient disponibles, les expé-

ditions seraient mieux desservies, les grandes compagnies de camionnage n'auraient pas à défrayer des coûts inutiles grâce à de meilleurs services de liaison et les petites compagnies de camionnage pourraient transporter des chargements plus importants, permettant ainsi au secteur de se stabiliser.

Le transport routier interprovincial semble plus stable que le service intraprovincial du fait qu'il regroupe des compagnies plus importantes pourvues d'un inventaire plus considérable fonctionnant généralement d'une province à l'autre. Il présente toutefois un aspect troublant et dangereux. Des 140 compagnies autorisées par la Commission des services publics à fonctionner à l'échelle interprovinciale, aucune n'a demandé un permis d'exploitation de services à horaire régulier. Bien que bon nombre d'entre elles offrent effectivement un service régulier, ce n'est qu'une question de choix exercé par la compagnie de camionnage et non une condition de délivrance du permis. Puisque la grande majorité de ces compagnies ne sont pas de la province, tout changement de leurs activités au bureau sur le continent pourrait entraîner un changement marqué de leurs activités à Terre-Neuve. Toute compagnie en cause pourrait encore fonctionner suivant les conditions de son permis. Par conséquent, malgré la grande confiance que manifestent certains utilisateurs du secteur du camionnage à l'égard des horaires et de la régularité des services, la possibilité d'une grande instabilité n'est pas moins réelle. A titre d'exemple, on peut imaginer le chaos engendré par de grandes sociétés de transport aérien exploitées en fonction de chargements complets plutôt qu'en fonction d'horaires prédéterminés.

3. Croissance du secteur

Depuis 1974, le rythme de croissance du secteur du camionnage interprovincial a été phénoménal. Il semblerait maintenant que l'avenir du transport routier sur de longues distances n'est pas aussi reluisant que par les années passées en raison du coût élevé du carburant. Les transporteurs de la province se sont toutefois emparés de certains marchés tels que les marchandises réfrigérées. Compte tenu de la quantité assez importante de marchandises de retour, il est peu probable que le secteur du camionnage perde cette part du marché.

L'un des plus grands rôles de tout le secteur du camionnage au cours des dernières années a été celui de favoriser l'exploitation et le développement du secteur de la pêche. L'utilisation de camions pour le transport de produits entre les points de débarquement et de transformation est maintenant reconnue de façon générale tant pour le poisson d'eau salée que d'eau douce. Étant donné que bon nombre des points de débarquement sont situés dans des régions éloignées du réseau routier principal, les problèmes

de camionnage sont d'autant plus accentués par l'absence de réseau routier carrossable en tout temps. Les contraintes auxquelles doivent faire face les compagnies de camionnage en raison du matériel limité, par exemple sur certaines routes, il est pratiquement impossible d'utiliser des camions-remorques, et les limites de chargement ont une grande incidence sur le prix des produits finis.

Au chapitre des exportations, le secteur du camionnage manipule maintenant une grande majorité des produits de la pêche de la province (environ 136 000 tonnes en 1976) grâce à ses véhicules à température contrôlée. Sauf en pleine saison où le nombre des camions réfrigérés ne suffit pas à la demande, le camionnage semble répondre aux particularités et aux exigences des pêches mieux que tout autre mode de transport et il satisfait les deux parties visées. Certaines indications portent à croire que si des changements importants dans les services de camionnage interprovinciaux entraînaient une réduction de la capacité de transport des véhicules frigorifiques, les pêches seraient aux prises avec de sérieux ennuis. A cet égard, on s'inquiète beaucoup des questions suivantes: 1) l'état des routes, qui joue un rôle capital dans les régions desservies, 2) la charge payante permise et, par conséquent, les coûts de transport du produit fini, et 3) la possibilité d'une interruption du service dans le golfe en raison de problèmes ouvriers. Il semble que le secteur des pêches soit très vulnérable aux fluctuations du coût des transports. Si l'un des problèmes susmentionnés devait surgir dans le golfe, tout le secteur subirait des contrecoups. Puisque les services de transport et de mise en marché n'ont pas encore été mis sur pied dans le secteur maritime, aucun autre mode de transport terrestre ne pourrait intervenir si le secteur du camionnage connaissait des problèmes. Même s'il augure bien pour l'avenir, le service aérien ne dispose pas de ressources nécessaires pour assurer l'exportation des produits des pêches sur une grande échelle et ne saurait être rentable à court terme en raison des coûts élevés.

4. Incidence de l'état des routes et des règlements de la route

Encore aujourd'hui, il existe un écart appréciable entre la charge brute d'un véhicule et la charge sur essieu permise sur nos routes et celles des autres provinces. Dans presque tous les cas, les limites sont moins élevées dans notre province. Ainsi, les camionneurs ne peuvent utiliser leurs véhicules à pleine capacité, d'où les coûts de transport plus élevés à Terre-Neuve. Une fois le projet d'amélioration de la Transcanadienne réalisé, cette situation devrait changer avec la signature d'un accord entre toutes les provinces de l'Atlantique pour l'établissement de limites de charge uniformes.

En plus de ce qui précède, les camionneurs sont préoccupés par les variations de poids des charges qu'ils ont obtenues aux différentes bascules à travers la province. Les camionneurs prétendent que le poids des marchandises qu'ils transportent peut être en deçà des limites permises au point de départ mais que l'une des bascules sur leur route indiquera invariablement une charge plus lourde que celle permise. Les camionneurs sont portés à prendre trop de précautions et souvent, afin de s'assurer qu'ils respectent les règlements, ne chargent pas leurs camions à pleine capacité. Dans le secteur du camionnage, on a fortement l'impression que les règlements ne sont pas appliqués de façon appropriée. On ne saurait trouver de réponse toute faite à de telles questions. Lors de discussions avec le personnel du ministère des Transports et des Communications, on nous a informés que les bascules étaient étalonnées et vérifiées de façon régulière et il est donc très peu probable qu'une erreur puisse se produire. Le jugement personnel des préposés pourrait être l'une des causes des écarts.

5. Coûts et tarifs marchandises

Le secteur du transport intraprovincial est surtout entre les mains d'entreprises privées dont les propriétaires sont également les exploitants ou ont à leur emploi des conducteurs. En ce qui a trait au transport interprovincial, les courtiers-conducteurs, c'est-à-dire les propriétaires d'un tracteur de camion-remorque qui livrent eux-mêmes la remorque et son contenu à forfait, habituellement selon un taux milliaire, sont de plus en plus nombreux.

L'absence générale de syndicats organisés dans le secteur du camionnage et les coûts inférieurs de la main-d'œuvre qui en résultent ont permis de maintenir les coûts d'exploitation de la plupart des entreprises de camionnage de la région Atlantique bien en deçà de ceux du centre du Canada, quoique cette situation n'explique pas à elle seule ces écarts. Des chiffres comparatifs pour le transport de marchandises sèches sont exposés au tableau suivant:

Tableau 5-11 Coût d'exploitation des camions*—1976

Genre de camion	Coût par mille (¢)			
	Ontario	Québec	Maritimes	Terre-Neuve
2 essieux (échantillon:— 15 000 milles)	195.7	176.1	129.1	130.5
5 essieux (échantillon:— 150 000 milles)	109.2	109.7	89.4	90.8

* Transports Canada, *Coûts d'exploitation des camions au Canada, 1976*

Malgré les coûts d'exploitation inférieurs, l'opinion répandue chez les utilisateurs du secteur du camionnage à l'intérieur de la province veut que les taux imposés soient excessifs. Des vérifications au hasard

des tarifs de transport ferroviaire, maritime et routier, effectués par le personnel de la Commission, révèlent que pour la plupart des produits, les tarifs du camionnage étaient plus élevés pour les expéditions sur de longues distances et les plus concurrentiels pour les expéditions sur de courtes distances. Le tableau 5-12 donne un aperçu, par ordre d'importance, des tarifs cotés de certains produits qui sont acheminés depuis le continent jusqu'à Terre-Neuve.

Les principaux éléments déterminants de la structure des taux dans cette province ne sont toutefois pas autant les frais d'exploitation que la concurrence et l'existence de services de transport de retour.

Dans les centres plus peuplés de la province, la concurrence du transport intraprovincial est bonne et se reflète dans la structure des tarifs. Dans les régions isolées, le manque de concurrence ajouté aux coûts élevés d'entretien entraînent des tarifs généralement supérieurs. Pour le transport interprovincial, on note un déséquilibre entre le transport à destination de la province et en provenance de cette dernière, même s'il est moins marqué pour le transport routier que pour les autres modes de transport. Par conséquent, les tarifs de transport de cargaisons à destination de la province doivent être établis en tenant compte des frais de retour à vide. C'est le secteur des pêches qui a tiré le plus d'avantages de cette structure de tarifs car elle a pu profiter du transport par les camions qui seraient normalement retournés à vide. Du même coup, le recouvrement des coûts grâce au service de transport de retour a permis au secteur du camionnage de maintenir ses taux à un niveau raisonnable, même si ceux imposés pour certains produits sont élevés. Sans service de transport de retour, le secteur du camionnage ne pourrait sans doute plus concurrencer les autres modes de transport ou du moins serait limité au transport des produits de grande valeur.

Le maintien des subventions prévues par la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique pour le camionnage ont, le cas échéant, grandement contribué à donner à ce secteur une position plus concurrentielle par rapport au rail. Puisque les subventions ne s'appliquent qu'aux transporteurs publics, certaines pressions ont été exercées sur les entreprises privées afin qu'elles deviennent elles aussi des transporteurs publics et qu'elles puissent ainsi être admissibles aux subventions. Même si le camionnage doit faire face à une plus grande concurrence, il est peu probable que les changements proposés à l'ensemble du programme de subvention auront un effet néfaste important sur ce secteur. Le transport par rail ne sera à toutes fins utiles pas touché par ces changements.

6. Incidence de la structure même du secteur

Le camionnage, secteur qui a mis du temps à se développer dans la province, est très réglementé mais

manque beaucoup de cohésion. Même si elle augmente rapidement, la concurrence entre les transporteurs n'est pas aussi acharnée que dans les autres provinces et il est assez facile pour une entreprise de camionnage d'obtenir un permis d'exploitation dans la province. La structure plutôt vague du secteur comporte certains inconvénients majeurs dont certains ont déjà été abordés. Premièrement, puisque toutes les compagnies opèrent indépendamment les unes des autres, la livraison des marchandises avec correspondance présente certains problèmes. Cette question inquiète plus particulièrement les localités situées à l'extérieur du corridor de la Transcanadienne et ne disposant d'aucun service ferroviaire ou de cabotage. Deuxièmement, il n'existe aucun mécanisme officiel de planification pour l'ensemble du secteur. Par exemple, il n'existe aucune statistique sur l'ensemble du secteur et à moins qu'une compagnie de camionnage n'entreprenne elle-même la construction d'un entrepôt central, il sera difficile de trouver un autre organisme pouvant en assurer la construction et l'exploitation. Troisièmement, même si le Bureau des tarifs des provinces de l'Atlantique a déployé certains efforts afin d'uniformiser l'établissement des taux, il n'existe aucun mécanisme officiel de révision des taux au sein du secteur. Par conséquent, il est possible que les taux soient très différents d'un endroit à l'autre dans la province. Quatrièmement, le secteur du camionnage n'offre pas la même qualité de service dans l'ensemble de la province. Dans les régions où les affaires sont bonnes, le service est relativement bon. Dans les régions où le volume des marchandises transportées est faible, c'est l'inverse. Il n'existe à l'heure actuelle aucun organisme de contrôle de la qualité du service. La Commission des services publics tente de faire respecter les règlements qui relèvent de sa compétence, mais il est évident qu'aucun règlement officiel ne peut régir la qualité d'un service. A titre d'exemple, la Commission des services publics ne peut faire en sorte que tous les transporteurs interprovinciaux qui détiennent maintenant des permis d'exploitation de service irrégulier offrent un service régulier. Même si l'application des règlements actuels par la Commission des services publics permet dans une certaine mesure, à la province de jouir de services réguliers, il faut toutefois s'en remettre à la bonne volonté des compagnies de camionnage.

Évaluation du service d'autocar transinsulaire

1. Qualité générale du service

Les conclusions relatives à la qualité du service d'autocar du CN varient selon que les critères de comparaison sont typiquement ceux des autocars interurbains comme il en existe ailleurs ou ceux des trains transcontinentaux comme on en exploite dans d'autres provinces du Canada. Selon la Commission,

Tableau 5-12 Tarifs de transport, par ordre d'importance croissante, points de départ et d'arrivée jumelés

	Montréal				Moncton				Port-aux-Basques			
	St-Jean	Corner Brook	Lewisporte	St. Anthony	St-Jean	Corner Brook	Lewisporte	St. Anthony	St-Jean	Corner Brook	Lewisporte	St. Anthony
Bois d'œuvre												
Rail	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	Idem	1
Mer	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	Idem	2
Route	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	Idem	2
Meubles												
Rail	3	3	3	3	1	1	1	2	2	2	2	2
Mer	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1
Route	2	2	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Produits de boulangeries-pâtisseries												
Rail	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2
Mer	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2
Route	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1
Croustilles												
Rail	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2
Mer	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1
Route	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1

puisque l'autocar sert de substitut au service de transport ferroviaire des voyageurs, la comparaison devrait se faire avec l'exploitation d'une ligne de chemin de fer et non d'une ligne d'autocar interurbain type.

Les critères d'évaluation habituels pour ce genre de service sont les suivants:

- 1) Horaires et fréquence du service
- 2) Respect de l'horaire
- 3) Structure tarifaire
- 4) Confort
- 5) Courtoisie et efficacité du personnel

a) *Horaires et fréquence du service*

Une évaluation détaillée du service, effectuée dans le cadre de l'Étude sur les transports dans le corridor

de circulation terre-neuvien de 1974, concluait qu'il existait de graves lacunes tant du point de vue des itinéraires et des horaires que du point de vue de la fréquence du service. Cette étude a prouvé que les horaires et les itinéraires étaient fonction du service de traversier à Port-aux-Basques. Le service de messageries à cette époque visait principalement à permettre aux voyageurs de St-Jean, Gander, Clarendville, Grand Falls et Corner Brook d'arriver à Port-aux-Basques à temps pour prendre le traversier. Une analyse des habitudes de voyage a cependant révélé que la demande était en grande partie centrée sur trois corridors de circulations distincts, soit le corridor de l'est entre St-Jean et Clarendville, le corridor central entre Grand Falls et Gander et le corridor de l'ouest entre Deer Lake et Port-aux-Basques.

Depuis 1974, les horaires ont été modifiés de manière à supprimer les voyages rapides quotidiens et à fournir un service plus fréquent aux collectivités situées près du corridor.

Un sondage d'opinion effectué par la Commission a révélé qu'on acceptait avec certaines réserves les itinéraires existants et la fréquence du service, bien que 11,4% des personnes interrogées aient laissé savoir que la fréquence du service était insuffisante.

b) *Respect de l'horaire*

Pour les usagers d'un service de transport, les inconvénients les plus insupportables sont les correspondances ratées et les périodes d'attente excessives dues à un manque de respect de l'horaire. L'étude de 1974 a montré que 25% de toutes les heures de départ et 67% de toutes les heures d'arrivée des autocars du CN étaient inacceptables. (Par acceptable on entend les délais de moins de 15 minutes par rapport à l'horaire établi.). Des données présentées à la Commission au sujet des horaires de 1976-1977 révèlent une certaine amélioration à cet égard. Cependant, à un certain moment l'année dernière, à la suite de la réduction de la vitesse maximale de 100 à 90 km/h, le CN a éprouvé beaucoup de difficulté à respecter les horaires publiés. De nouveaux horaires établis en fonction de cette nouvelle vitesse maximale ont permis de surmonter cette difficulté.

c) *Structure tarifaire*

Le service d'autocar de cette province, contrairement à la plupart des services de transport ferroviaire des voyageurs au Canada, n'est pas subventionné directement par le gouvernement fédéral. Ainsi, la société absorbe le déficit qui s'est élevé en 1976 à \$1 479 900 (sans compter les abonnés). Le service se trouve donc dans la situation unique mais peu enviable où, même s'il doit remplacer le service ferroviaire, il n'a pas le droit aux subventions. Pour donner suite aux pressions exercées en vue de minimiser les coûts, les mesures sont habituellement prises au détriment du service et des voyageurs à qui on tente d'imposer le plus haut tarif possible.

En 1976, le coût global d'exploitation du service d'autocar était de \$3 355 800 dont \$560 900 pour le transport sans frais des abonnés. Les revenus s'élevaient à \$1 315 000, ce qui a entraîné un déficit de \$2 040 800. Grâce à une augmentation des tarifs de l'ordre de 15%, ce déficit devrait diminuer pour atteindre \$1 036 200 en 1977.

À noter que l'une des causes principales du déficit est le coût d'entretien élevé des autocars. En 1977, le coût d'entretien par véhicule-mille était de 42.5 c. par rapport à 51.7 c. en 1976. Les représentants du service ont fait remarquer que les chiffres de 1976 reflètent d'importantes réparations qui ont été effectuées aux autobus. Aux fins de comparaison, les

chiffres de Statistique Canada, pour 1974, indiquent que 19 entreprises dans l'ensemble du Canada payaient en moyenne 18.0 c. par véhicule-mille au chapitre de l'entretien et des réparations. Selon des chiffres plus récents publiés par *MacKenzie Bus Lines* de Bridgewater (Nouvelle-Écosse), le coût d'entretien des autocars et du matériel en 1975 était de 25.3 c. par véhicule-mille et est passé à 28.5 c. en 1976.

Les frais d'exploitation plus élevés pourraient être attribuables à plusieurs facteurs dont voici les principaux:

- i) Le matériel approche de la fin de sa vie utile; les autocars les plus récents ont 4 ans de service et les plus vieux en ont 10 (La vie utile de la plupart des autocars neufs est de 8 années de service;)
- ii) des coûts d'entretien plus élevés étaient prévus en raison du type même des autocars;
- iii) l'état lamentable de certains tronçons de la Transcanadienne;

En regard des autres services d'autocars interurbains, la structure tarifaire du CN a toujours été inférieure. Les nouveaux tarifs se rapprocheront davantage de ceux des grandes lignes d'autocars des autres provinces maritimes. Cependant, comme le service d'autocar du CN remplace le service ferroviaire à Terre-Neuve, il faudrait établir certaines comparaisons avec les coûts et les recettes du service ferroviaire plutôt qu'avec ceux du service d'autocar.

Le tableau 5-13 donne des renseignements sur l'état financier et l'achalandage de certaines lignes de chemin de fer dans les autres provinces de l'Atlantique, lignes dont la possibilité d'abandon est à l'étude et qui font l'objet de subventions en vertu des articles 260 à 261 de la Loi sur les chemins de fer. Le service d'autocar est le plus rentable des cinq services énumérés. Pourtant, tous les services ferroviaires susmentionnés ont été jugés indispensables et, comme tel, 80% de leur déficit approuvé est subventionné par la Commission canadienne des transports. Puisque le service d'autocar est le seul service transinsulaire de transport public disponible (à l'exception des services aériens), on peut sans crainte affirmer qu'il est, lui aussi, indispensable. Si les mêmes subventions étaient accordées au transport par autocar, le CN serait ainsi en mesure d'offrir un service de beaucoup supérieur, en mettant l'accent sur le confort des passagers et sur l'amélioration des terminus, et ce, sans modifier sensiblement les tarifs.

d) *Confort*

Au nombre de 21 sur une flotte totale de 22 véhicules, les autocars de marque Prevost sont loin d'assurer le service d'autocar interurbain et encore bien moins en mesure de remplacer un train moderne. Ce genre d'autocar est normalement utilisé par les services de banlieue dont les véhicules possèdent un

Tableau 5-13 Comparaison entre les coûts et les revenus des services de transport pour voyageurs dans les provinces maritimes et le service d'autocar du CN à Terre-Neuve

Service	Déficit en 1976	Coût par Voyag./Mille	Revenu par Voyag./Mille	Déficit par Voyag./Mille
	\$	¢	¢	¢
Montréal/Sydney/Halifax	29 504 150	20.46	5.94	14.52
Sydney/Truro/Halifax	1 570 399	25.71	5.20	20.50
Moncton/St-Jean	1 427 960	35.87	5.57	30.31
Montréal/St-Jean	3 617 160	46.40	8.75	37.65
Autocar du CN	1 479 900	7.60	3.40	4.20

rayon d'action de 20 à 30 milles. En fait, la Commission a été incapable de trouver dans tout le pays un autre service d'autocar interurbain dont la flotte était composée de véhicules de ce genre et n'a pu savoir exactement pourquoi ces autocars avaient été choisis pour desservir Terre-Neuve. Malgré son apparence agréable et son prix moins élevé que la plupart des autres autocars fabriqués au Canada, ce genre de véhicule n'a pas les qualités de confort nécessaires aux voyages sur longues distances et n'est pas pourvu d'un système de climatisation convenable ni des toilettes nécessaires à de longs déplacements.

Pour ce qui est du service de transport sur de longues distances en tant que substitut d'un service moderne de transport ferroviaire, le système actuel d'autocar est nettement insuffisant. Du point de vue confort, les sièges rapprochés des autocars actuels rendent les voyages de plus de 200 milles très désagréables, sans compter que 50% des déplacements sont de 150 milles. Pour les voyages de 560 milles, comme c'est le cas des voyageurs qui se déplacent de St-Jean à Port-aux-Basques, le voyage est presque insupportable.

e) Courtoisie et efficacité du personnel

Parmi les usagers qui ont répondu au sondage d'opinion, une grande majorité d'entre eux est d'avis que le personnel est courtois et accueillant. En fait, seulement 6,2% des répondants ont manifesté leur insatisfaction à cet égard.

Il conviendrait également de noter que le service d'autocar a un excellent dossier du point de vue de la sécurité, lorsque l'on sait que ces autocars parcourent presque 2 millions de milles par année.

La société et son personnel ont droit à des félicitations pour leur efficacité dans ces deux domaines.

2. Clientèle

Depuis l'inauguration du service d'autocar, le nombre de voyageurs est passé de 168 739 en 1969 à 240 734 en 1976. Environ 20% de ces usagers sont des abonnés.

Une analyse des statistiques de fréquentation pendant deux mois de l'année (juillet et novembre 1976) a révélé que la plupart des déplacements étaient de

moins de 300 milles, alors qu'un faible pourcentage des voyageurs parcourait des distances supérieures à 300 milles (21% en juillet et 13% en novembre).

3. Service de messageries

La Commission a remarqué que les recettes provenant du service de messageries étaient très faibles, alors que bon nombre de sociétés interurbaines comptaient largement sur ce service pour réaliser des recettes. L'une des raisons invoquées a été l'espace restreint réservé aux bagages et aux colis, espace qui doit presque exclusivement servir aux bagages des voyageurs. Cette situation nous permet de constater que les autocars ne conviennent absolument pas au service.

4. Coordination avec les services à l'extérieur du corridor de circulation

Comme on l'a déjà mentionné, les horaires du service d'autocar du CN sont conçus de manière à correspondre avec ceux du service de traversier du Golfe à Port-aux-Basques. Par conséquent, on ne cherche pour ainsi dire pas à s'entendre avec les douze autres services d'autocars privés de la province. En fait, peu d'efforts semblent être déployés pour coordonner les services du CN avec ceux des autres sociétés. Par exemple, l'autocar du CN entre Deer Lake et Port-aux-Basques quitte Deer Lake cinq minutes avant l'arrivée du vol EPA.

Le manque de coordination des transporteurs est partiellement imputable au partage de la compétence au niveau des services d'autocar à Terre-Neuve où les autocars privés relèvent de la Commission des services publics, tandis que les autocars du CN relèvent de la CCT. La coordination des horaires serait beaucoup plus simple si tous les services relevaient du même organisme. Quoi qu'il en soit, Terre-Neuve est probablement la seule province canadienne où un voyageur éventuel ne peut obtenir, à la même gare, des renseignements quant aux tarifs et aux horaires de tous les transporteurs de la province et même du reste du pays. En l'absence d'une telle organisation, le CN aurait dû assumer ce rôle de coordination étant donné qu'il constitue le service le plus important et le plus utilisé par les voyageurs.

5. Terminus et gares

Les terminus et les gares du service d'autocar du CN sont semblables à ce que l'on trouve dans les autres services d'autocars interurbains du Canada. Les anciennes installations de chemin de fer, les postes d'essence, les hôtels-motels et les arrêts en bordure de la route sont des aires de service typiques du CN. Les activités de ces postes varient du simple arrêt d'autocar à la vente de billets au guichet et au restaurant. Le tableau 5-14 décrit en détail tous les arrêts et met en évidence les principales lacunes.

Bien que beaucoup d'anciennes gares du service ferroviaire du CN offrent certaines commodités du fait de leur emplacement dans les collectivités desservies ou à proximité de celles-ci, les édifices sont petits, vieillots et malpropres. Bref, elles n'ont rien d'un service moderne de transport des voyageurs et ne souffrent aucune comparaison avec les installations du service aérien.

Les arrêts en bordure de la route, tout en étant commodes pour les voyageurs qui autrement auraient

à parcourir de longues distances jusqu'au terminus, ne remplacent quand même pas cette dernière de façon satisfaisante. Malgré les instructions du CN enjoignant aux chauffeurs de ne pas laisser de voyageurs à ces arrêts en bordure de la route, le besoin de terminus n'en est pas moins véritable. L'arrêt à l'intersection de la route Hampden et de la Transcanadienne suscite un intérêt particulier.

6. Services privés d'autocar et de taxis

Douze sociétés privées d'autocar offrent un service de liaison entre le corridor et les différentes régions de Terre-Neuve. Dans la plupart des cas, il s'agit d'un service aller retour quotidien. De plus, plusieurs sociétés de taxis offrent leurs services, surtout entre les petites localités de la côte et les grands centres d'une région donnée.

Les sociétés privées d'autocar doivent obtenir un permis d'exploitation de la Commission des services publics qui tient compte surtout de la fréquence du service, des tarifs et de la capacité du matériel plutôt

Tableau 5-14 Évaluation des gares d'autocar du CN

Endroits	Gares	Billets	Installations disponibles					Notation des installations
			Salle d'attente	Toilettes	Débit de tabac	Restaurant	Stationnement	
St-Jean	Terminal du CN	X	X	X	—	—	X	2
Holyrood Jct.	Blue Fin	X	X	X	X	X	X	1
Enitbourne Jct.	Motel Moorland	X	X	X	X	X	X	1
Arnole's Cove Jct.	Tanker Inn	X	X	X	X	X	X	1
Come By Chance	Gilbert's Store	X	—	—	X	—	—	3
Goobies	Cam Services	X	X	X	X	X	X	1
Clarenville	Holiday Inn	X	X	X	X	X	X	1
Port Blandford	Restaurant Blackmore	X	X	X	X	X	X	1
Glovertown Jct.	Restaurant Rickett's	X	X	X	X	X	X	1
Gambo	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
Gander	Aérogare	X	X	X	X	X	X	1
Glenwood	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
Lewisporte Jct.	Traveller's Comfort	X	X	X	X	X	X	1
Norris Arm	White's Store (F)	—	—	—	—	X	—	3
Bishop's Falls	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
Grand Falls	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
Badger	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
South Brook	Irving Station	X	—	X	X	—	X	2
Springdale Jct.	Butt's Esso Station	X	—	X	X	—	X	2
Baie Verte Jct.	Gene's Irving Station	X	X	X	X	X	X	1
Campden Jct.	On The Road (F)	—	—	—	—	—	—	3
Deer Lake	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
Pasadena	Valley Variety Groc. (F)	X	—	X	X	—	X	2
Corner Brook	Gare d'autobus du CN	X	X	X	X	X	X	1
Stephenville Xing	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
Stephenville	Aérogare	X	X	X	X	X	X	1
St. George's	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
Flat Bay Jct.	Golden Eagle (F)	—	—	X	X	X	X	2
Robinson's Jct.	Gillam's Esso	X	X	X	X	X	X	2
St. Fintan's	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
	Chaffey's Service Stn (F)	—	—	—	—	—	X	3
South Branch	On the Road (F)	—	—	—	—	—	X	3
Doyles	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2
Port-aux-Basques	Gare ferroviaire du CN	X	X	X	—	—	X	2

(F) Arrêt
X Installation

Notation des installations: 1 Installations adéquates
2 Installations passables
3 Installations inadéquates

que de la qualité du service. Par conséquent, la qualité des services offerts par les sociétés d'autocar varie beaucoup.

7. Conclusion

Le service d'autocar du CN est exploité au moyen d'un matériel vétuste, inadéquat et complètement insuffisant. Ce service est acceptable sur de courtes distances, mais pour ce qui est des voyages sur de grandes distances, il est inacceptable comme service de remplacement du train. Du point de vue de la qualité du service et compte tenu des lacunes qu'il présente par rapport au transport ferroviaire dans les autres provinces, les tarifs du CN sont plus que raisonnables. La Commission ne propose pas que les frais engagés par les transporteurs soient recouverts grâce à une autre source que le fonds de la société, mais que s'il faut des sommes considérables pour acquitter les frais d'exploitation, ces fonds devraient provenir de la même source que celle des autres services de transport ferroviaire des voyageurs au Canada.

Les terminus et les arrêts du service d'autocar sont inappropriés et de grands changements doivent être effectués pour restaurer les édifices et les doter d'une gamme complète de services.

La coordination des autres services routiers de transport des voyageurs est indispensable. En l'absence d'un organisme gouvernemental de coordination, le CN ne devrait obtenir son permis d'exploitation qu'à la condition d'assurer cette coordination.

Évaluation du service de traversiers dans le Golfe

1. Valeur de l'équipement—navires

Bien qu'il y ait deux genres de navires en service dans le golfe, soit les navires affectés au transport de voyageurs et de camions et ceux servant au transport de wagons et de camions, trois fonctions distinctes sont exercées. Il s'agit 1) du transport de voyageurs et de leurs véhicules, 2) du transport de camions utilitaires et 3) du transport de wagons. Ces traversiers constituent le principal lien entre l'île et la terre ferme et peuvent être considérés, du point de vue pratique, comme une prolongation de la route transcanadienne et des voies du CN. En effet, pour ce qui est du chemin de fer, les conditions de l'Union entre la province et le restant du Canada stipulent que le Golfe doit être considéré comme faisant partie du réseau de chemin de fer. Les usagers, toutefois, particulièrement ceux qui empruntent l'autoroute, envisagent le service de traversier comme une étape distincte. Étant donné que la distance du parcours est d'un peu plus de cent milles et exige beaucoup de temps, certaines personnes voient parfois ce service comme une petite croisière et s'attendent donc à avoir droit aux services qu'offre généralement ce genre de traversée. Par conséquent, l'équipement est

évalué par les usagers d'après les services rendus au lieu de l'efficacité du traversier en tant que moyen de transport.

Du point de vue économique, le recours aux navires rouliers pour les voyages d'une durée analogue à la traversée du Golfe n'est pas particulièrement rentable. En principe, les navires rouliers sont efficaces lors de voyages de courte durée pour déplacer des objets volumineux. Par contre, les frais engagés lors de voyages plus longs sont souvent supérieurs aux recettes tarifaires perçues. En dépit de l'aspect économique, si on veut que les traversiers soient utilisés pour remplacer l'autoroute et les voies ferrées, il y a lieu de les équiper de sorte qu'ils puissent transporter des véhicules. Pour ce qui est des possibilités pratiques, les navires rouliers semblent adéquats.

Le premier navire moderne à remplir des fonctions de navire roulier sur le Golfe fut le M.V. WILLIAM CARSON. Même s'il constituait une amélioration par rapport à l'équipement précédent, son aptitude à recevoir des poids lourds était limitée et il ne pouvait transporter de wagons. Ces deux problèmes ont été réglés grâce à l'utilisation de traversiers à chargement par l'arrière qui peuvent transporter tous les genres de véhicules routiers de même que les wagons, à l'exception des wagons à trois étages utilisés couramment sur les lignes de chemin de fer mais ne pouvant être transportés sur les traversiers faisant la navette entre North Sydney et Port-aux-Basques.

Bien que les navires doivent servir de pont entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, les règlements interdisent aux voyageurs, pour des raisons de sécurité, de rester dans leurs véhicules pendant la traversée contrairement à ce qu'ils feraient s'il s'agissait de transport terrestre. Ces navires doivent donc, par nécessité, être aménagés de façon à pouvoir offrir aux voyageurs les services qu'exige un voyage de cette durée. Pour ce qui est des navires qui effectuent les traversées de jour, les installations à l'intention des voyageurs qu'offre la flotte actuelle semblent adéquates. Étant donné le nombre de voitures que les navires transportent actuellement, même lorsque la demande est très forte, tout porte à croire que les traversiers manqueront d'espace pour les voitures avant de manquer de sièges. Ainsi, tous les voyageurs devraient normalement pouvoir s'asseoir pendant le voyage. Quant aux navires qui font les traversées de nuit, la flotte actuelle, particulièrement les navires de type Nautica, sont tout à fait inadéquats. Le tableau 5-15 montre le nombre de couchettes et de sièges à bord des navires en service dans le Golfe en 1977. À l'exception du AMBROSE SHEA et du MARINE CRUISER, les navires n'ont qu'un petit nombre de couchettes ce qui devrait leur interdire d'effectuer des traversées de nuit.

Tableau 5-15: Service d'Argentia entre North Sydney et Port-aux-Basques—Nombre de couchettes et de sièges pour les voyageurs

Nom du navire	Nombre de	
	couchettes	sièges
M.V. AMBROSE SHEA	260	405
M.V. MARINE CRUISER	154	344
M.V. MARINE ATLANTICA	68-88*	820
M.V. MARINE NAUTICA	68-88*	820
M.V. STENA NORDICA	88	712

* couchettes disponibles pendant l'été
Source: C.N. Marine, Moncton

Étant donné que le SHEA et le CRUISER assurent normalement le service d'Argentia et, par conséquent, ne peuvent naviguer d'une façon régulière dans le Golfe, ces navires sont très peu équipés pour les voyages de nuit. D'autre part, pendant la grande saison touristique, soit de juin à septembre, la demande de voyages de nuit est très élevée. Étant donné que le nombre de voyageurs que le CN accepte de transporter pendant la nuit est plus élevé que le nombre de couchettes disponibles, les voyageurs doivent s'organiser comme ils le peuvent, c'est-à-dire qu'ils doivent dormir sur les tables, les bancs, le plancher ou sur une surface libre. Bien entendu, cette situation incite les gens à se plaindre du service.

Étant donné que les navires ne sont pas équipés pour les trajets de nuit, le CN pourrait, à juste titre, ne pas assurer ce service ou, du moins, l'offrir à un nombre restreint de voyageurs pour qui des couchettes seraient disponibles. Toutefois, le trajet étant long (environ 7 heures), les voyageurs perdent moins de temps en voyageant la nuit, pour arriver à destination de bonne heure. Ce service attire donc un grand nombre de personnes, particulièrement les camionneurs, d'où la demande élevée.

Le problème le plus épineux qui se pose à l'égard des navires n'est pas tant le genre de navire que le nombre de ceux-ci et la mesure dans laquelle ils peuvent répondre à la demande. Le trafic ferroviaire a régulièrement diminué depuis 1974 et la flotte actuelle peut donc répondre adéquatement à cette demande, bien que l'élimination du SIR ROBERT BOND peut imposer à certains moments un fardeau à l'autre traversier, si le trafic ferroviaire est le même en 1978 qu'en 1977. Au contraire, le transport par camion a continuellement augmenté et continuera probablement de le faire. La flotte actuelle réussit à répondre à la demande du trafic par camion pendant environ 9 mois, mais au cours de la saison touristique, les camionneurs doivent subir de longues périodes d'attente.

La demande de transport de passagers et de véhicules varie selon les saisons. Vers la fin de l'automne, en hiver et au début du printemps, la demande est très faible tandis qu'elle est très forte au cours de

l'été. Au cours de la saison la plus achalandée de 1976, le CN a évalué que les traversiers faisant la navette entre Port-aux-Basques et North Sydney étaient exploités à 80% tandis que ceux assurant les services d'Argentia l'étaient à 85%. Nous ne savons pas toutefois sur quels chiffres se fondent ces évaluations, à savoir si c'est le nombre d'automobiles qui peuvent être transportées ou le nombre de sièges qu'offrent les navires. La Commission a fait une étude sur le trafic d'après les rapports de navigation des navires et a découvert qu'en juillet et en août 1976 les navires transportent en général le nombre maximal de voitures, bien que dans certains cas il y ait eu un peu d'espace libre. Il est difficile d'évaluer toute la portée d'une telle situation, mais cela signifie en général un temps d'attente excessif pour certains voyageurs. C'est d'ailleurs une des critiques les plus fréquentes qu'ont fait les camionneurs qui, à leur avis, passent en dernier lorsqu'il s'agit de vendre cet espace, et doivent donc attendre pendant très longtemps. (Ce problème est d'ailleurs étudié dans un autre chapitre du présent rapport). Toutefois, si l'on tient compte du roulement rapide (à l'exception du problème des camions) les statistiques indiquent que les navires peuvent répondre à la demande actuelle. Si les prévisions se concrétisent, il faudra bientôt prendre des mesures pour assurer le transport d'un plus grand nombre de véhicules en 1980.

2. Pertinence des installations terminales

Au cours des dernières années, les installations terminales se sont révélées insuffisantes, en ce qui a trait à la manœuvre des navires, au transbordement des cargaisons ferroviaires et aux services rendus aux voyageurs à Port-aux-Basques. Bien qu'une réduction du trafic ferroviaire servirait à améliorer la situation, bien des problèmes qu'affrontent les voyageurs et les véhicules ne pourront être réglés avant l'achèvement des programmes d'expansion et de rénovation.

Le manque d'espace d'amarrage pour les traversiers à chargement par l'arrière et le stationnement inadéquat réservé aux voitures et aux camions nuisent à l'exploitation efficace des installations. Le programme de construction qui a été entrepris aidera à améliorer cette situation.

La Commission souligne toutefois l'état assez déplorable des installations d'attente pour voyageurs, particulièrement à Port-aux-Basques. L'édifice morne, lugubre et quelque peu sale, y compris les installations d'alimentation démodées, ne donnent pas une très bonne impression aux voyageurs qui partent de ce terminus. Même à North Sydney où l'édifice, quoique relativement neuf, est petit et n'offre que des services très limités en dehors d'un service de restauration des plus rudimentaires. Compte tenu du fait qu'au cours des périodes de pointe, au-delà de mille personnes par jour utilisent ces installations, il

semblerait donc que l'édifice et surtout les services mentionnés, sont entièrement insatisfaisants. Si on considère que les voyageurs doivent, en règle générale, se présenter au guichet au moins deux heures avant le départ du traversier, il semble inconcevable qu'une compagnie ne puisse, aujourd'hui, assurer des services adéquats aux voyageurs. On ne peut que remarquer, avec étonnement, la grande différence entre ces installations et les installations terminales aériennes. Même si les deux relèvent du ministère des Transports, les installations maritimes sont inadéquates si on les compare aux terminus aériens qui assurent toute une gamme de services et qui offrent des kiosques à journaux et à revues, des bars et des restaurants.

Un des aspects les plus décourageants de ces terminaux est le fait qu'ils sont situés à la limite des deux provinces concernées. Les visiteurs doivent sûrement contempler ce spectacle avec étonnement. Contrairement aux installations à la Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick qui offrent une vue agréable et des jardins bien entretenus, celles à la limite de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse ont plutôt l'apparence d'une prison.

3. Coûts et subventions

Les services du Golfe constituent l'élément le plus coûteux du système de transport de Terre-Neuve et comme les recettes perçues ne représentent qu'une petite partie de la totalité des coûts, le ministère des Transports doit verser d'importantes subventions. Jusqu'en 1977, le CN assurait ces services au moyen de navires appartenant au Ministère ou affrétés, conformément aux horaires et aux tarifs fixés de concert avec le Ministère. L'écart entre les frais d'exploitation et les recettes perçues était comblé grâce à des fonds affectés par le ministère des Transports. Ce système sera modifié sous peu lorsque le contrat proposé entre le ministère des Transports et CN-marine sera conclu.

Depuis 1959 et jusqu'en 1975, les subventions annuelles exigées pour le service du Golfe ont augmenté d'une manière dramatique, sinon inquiétante. Le tableau 5-6 donne une indication du taux de croissance des subventions versées. Il est important de noter que celles-ci ne comprennent pas les immobilisations liées aux navires ou aux terminaux.

Les tableaux 5-5 et 5-6 indiquent respectivement les volumes des wagons de marchandises et de véhicules transportés en même temps. Il est évident que la situation s'aggrave au fur et à mesure que les activités augmentent et que le transport ferroviaire a un effet particulièrement nuisible en matière de subventions. Le trafic ferroviaire ayant diminué entre 1974 et 1976, on constate une réduction des subventions à l'exploitation accordées, en raison des dépenses engagées à l'égard des installations terminales

pour la manutention des wagons, c'est-à-dire les transbordements de bogie à bogie et de wagon à wagon, ne figurement pas dans les registres du chemin de fer mais plutôt dans ceux du service du Golfe. L'effet des coûts du transbordement exigé par l'écartement étroit des rails peut être constaté si on compare les traversiers entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve à ceux qui font la navette entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Étant donné que la nature du trafic est sensiblement la même dans les deux cas, c'est-à-dire que les deux services assurent le transport de voyageurs, de camions, de voitures et de wagons et, même si les traversiers de l'Île-du-Prince-Édouard répondent à un trafic supérieur, le seul élément d'exploitation important est le fait que le réseau ferroviaire de l'île a un écartement normal. Par conséquent, ce service n'exige aucune installation de transbordement. Les coûts plus faibles des terminaux reflètent bien cette situation. Par exemple, en 1976, la totalité des frais des terminaux du Golfe s'élevait à \$18 981 020 tandis que les dépenses totales engagées pour l'exploitation du CN dans l'Île-du-Prince-Édouard n'atteignaient que \$3 172 576.

Les données dont dispose la Commission indiquent d'importants écarts entre les dépenses engagées pour transporter les wagons, les voitures et les camions de l'autre côté du Golfe. Ces données figurent au tableau 5-16.

Tableau 5-16 Coûts unitaires et recettes perçues à l'égard du trafic transporté dans le golfe

	Coûts unitaires y compris les immobilisations et les frais d'exploitation	Moyenne des recettes	% de recouvrement
Wagons	\$832	45	5
Voitures	82	18	22
Camions-remorques	494	82	17
Voyageurs	18	6	33

Étant donné que les frais indiqués ci-dessus ont été déterminés à l'aide d'un processus de répartition et non au moyen d'un procédé comptable, il y a lieu, selon la Commission, de mettre en doute leur exactitude. Toutefois, la Commission considère, après beaucoup de recoupements, que l'ordre de présence et l'importance de ces chiffres sont exacts et indiquent véritablement que le service du Golfe exige un montant considérable de deniers publics.

Toutefois, cela ne signifie pas que le service est inutile ou devrait être réduit ou interrompu. La Commission est convaincue que le service est exploité d'une manière efficace mais elle est plutôt d'avis qu'au cours des dernières années, les exigences en subventions annuelles n'ont connu une telle croissance qu'en raison de négligence de la part du CN et du ministère des Transports.

MARCHANDISES FERROVIAIRES TRANSPORTÉES PAR LES TRAVERSISERS DU GOLFE

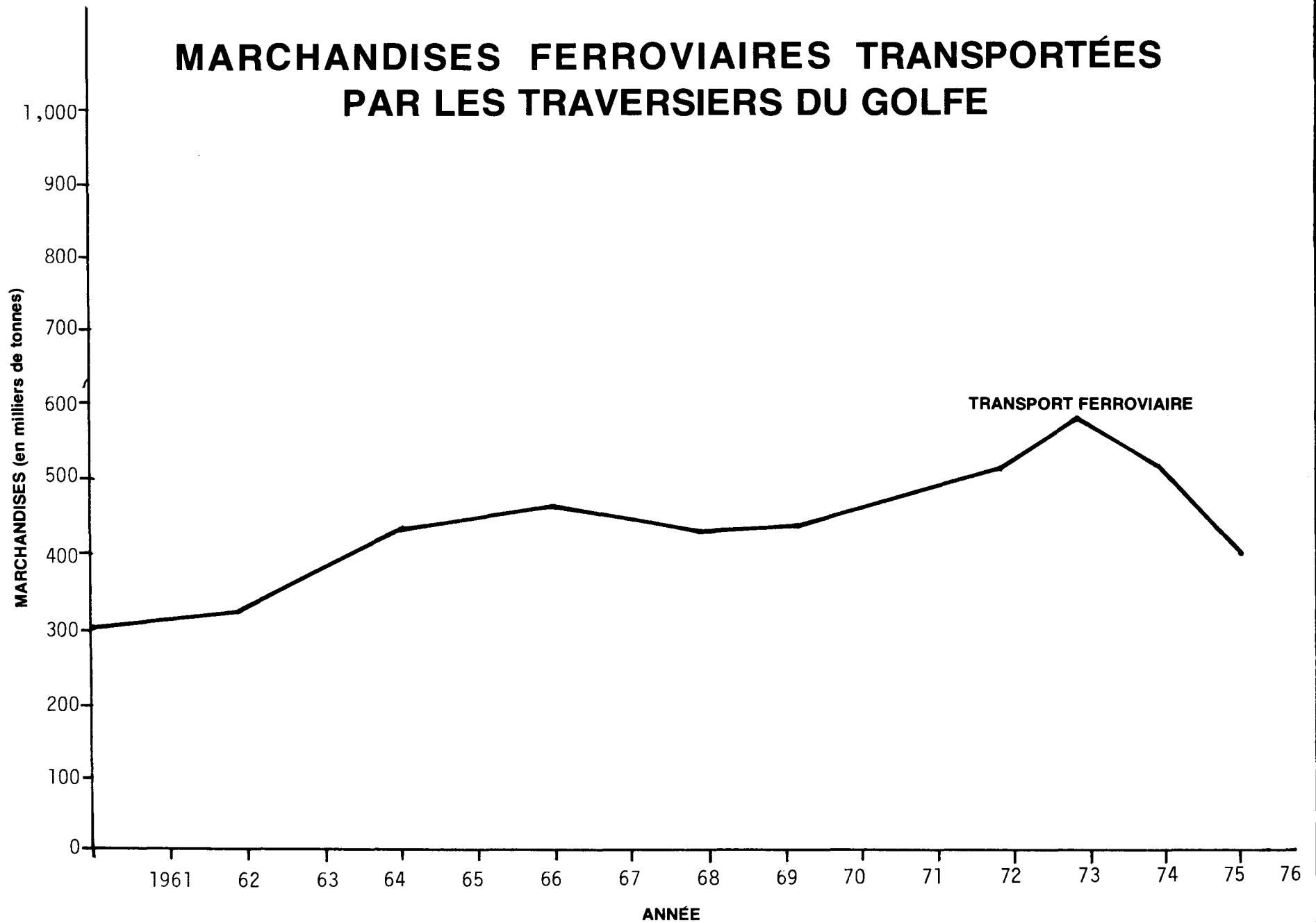
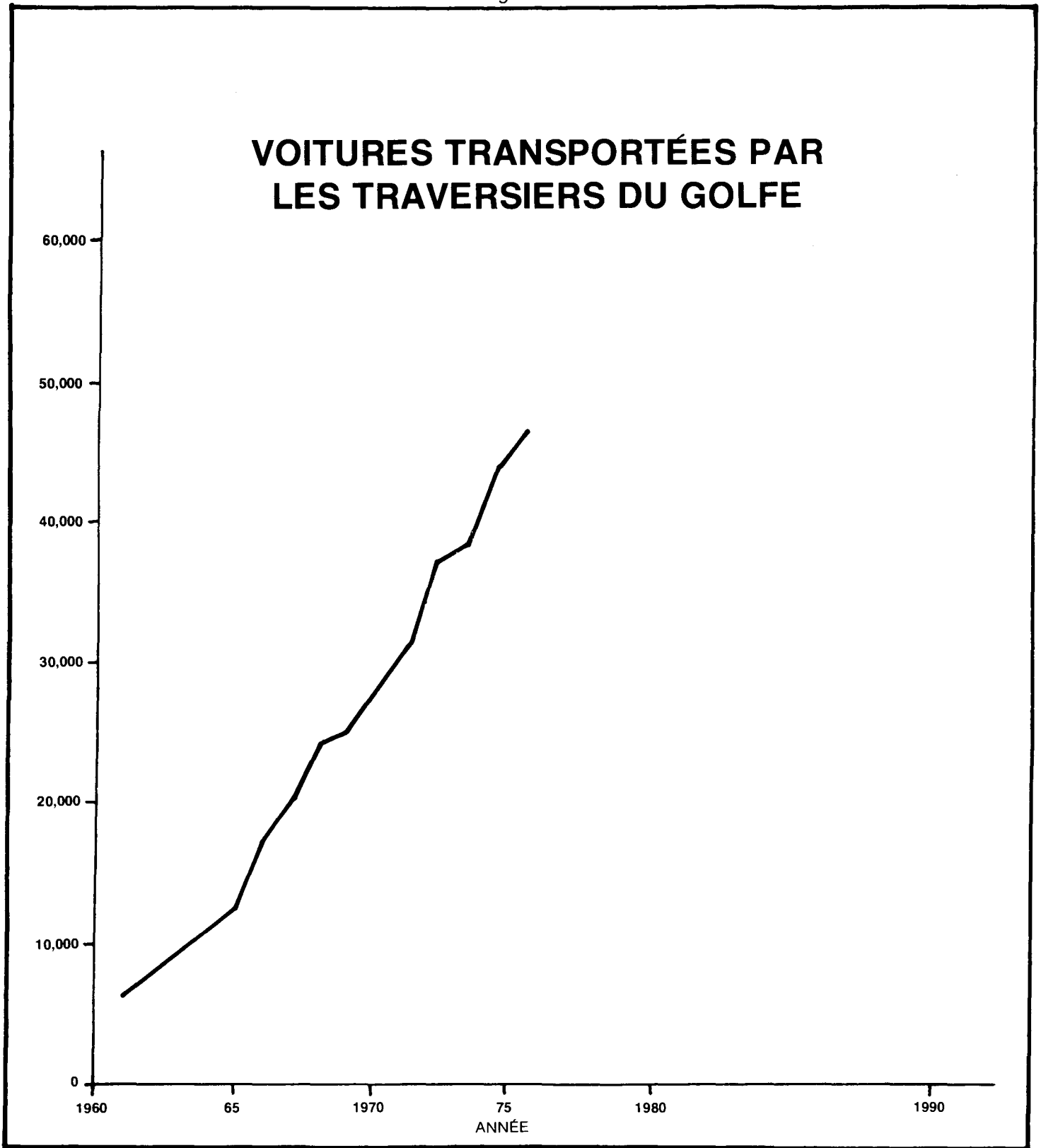


Figure 5-5

Figure 5-6



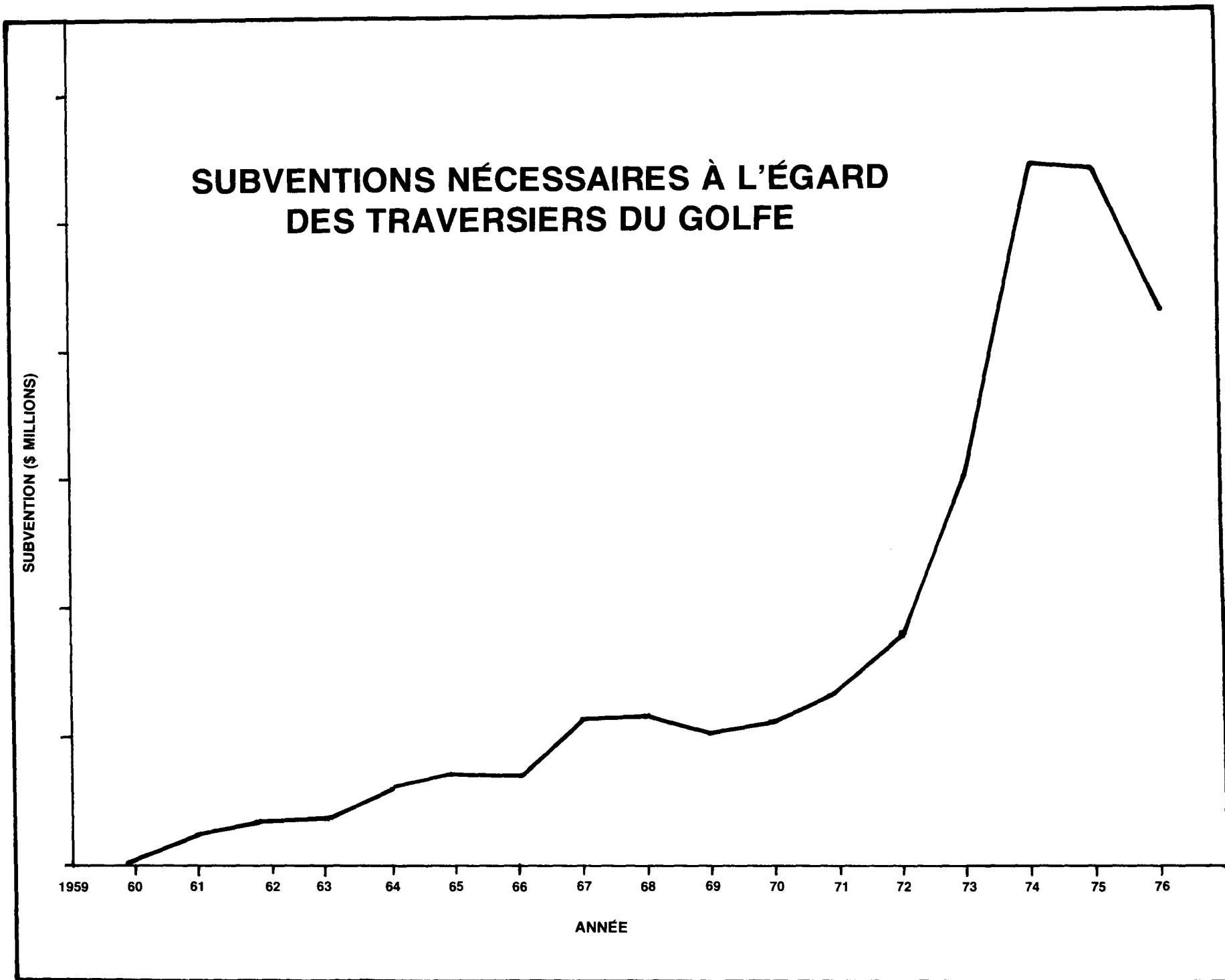


Figure 5-7

4. Caractéristiques du service et opinions des usagers

Afin d'évaluer la qualité et le niveau des services qu'assurent les navires du Golfe, il est essentiel que leur rôle, ainsi que le perçoit le grand public, soit déterminé. Selon les routiers, le rôle du service de traversier est de transporter les véhicules routiers de l'autre côté du Golfe sans de longues périodes d'attente et à des tarifs compatibles avec les dépenses engagées pour la même distance parcourue sur la route. Pour leur part, les voyageurs, qui d'après les statistiques, sont pour la plupart des touristes ou des estivants, s'attendent à des services supplémentaires, tels des repas, des couchettes, un bar et des divertissements. Les tableaux 5-17 et 5-18 donnent un résumé des réponses au sondage effectué sur les services qu'assurent les traversiers.

Tableau 5-17 Opinions sur le service de traversiers à destination de la Nouvelle-Écosse

	Excellent	Bon	Satisfaisant	Médiocre
	%	%	%	%
Confort (n = 439)	15.3	41.7	28.9	14.1
Efficacité de l'exploitation (n = 413)	11.6	55.9	25.9	6.5
Nombre de traversées quotidiennes (n = 387)	9.0	58.7	28.4	3.9
Système de réservations (n = 407)	13.5	44.5	25.8	16.2
Tarifs (n = 417)	5.3	27.6	45.3	21.8
Durée de l'attente (n = 405)	5.2	27.9	41.0	25.9
Heures d'arrivée et de départ (n = 415)	11.3	49.9	32.8	6.0
Courtoisie du personnel (n = 424)	26.4	52.8	17.5	3.3
Services de restauration (n = 425)	18.8	42.1	27.1	12.0

5. Horaires et fréquence

La Commission reconnaît que la tâche la plus pénible à laquelle doivent faire face les exploitants du service du golfe est de fixer un horaire qui corresponde de près à la demande de transport. La demande extraordinairement élevée au cours de la saison estivale comparée à la demande relativement faible pendant le reste de l'année signifie que le matériel et la main-d'œuvre prévus pour les périodes achalandées sont de trop pendant les périodes creuses.

En dépit des problèmes évidents, le CN semble faire tout son possible pour utiliser le matériel au maximum pendant les périodes de grande activité. A titre d'exemple, soulignons entre autres les aller retour rapides qui augmentent le nombre de traversées et les installations de transport de remorques, tant sur les traversiers pour voyageurs que sur les traversiers pour wagons ferroviaires.

Pour ce qui est des passagers et de leurs véhicules, le grief principal est le nombre de traversées de nuit qui sont effectuées. Pour ceux qui traversent le Golfe, le fait de pouvoir dormir pendant le voyage et de descendre du navire le lendemain matin, prêt à voyager toute la journée en voiture représente non seulement une utilisation rentable du temps mais aussi, un hôtel très pratique et économique par rapport au prix du logement de nos jours.

Tableau 5-18 Réponses au sondage concernant le service de traversiers du Golfe.

Qu'est-ce qui vous a particulièrement déplu au sujet du traversier?

Commentaires:	Nombre	%
1. Le manque de cabines et de couchettes est épouvantable.	56	42.4
2. Les tarifs sont trop élevés	19	14.4
3. De longues périodes d'attente avant l'embarquement et le débarquement	21	15.9
4. Trop de monde à bord du traversier	22	16.7
5. Voyage long et ennuyeux—aucune distraction pour les enfants. Il devrait y avoir des films, etc.	11	8.3
6. Service de réservation insatisfaisant. Les réservations et l'achat de billets devraient se faire à l'avance.	11	8.3
7. Prix des cabines trop élevé.	5	3.8
8. Services de restauration insatisfaisants.	7	5.3
9. Les voyageurs sans cabine font du bruit toute la nuit.	2	1.5
10. Les voyageurs ne sont pas avertis à temps des départs retardés.	1	*
11. L'arrivée des traversiers et le départ des autobus devraient être plus rapprochés.	2	1.5
12. Les cabines et les toilettes sont petites et parfois sales.	6	4.5
13. Aucune aide pour transporter les bagages.	2	1.5
14. Gestion médiocre.	1	*
15. Le service d'Argentia devrait être assuré à longueur d'année.	1	*
16. Le personnel en service boit parfois.	1	*
17. Certaines personnes peuvent retenir des cabines «par piston».	1	*
18. Manque de personnel.	2	1.5

* Moins de 1%

D'après le tableau 5-18, le manque de cabines est le reproche le plus important qui ait été formulé à l'égard du service.

Les camionneurs estiment que les voyages ne sont pas assez fréquents, d'où les délais coûteux de chaque côté du Golfe. Pour assurer le meilleur service possible à tous les intéressés, le CN a opté pour le transport de camions et de voitures sur les traversiers pour voyageurs et de camions et de wagons sur les traversiers pour wagons. Le CN estime qu'il s'agit là d'un régime souple qui favorise le secteur du transport routier pour ce qui est de la traversée du Golfe. Le CN prétend qu'il accorde parfois la priorité aux camions au lieu des wagons. Toutefois, les camionneurs y voient, du moins pendant les périodes de grande activité, une situation de concurrence étroite

entre les demandes d'espace faites de part et d'autre et ils se considèrent lésés.

Il est vrai que le secteur du transport routier est assujéti à de longues périodes d'attente au cours des périodes achalandées parfois jusqu'à 24 heures. En raison de la grande activité entre North Sydney et Port-aux-Basques, il y a lieu de consacrer au moins un navire au trafic routier pendant ces périodes.

6. Tarifs et prix

En tenant compte des montants élevés accordés au service du Golfe à titre de subventions, il est évident que les tarifs et les prix des billets ne permettent pas de recouvrer les coûts. Malgré cela, l'opinion générale indique que les tarifs sont trop élevés, exception faite des tarifs demandés par le CN pour le déplacement des wagons.

Jusqu'à tout récemment, les tarifs exigés pour les wagons étaient proportionnellement établis par rapport aux prix qui aurait été demandé si les mêmes marchandises avaient été transportées par terre sur une distance analogue. Par rapport au tarif de \$1.50 le pied pour les camions, majoré d'un tarif passager pour le conducteur, les tarifs ferroviaires étaient relativement peu élevés. L'écart était encore plus manifeste parce que les wagons vides pouvaient faire gratuitement le voyage de retour tandis que les camions étaient assujéttis au même montant chargés ou non. Cette politique discriminatoire, même si elle n'a pas eu de répercussions importantes, a exercé une certaine pression sur le secteur du transport routier qui tentait de faire concurrence au transport ferroviaire.

Pour ce qui est des tarifs voyageurs pour le logement et le transport de leurs véhicules, l'équité des prix dépend des normes d'après lesquelles ceux-ci sont calculés.

En tant que service maritime typique le service de traversiers ne perçoit pas de tarifs excessivement élevés et, comme l'indique le tableau 5-19, ils sont comparables à ceux des services Bar Harbour-Yarmouth et Yarmouth-Portland. Toutefois, ces tarifs sont très élevés à titre de remplacement de l'autoroute et si on considère qu'il n'y a aucune réduction pour les familles et les groupes. Par exemple, une famille composée de cinq personnes qui effectue la traversée de jour sans retenir des couchettes paierait \$41*, cela pour un aller simple d'une distance de 100 milles. En calculant 25¢ du mille pour chaque mille parcouru sur les routes, un trajet sur la même distance coûterait \$25. Toutefois, il est important de noter que même si des services de rechange sont offerts à des endroits tels Bar Harbour, Yarmouth, etc, le service du Golfe entre Port-aux-Basques et North Sydney est le seul qui relie Terre-Neuve au continent. En outre, le ministère des Transports a beau autoriser un minimum d'augmentation de tarif,

ceux-ci sont néanmoins élevés par rapport aux dépenses engagées pour voyager sur l'autoroute.

7. Réservations

Le sondage d'opinion publique effectué par la Commission indique que le système actuel de réservations répond à l'attente du grand public (tableau 5-17). Par contre, le ministère provincial du Tourisme a soumis des éléments de preuve à la Commission, montrant que le système de réservation présente des problèmes considérables. Le Ministère estime qu'environ 30% des usagers des traversiers du Golfe sont des touristes non résidents. L'essor touristique prévu au cours des dernières années ne s'est jamais concrétisé, selon le Ministère, à cause d'obstacles au Golfe et, notamment, le système de réservation. Le Ministère prétend que les gens de la région font plusieurs réservations pour, en réalité, ne choisir qu'une seule traversée. Par conséquent, un grand nombre de places libres sont louées sur la base du premier arrivé, premier servi. En raison de cette situation, les listes de réservations semblent toujours être complètes. Les touristes hésitent à se rendre jusqu'à la province sans réservation confirmée.

La Commission a tenté de mener une enquête à ce sujet et il semblerait que les allégations du Ministère soient en partie justifiées car, même si une vérification du système de réservation a révélé que, la plupart du temps, toutes les places avaient été retenues, le nombre véritable de voyageurs et de véhicules était le plus souvent inférieur à ce que peuvent transporter les traversiers.

8. Confort

La plupart des personnes interviewées ont jugé satisfaisant le confort des traversiers. Toutefois, il n'en allait pas de même pour les traversées de nuit. Selon la pratique courante, les places sur les traversiers de nuit sont louées de la même façon que pour les traversées de jour même s'il y a manifestement un manque de couchettes et de sièges. Par conséquent, les voyageurs s'allongent habituellement où il y a de la place libre et parfois aux endroits les plus insolites. Les membres de l'équipage et du personnel ont beau être très serviables, le manque de couchettes convenables est inévitable et signifie, du point de vue du confort, que les navires sont mal équipés pour les traversées de nuit.

9. Communications

Le CN semble avoir de graves problèmes pour ce qui est de communiquer aux voyageurs les changements d'horaire et les départs retardés. Lorsque les navires sont retardés par une raison quelconque, il est presque impossible d'obtenir du CN les nouvelles heures de traversée. Par conséquent, les voyageurs sont obligés d'attendre très longtemps, soit dans des

autos dans le stationnement, soit dans une salle d'attente dépourvue de tout confort. Le personnel semble juger que cette responsabilité ne leur incombe pas. Avec le matériel de communication mer-terre, la technologie des prévisions et les années d'expérience qu'ont les employés du CN-Marine, nous avons beaucoup de mal à croire que les horaires ne peuvent être changés, modifiés ou rétablis à court délai et les voyageurs avisés en conséquence.

En somme, le système de traversiers du Golfe doit être considéré comme le lien routier et ferroviaire entre cette province et le continent. Dans cet esprit, tous les efforts possibles devraient être déployés en vue d'imiter, dans la plus grande mesure du possible, les conditions des installations sur terre. Pour ce faire, il faut reconnaître que le système ne deviendra jamais autonome mais, pour que la province soit aussi facilement accessible que les autres, le service du Golfe doit inévitablement être perfectionné.

Évaluation du service de transport maritime direct

1. Efficacité du matériel

À l'heure actuelle, quatre transporteurs de marchandises assurent un service direct de transport maritime entre le continent et les ports de Terre-Neuve. Il s'agit de:

- a) La Newfoundland Steamships Ltd., entre Montréal et St-Jean et Corner Brook, qui utilise des navires à chargement latéral;
- b) la Chimo Steamships Ltd., entre Montréal et St-Jean, qui assure un service de transport par conteneurs;
- c) La Newfoundland Container Lines, entre Halifax et St-Jean, qui assure un service de transport par conteneurs;
- d) la Chimo Steamships Ltd., entre Montréal et Goose Bay, qui offre un service ordinaire de transport de marchandises.

Tous les transporteurs offrent un service régulier hebdomadaire ou une fois tous les quinze jours à l'exception du service entre Montréal et Goose Bay qui doit effectuer un nombre préétabli de voyages par saison.

Outre ce qui précède, plusieurs marchandises en vrac comme le pétrole et les produits miniers sont acheminés vers la province à partir du continent et des États-Unis par des transporteurs privés.

Les transporteurs publics assurent le transport de wagons ou de conteneurs chargés à pleine capacité de même que le transport de conteneurs partiellement chargés et de wagons regroupés.

Bien qu'elle convienne et réponde aux besoins actuels du trafic, la vaste gamme de bateaux utilisée dans ces services n'a pas la capacité nécessaire pour faire face à l'accroissement soutenu de ce secteur.

À cet égard, la Newfoundland Steamships Limited

essaie présentement d'acquérir un grand navire pour augmenter la capacité de sa flotte tandis que la Chimo a laissé entendre que la capacité excédentaire de la flotte peut être répartie au besoin dans le service actuel bien qu'elle essaie également d'acquérir un nouveau bâtiment.

Le plus grand problème lié à ces services ne tient pas tant aux besoins en navires qu'en installations portuaires, particulièrement à St-Jean.

Les quais secondaires et les hangars de transit de l'extrémité ouest du port de St-Jean qu'utilise présentement la Newfoundland Steamships Limited sont exploités au maximum. Ces installations doivent obligatoirement être agrandies à l'avenir si l'on veut que l'industrie du transport maritime prenne de l'expansion. Tout ce secteur est limité et restreint par des propriétés privées qui, à moins d'être achetées pour fins d'agrandissement, limitent gravement la gamme de possibilités d'expansion.

Les services de transport par conteneurs font tous deux leurs débuts et ne transportent pas autant de marchandises que la Newfoundland Steamships Limited. Les terminus des quais de débarquement Harvey qu'utilisent actuellement les deux services conviennent aux activités présentes bien qu'un accroissement important au niveau des affaires entraînerait de graves problèmes d'entreposage.

De façon générale, les services de manutention des marchandises à St-Jean peuvent être considérés comme utilisés à leur plein rendement et une expansion s'impose de façon urgente si l'on veut transporter davantage de marchandises par voie maritime.

À Corner Brook, la situation est sensiblement la même. Les services de manutention et la capacité des installations conviennent à la demande actuelle. L'augmentation de la capacité des navires, prévue d'ici 1978, peut être raisonnablement absorbée au moyen des installations actuelles. Lorsque le service fonctionnera de façon soutenue à plein rendement, les problèmes de manutention se manifesteront. D'ici le début des années 80, il faudra d'autres espaces d'amarrage.

2. Caractéristiques du service—horaires et fréquence des départs

L'augmentation soutenue du volume de marchandises expédiées directement par eau montre que le public manifeste un haut degré de confiance à l'égard du service et que ce dernier, en comparaison des autres modes de transport, répond aux attentes du consommateur.

Malgré la grande variété d'horaires d'exploitation des transporteurs maritimes, lesquels varient d'un voyage tous les neuf jours dans le cas de la Chimo Container Line à un voyage tous les quinze jours par la Newfoundland Steamships Limited, on semble satisfait de façon générale des horaires et de la fré-

quence des départs. Des entrevues avec les utilisateurs ont révélé que le temps de transit et la disponibilité du service leur importaient moins que la constance de ce dernier. La Commission a constaté que le service de transport maritime s'est fait une réputation qui repose sur un degré élevé de régularité sauf pendant la courte période de l'année où les horaires peuvent être dérangés en raison des glaces. C'est la régularité qui rend le service aussi populaire auprès de la population.

3. Pertes et dommages

Le dossier des réclamations pour pertes et dommages des services de transport maritime directs révèle un grand écart entre les services de transport par conteneurs, qui n'ont fait l'objet que de peu de réclamations, et les services de la Newfoundland Steamships Limited, qui ont été saisis d'un taux exceptionnellement élevé de réclamations. Le taux moyen de réclamation, par tonne de marchandises, pour les services de transport par conteneurs se compare favorablement à celui des autres modes de transport qui nécessitent moins de manutention des marchandises. La Newfoundland Steamships Limited doit de son côté faire face à des réclamations se chiffrant à près de quatre dollars par tonne et comptant parmi les plus élevées de tous les transporteurs de la province. La nature du service et la quantité limitée d'espaces d'entreposage disponibles contribuent au taux élevé de dommages et de pertes. Des améliorations récemment mises en œuvre ou encore au stade de la planification notamment l'utilisation de caisses et de palettes ainsi que d'emballages spéciaux de conteneurs permettront sans doute de réduire l'importance des pertes et des dommages.

4. Caractéristiques des frais

Le transport maritime direct des marchandises du continent vers les centres de Terre-Neuve est le mode le plus efficace. Bien que le service n'ait pas les avantages de la livraison par camion, il s'allie bien au camionnage. Même lorsqu'on tient compte des frais de livraison, le transport maritime est encore le mode le plus économique, dans l'ensemble.

À l'heure actuelle, la Newfoundland Container Lines et la Chimo Lines sont des services non subventionnés bien que la première ne réalise pas encore de profits. La Newfoundland Steamships Limited a reçu par ailleurs en 1976, une subvention de \$15.64 la tonne. La subvention s'est imposée en 1969 lorsque la compagnie a fait remarquer au gouvernement du Canada que l'importance du trafic et des revenus lui interdisaient une exploitation rentable et qu'elle ne pouvait plus continuer indéfiniment à fonctionner à perte. L'augmentation de cette subvention et les sommes annuelles versées sont reprises à la figure 5-8.

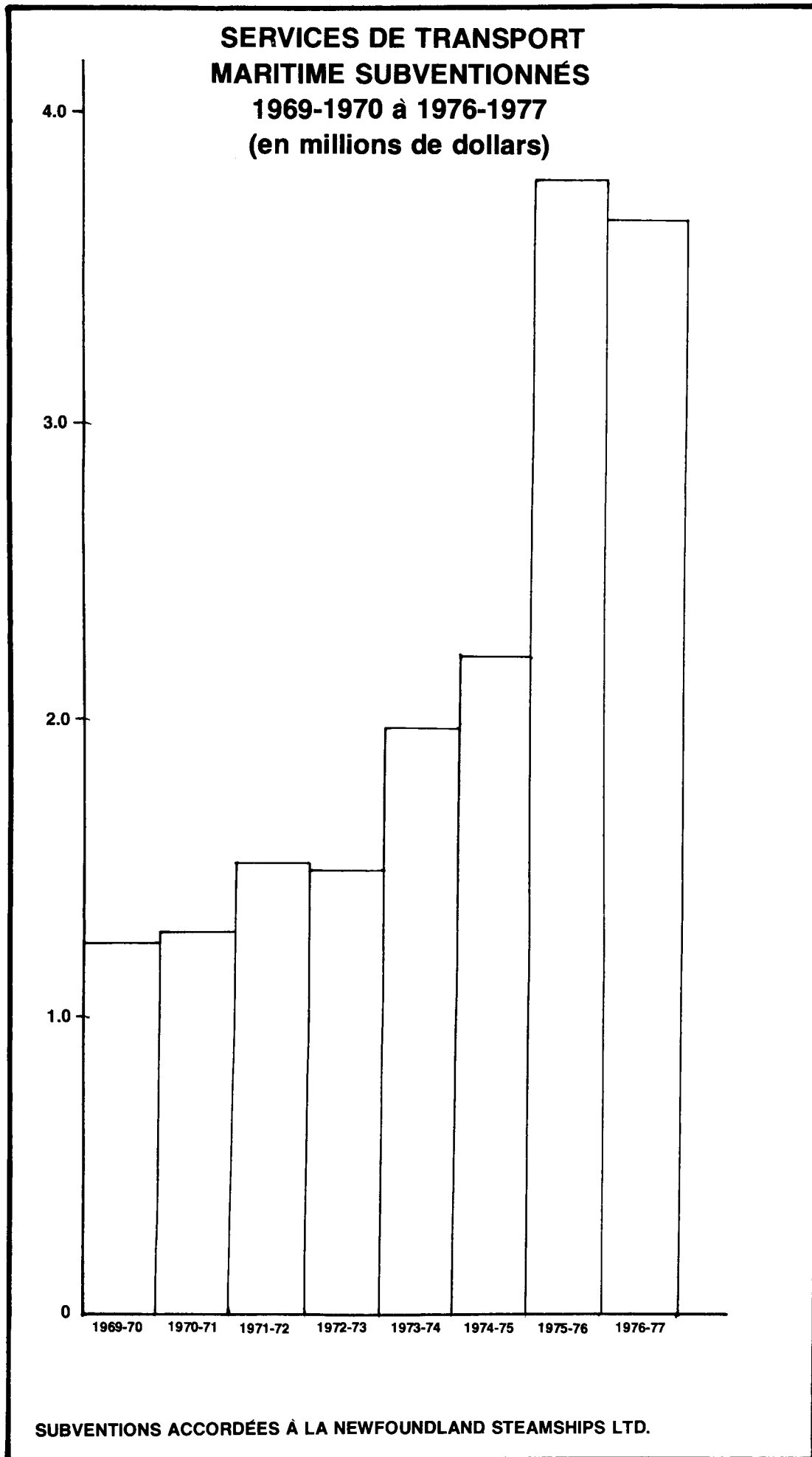
La subvention versée à la Newfoundland Steamships Limited à l'égard du service de Terre-Neuve a fait l'objet par le passé de certaines critiques des syndicats de chemins de fer et de compagnies de camionnage. Dernièrement, la Chimo Shipping a aussi manifesté son mécontentement parce que son rival recevait une subvention et qu'elle n'en recevait pas. Dans tous les cas, le principal grief est que cette subvention donne à la Newfoundland Steamships Limited un avantage injuste au niveau de l'établissement des tarifs et rend la concurrence difficile pour les autres modes de transport. En fait, on s'est demandé sérieusement si la Newfoundland Steamships Limited avait réellement besoin de cette subvention.

Si l'on doit juger du bien-fondé de la subvention en fonction des sommes versées à chaque transporteur, la Newfoundland Steamships Limited est le service le moins subventionné après la Chimo Shipping et la Newfoundland Container Lines. Les subventions d'environ \$60 et \$40 par tonne accordées respectivement aux transporteurs ferroviaires et aux camionneurs pour le transport dans le Golfe sont de beaucoup supérieures à celle de \$15.64 la tonne versée à la Newfoundland Steamships Limited.

Le fait que ni la Chimo ni la Newfoundland Container Lines ne recevaient aucune subvention a incité la Commission à mettre sérieusement en doute le besoin d'accorder une telle aide à la Newfoundland Steamships Limited. Selon des données fournies par le ministère des Transports, il semblerait que la société ait effectivement besoin d'une subvention. La Commission fait remarquer toutefois que la société légalement constituée dont fait partie la Newfoundland Steamships Limited est extrêmement complexe et que des transactions sans lien de dépendance ont souvent lieu entre les compagnies. Bien qu'une vérification des livres de la compagnie effectuée par le bureau des services de vérification révèle que la subvention actuelle est justifiée par les frais d'exploitation, on se demande encore si toutes les possibilités de recettes de cette compagnie de transport maritime sont exploitées. Par exemple, il a été établi que les taux de transport par groupage de wagons sont plus bas à Terre-Neuve que dans la plupart des autres régions du pays et la Newfoundland Steamships Limited aurait admis que les taux du transport par wagon incomplet et du transport de denrées sont généralement inférieurs de 5% à ceux de CN Rail. Il y aurait tout lieu de se demander si ces tarifs ne sont pas rendus possibles par la subvention courante. Des études en cours de Transport Canada devraient permettre d'établir le niveau de subvention nécessaire.

Bien que les tarifs de la Newfoundland Steamships Limited soient publics à cause d'une condition du versement de la subvention (voir la figure 5-8), les échelles de tarifs des deux sociétés de transport par

Figure 5-8



conteneurs ne sont pas publiques. Des entretiens avec les transporteurs auraient révélé que les tarifs sont concurrentiels et peut-être même plus élevés que ceux d'autres modes de transport plus conventionnels. Les recettes d'exploitation de la Chimo Shipping devraient lui permettre de faire ses frais tandis que la Newfoundland Container Lines prévoit un déficit considérable pour sa première année d'exploitation, soit 1977-1978.

La Chimo Shipping n'a pas cessé d'affirmer qu'il est possible d'exploiter un service de transport maritime sans subvention mais elle n'a cependant pas, malgré l'insistance de la Commission, présenté à celle-ci ou au ministère des Transports un rapport de ses coûts d'exploitation, à titre d'argument. Compte tenu du rendement de la Newfoundland Steamships Limited et de la Newfoundland Container Lines, il est peu probable qu'une compagnie de transport maritime puisse fonctionner sans subvention en raison de la concurrence des autres modes de transport.

L'un des principaux problèmes relatifs aux coûts du transport maritime direct a été, dans le passé, la faible possibilité de transport de retour, particulièrement en raison des subventions versées aux transporteurs ferroviaires et aux camionneurs mais non aux transporteurs maritimes. Les modifications à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique qui seront présentées prochainement, étendront également cette subvention au mode de transport maritime. Cette mesure améliorera la concurrence des compagnies de transport maritime. Cependant, étant donné que les marchés du poisson, principale cargaison de retour, sont aux États-Unis et qu'ils le demeureront à moins d'un changement important des activités et des itinéraires, il est peu probable que les transporteurs maritimes actuels puissent tirer avantage des possibilités de transport de cargaisons de retour. La Newfoundland Container Lines est la seule compagnie qui pourrait logiquement s'occuper du transport du poisson. Une modification de l'itinéraire pourrait prévoir un arrêt en Nouvelle-Angleterre pour y laisser du poisson. À l'heure actuelle, toutefois, il n'existe aucun projet semblable, du moins à la connaissance de la Commission.

En conclusion, le service de transport maritime direct entre la province et le continent a toujours donné un bon rendement. Jumelé au camionnage pour la livraison, ce service offre aux entreprises terre-neuviennes le maximum de souplesse et les coûts les moins élevés.

Évaluation du service de cabotage

Le service de cabotage est l'une des plus anciennes formes de transport de la province, le gouvernement de Terre-Neuve l'ayant exploité avant la Confédéra-

tion et le CN, depuis ce temps-là. Pour diverses raisons, le système et les services ont résisté au changement et de nombreuses caractéristiques du service sont aujourd'hui les mêmes qu'il y a trente ans. Cette situation présente évidemment de nombreuses lacunes. Afin d'améliorer le service et de réduire le besoin de subventions toujours plus importantes, le service de cabotage sera intégré prochainement à la nouvelle société de la Couronne, soit à la Société maritime du CN.

Avant 1971, de nombreuses lacunes opérationnelles nuisaient grandement au service de cabotage. Une étude effectuée par le ministère des Transports entre 1972 et 1974 a servi à identifier les principales lacunes du service, et les changements apportés par le CN à la suite de cette étude ont donné lieu à un certain nombre d'améliorations du système. Mais il existe encore de nombreux problèmes. La Commission n'a pas l'intention de reprendre en détail les problèmes qui existaient avant l'exécution de la *Newfoundland Coastal Transportation Study*; elle présentera plutôt dans les prochains paragraphes les lacunes actuelles et indiquera les secteurs où des changements sont susceptibles de se produire une fois que le système relèvera entièrement de la Société maritime du CN.

1. Efficacité du matériel—navires

Il existe deux genres fondamentaux de navires dans le service de cabotage, soit (1) les vedettes et (2) les cargos mixtes. Les vedettes comme le MARINE SPRINTER et le MARINE RUNNER servent au transport de passagers le long de la côte sud depuis Port-aux-Basques jusqu'à Terrenceville. Ces embarcations offrent un service aller retour rapide à toutes les agglomérations situées entre ces deux endroits. Comme la durée des trajets est relativement courte et que les voyages se font de jour, il n'y a pas d'installations pour le coucher à bord de ces bateaux. Il n'existe pas non plus de service de transport de marchandises, sauf pour les bagages des passagers et le courrier.

Comme les bateaux sont utilisés de façon analogue aux autocars ou aux taxis, le matériel est adéquat et permet d'offrir un service d'une qualité assez élevée. Par comparaison aux autres embarcations ordinaires beaucoup plus lentes, les vedettes répondent beaucoup mieux aux besoins des passagers. Le confort des voyageurs est le seul élément important qui laisse à désirer. Les embarcations plus petites et plus rapides ont tendance à frapper les vagues de la même façon que les bateaux de plaisance sur les lacs. Le voyage est donc très inconfortable pour les voyageurs, particulièrement par gros temps.

Sur les autres trajets, le CN exploite de petits bateaux ordinaires pouvant transporter des passagers et des marchandises. La flotte, qui se compose

de bateaux du ministère des Transports et de bâtiments affrétés localement, assure un service de transport des marchandises le long de la côte sud de même que le transport de marchandises et de passagers sur la côte nord-est.

Ces bateaux sont beaucoup plus lents que le *SPRINTER* et le *RUNNER* et leurs parcours sont longs et marqués de nombreuses escales. Ce type classique de bateaux est loin de pouvoir répondre aux besoins actuels en matière de transport des voyageurs et des marchandises. Ils sont petits, lents et sont souvent d'une capacité de transport insuffisante ou, en raison de leur conception, incapables de s'adapter au matériel moderne de manutention des marchandises.

L'inefficacité des bâtiments se voit dans les situations suivantes: les marchandises et les passagers étant transportés à bord des mêmes bateaux, les voyageurs sont assujettis à de longues périodes d'attente pendant les chargements et déchargements; les distances à parcourir et la durée des trajets étant longues, il y a un manque d'installations pour le coucher; les bateaux utilisés n'étant pas de la classe des brise-glaces, le service doit être interrompu durant la saison des glaces et enfin, les bateaux ne pouvant pas s'adapter au matériel moderne de transport des marchandises, soit aux conteneurs ou aux marchandises palettisées, il y a risque élevé de pertes et de dommages.

2. Efficacité du matériel - Quais et Terminus

L'un des plus grands problèmes pour les exploitants du service de cabotage est le manque d'installations permettant l'accostage efficace dans les divers ports d'escale. Dans certains cas, ces installations n'existent même pas et les voyageurs ou marchandises doivent être transférés à bord de petites embarcations dans le port pendant que le caboteur est à l'ancre, ce qui pose de grands problèmes de sécurité pour les voyageurs et présente aussi des risques d'avaries aux marchandises.

Dans un certain nombre de collectivités dotées de quais, il n'y a pas de hangars ni d'aires de protection ou d'entreposage des marchandises et ces dernières sont exposées aux intempéries pendant de longues périodes de temps. Les gares de voyageurs sont virtuellement inexistantes dans toute la région desservie. Les ports d'escale de la côte du Labrador laissent le plus à désirer car bon nombre d'entre eux ne sont pas des établissements permanents, mais plutôt des habitations saisonnières pour les pêcheurs. Dans la plupart des agglomérations permanentes, on retrouve un genre quelconque de quai qui, souvent, ne correspond pas à l'usage prévu des bateaux, ce qui donne lieu à des problèmes de chargement et de déchargement.

3. Caractéristiques du service

Même si les recommandations de la Newfoundland Coastal Transportation Study ont donné lieu à certaines améliorations très importantes du service, la plupart des habitants de la région pour qui le service de cabotage est le seul mode de transport de surface estiment que le service est encore médiocre et qu'il faut y apporter des modifications importantes. Il existe encore des problèmes quant aux horaires, itinéraires, retards, dommages et pertes, réclamations et quant à la capacité de répondre aux besoins.

4. Horaires et itinéraires

Le problème principal des horaires et des itinéraires est attribuable au fait que dans la plupart des cas, le transport des voyageurs et des marchandises est assuré par le même service. En plus de la durée toujours plus longue des trajets, il est impossible d'assurer un service direct vers les grands centres puisque les bateaux doivent s'arrêter à des points intermédiaires pour y prendre ou laisser des passagers ou des marchandises. Dans certains cas, cette situation est non seulement indésirable mais aussi injustifiée, car certaines de ces collectivités intermédiaires sont rattachées au réseau routier et, n'étaient des tarifs exagérément avantageux, leurs habitants ne feraient pas appel à ce service.

Les itinéraires ont été tracés pour assurer des communications non seulement dans les collectivités intérieures, mais aussi dans les petites agglomérations et les principales destinations de l'île. En raison du rôle commercial qu'ils exercent depuis longtemps, ces endroits influent sur les horaires et les itinéraires du service actuel. Par exemple, Lewisporte est l'un des principaux ports d'approvisionnement du service du Labrador. Ce service pourrait être aussi facilement et peut-être même plus économiquement assuré et géré depuis St. Anthony mais, à cause de liens commerciaux depuis longtemps existants, d'engagements relatifs à la main-d'œuvre et de l'infrastructure, il est maintenant difficile d'aménager un nouveau terminus.

5. Système de réservation

Il ne semble pas y avoir de bon système de réservation pour les usagers du service de cabotage. Les habitants des centres plus densément peuplés peuvent faire des réservations, mais ceux de collectivités éloignées n'ont aucun accès au personnel du CN. Il leur est souvent difficile de se réserver une place à bord des bateaux et s'ils y parviennent, ils ne sont habituellement pas assurés d'une cabine. Les habitants des régions éloignées sont particulièrement mécontents parce qu'il arrive assez souvent que leurs places sont prises par des touristes qui ont réservé longtemps d'avance par l'intermédiaire du bureau de

Tableau 5-19 Comparaison des taux des traversiers du CN

Service	Distance en milles	Tarif passagers	Tarif véhicules
Yarmouth—Bar Harbour	96	\$15.00/l'été \$ 9.00/morte-saison	\$35.00/l'été (du 30 juin au 11 septembre) \$27.00/morte-saison
Yarmouth—Portland	185	\$28.50	\$50.00/l'été (du 16 juin au 11 septembre) \$45.00/morte-saison
Nouveau-Brunswick— Île-du-Prince-Édouard	9	\$.90	\$ 3.40 (toute l'année)
Nouvelle-Écosse—Port-aux-Basques	108	\$ 6.00 \$ 8.00/fin de semaine de pointe	\$18.00 \$25.00/fin de semaine de pointe (du 1 ^{er} juillet au 28 août)

St-Jean. Enfin, les touristes jouissent de vacances très économiques du fait que les tarifs sont les mêmes pour tous et que le service est subventionné à 94%.

6. Pertes et dommages

Même si le CN a été incapable de présenter à la Commission des statistiques sur les pertes et dommages, il semblerait que la somme globale payée annuellement par le CN pour acquitter les réclamations soit élevée.

D'abord, comme on l'a déjà dit, bon nombre des bateaux utilisés dans le service de cabotage sont petits et ne se prêtent guère aux techniques modernes de transport. Les marchandises palettisées, en caisse et en conteneurs doivent être transportées manuellement dans la cale des bateaux. Ainsi donc, toute cette manutention augmente les risques de vol et d'avaries de la marchandise.

Deuxièmement, comme on l'a déjà dit au sujet de nombreuses petites localités, particulièrement du Labrador, il n'y a pas de quais adéquats pour l'accostage des bateaux. Le transbordement de la marchandise des caboteurs aux bateaux de pêche est une autre source de dégâts. Dans les collectivités possédant des installations adéquates, les marchandises sont souvent débarquées et laissées sur les quais sans que le destinataire en ait officiellement accusé réception. Encore une fois, les marchandises sont exposées au vol.

Dans la plupart des collectivités dotées des installations nécessaires, on embauche un gardien de quai préposé à la réception des marchandises et chargé des activités se déroulant sur les lieux, ce qui devrait au moins permettre de tenir compte de la quantité et de l'état de la marchandise à son arrivée au quai. Le gardien relève conjointement du ministère des Transports, du CN et des réceptionnaires de chargement, situation qui complique son travail d'autant.

7. Tarifs passagers et taux

Les tarifs passagers et les taux imposés par les caboteurs sont ridiculement bas, ayant été établis au cours des années trente et n'ayant pas augmenté depuis. Bien que ces derniers constituent un apport

financier important pour les personnes des régions isolées dont le revenu est souvent faible, ils constituent un problème sérieux dans les secteurs desservis par d'autres modes de transport de surface.

Ainsi, dans les régions desservies à la fois par un réseau routier ainsi que par des caboteurs, une forte proportion du fret est expédiée par navire. Non seulement cette situation ajoute-t-elle considérablement aux exigences annuelles en subventions mais encore ces faibles taux empêchent le développement d'une industrie du camionnage rentable. On estime que 25% du fret manutentionné par les caboteurs du CN pourrait être expédié par d'autres modes de transport terrestre. Il s'agit ici d'une importante question à étudier puisque l'existence d'une industrie du camionnage bien établie devient primordiale pour les collectivités reliées au réseau routier. Il convient également de souligner que les faibles taux imposés ont déjà engendré la disparition d'une bonne partie des transporteurs maritimes privés qui, jusque là, constituaient un service fort valable pour presque toutes les localités côtières. L'absence de concurrence, en dépit des faibles taux exigés, entraîne généralement des services médiocres.

Même si les faibles tarifs passagers sont conçus pour aider les habitants des régions isolées, ce n'est trop souvent pas le cas en pratique puisqu'aucune distinction n'est faite entre les habitants et les touristes et que les faibles tarifs passagers incitent les visiteurs à venir découvrir un coin inhabituel du pays à un prix fort bon marché. Aucune statistique n'est tenue du rapport habitant-touriste qui constituent les usagers du réseau; cependant, les plaintes des habitants-côtiers indiquent que le nombre de visiteurs utilisant ce service pendant l'été est considérable.

8. Capacité des navires

Au cours du printemps et de l'automne de chaque année, la capacité qu'offrent les navires soulève peu de problèmes pour les usagers du service côtier. Cependant, pendant l'été, lorsque la demande des touristes vient s'ajouter à la demande locale, il devient évident que sur certains segments des trajets, particulièrement au Labrador, les caboteurs ne peuvent répondre aux besoins. Cette question est parti-

culièrement litigieuse du fait que les habitants considèrent, à juste titre, les caboteurs comme le seul moyen de transport de surface dont ils disposent.

9. Efficacité d'exploitation et coûts

L'efficacité et la méthode d'exploitation du service côtier du CN n'ont jamais, dans le passé, été idéales. Ce service s'est plutôt développé sans direction et en réponse aux pressions des politiciens, des syndicats et des usagers. De bonnes pratiques commerciales ont rarement été appliquées et aussi longtemps que le ministère des Transports était disposé à accorder des subventions, le CN était peu motivé à mettre sur pied une exploitation rentable. Ce désintéressement fondamental de la part du CN et du ministère des Transports a engendré une demande sans cesse croissante d'aide financière ainsi qu'un mécontentement de plus en plus général à l'égard de ce service.

Le coût total d'exploitation du service côtier, comme dans le cas du service dans le Golfe, a augmenté à un rythme accéléré, particulièrement au cours des dernières années. Si la demande de subventions s'établissait à 3,7 millions de dollars en 1957-1960, le déficit annuel d'exploitation est passé à 23,9 millions de dollars en 1976-1977 (voir figure 5-9), soit un taux moyen composé d'augmentation de près de 10% par année. Les recettes obtenues des tarifs passagers et des taux de transport établis au cours des années trente n'ont pratiquement pas changé et ne constituent aujourd'hui qu'un taux de recouvrement des coûts de 6%, alors qu'il s'établissait à 12,8% en 1972.

Tableau 5-20 Comparaison des montants versés en 1972 et en 1976 aux services côtiers, à titre d'aide

	1972	1976
Fret (en dollars la tonne)	109	169
Passagers (en dollars le voyage)	84	145

Une analyse approfondie des données sur les coûts a été présentée à la Commission et indiquait que le service côtier était certainement le plus subventionné de tous les services offerts dans la province. Les données du tableau 5-20 indiquent les montants unitaires versés en 1972 et en 1976, à titre d'aide. Il convient de noter l'augmentation en dollars courants qui s'est produite.

L'utilisation de navires du type *Runner/Sprinter*, à la suite de l'étude sur le transport côtier à Terre-Neuve, a amené une amélioration considérable au chapitre des coûts du service destiné aux passagers des régions en cause. Ce qui précède indique que lorsque cela est possible, faute d'autres raisons, les navires conventionnels devraient être remplacés par d'autres bâtiments du type susmentionné.

Enfin, l'une des questions les plus troublantes à l'égard du service côtier tient à l'écart des coûts entre les navires appartenant au ministère des Transports et les navires affrétés localement. Un examen du budget de 1977 des opérations côtières montre que les navires affrétés, qui constituent la majeure partie de la flotte du CN, ne représentent qu'environ 14% des coûts totaux tandis que les navires appartenant au CN comptent pour 39,5% des coûts.

Évaluation du service aérien

La Commission se rend bien compte que les navires appartenant au ministère des Transports sont essentiellement des transports de passagers, alors que les navires affrétés sont utilisés pour le transport du fret et qu'en temps normal, le fonctionnement de ces derniers est moins coûteux. Cependant, le transport du fret tel qu'il est assuré par le CN accroît les frais d'exploitation et ne sert qu'à faire ressortir l'inefficacité du système des services côtiers.

Quatre classes de transporteurs aériens desservent Terre-Neuve:

- 1) Air Canada assure le service long courrier entre les principales villes de Terre-Neuve et du continent;
- 2) Eastern Provincial Airways (EPA) exploite un service régional à l'intérieur et à l'extérieur de la province
- 3) plusieurs petites compagnies aériennes offrent un service entre les localités de l'île et du Labrador; et
- 4) divers services d'affrètement.

Bien qu'il existe un certain nombre de points de mécontentement en ce qui a trait au service aérien de la province, les études de la Commission révèlent que cette industrie satisfait le public et qu'elle prête le moins à la critique parmi tous les modes de transport.

1. Aéroports et pistes d'atterrissage

La Commission n'a pas procédé à une étude exhaustive de l'efficacité du réseau aéroportuaire actuel de la province, particulièrement des aéroports qu'utilisent les transporteurs nationaux et régionaux. Il semble que de façon générale les principaux aéroports soient appropriés ou du moins semblables à ceux d'autres villes canadiennes de même taille, bien qu'il y ait lieu d'améliorer considérablement les aéro-gares, les systèmes d'atterrissage aux instruments et les installations de manutention des bagages dans divers centres de la province.

La Commission dénonce par ailleurs l'absence totale de pistes d'atterrissage et d'installations destinées aux transporteurs de troisième classe, plus particulièrement au Labrador. Ce problème a déjà été étudié et il est très bien expliqué dans le plan direc-

**SERVICES CÔTIERS DU CN À TERRE-NEUVE
AIDE DIRECTE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL
AU TRANSPORT**

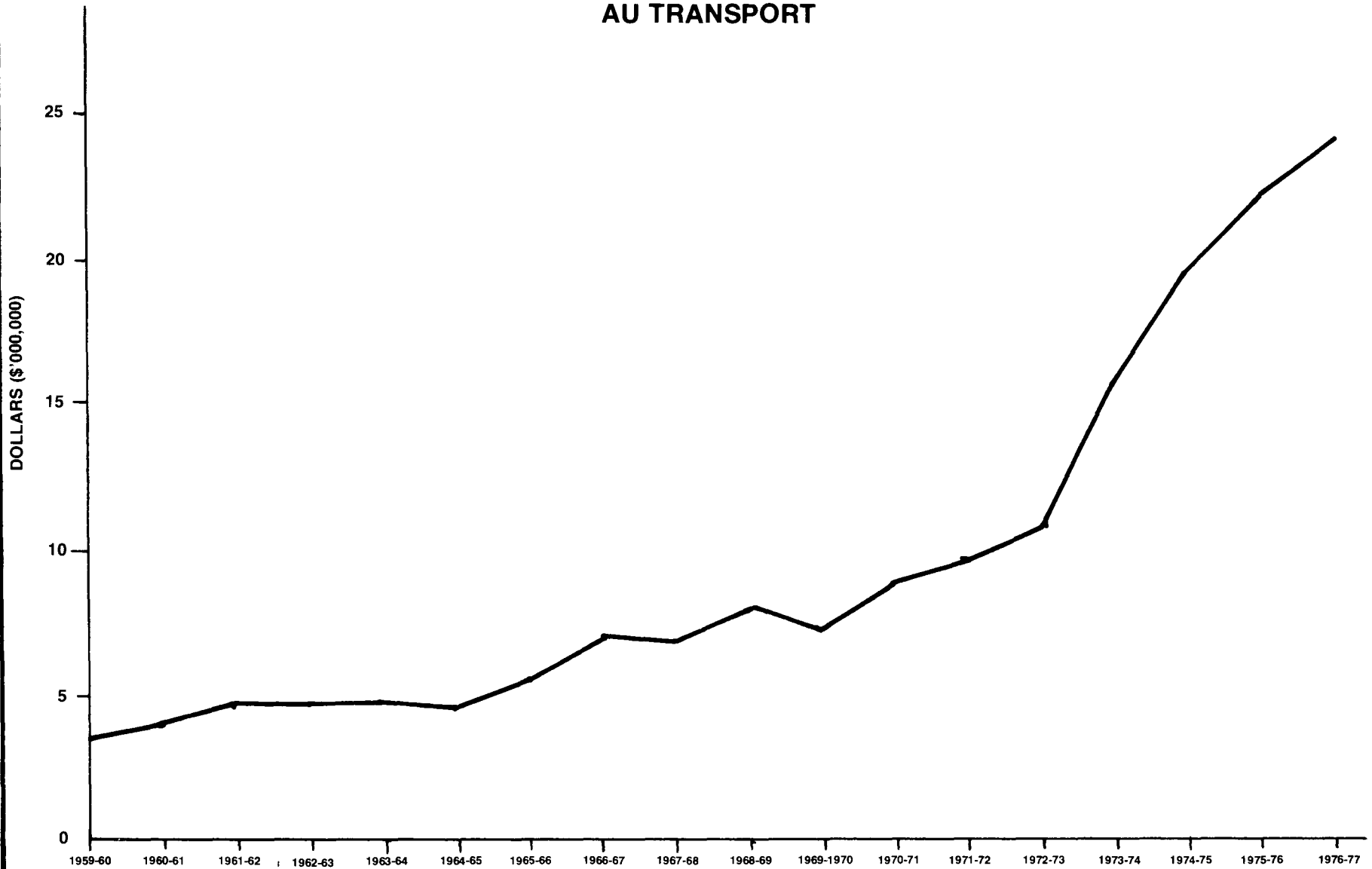


Figure 5-9

teur de la région du Labrador. Nous n'avons donc pas l'intention de reprendre ici tous les détails. Nous notons que le gouvernement fédéral a l'intention de construire quatorze pistes d'atterrissage au Labrador, ce qui permettrait d'exploiter des Twin Otter toute l'année.

La Commission a également constaté en plus du problème des pistes d'atterrissage de la côte du Labrador, l'absence de pistes convenables pour faciliter le service aérien vers les endroits éloignés de la partie insulaire de la province. L'île Fogo, par exemple, est toujours privée de transport de surface durant certains mois d'hiver en raison de la glace. Bien qu'un service d'urgence soit assuré au moyen d'avions munis de skis, il reste qu'il est difficile de trouver des aires d'atterrissage, ce qui nuit à l'efficacité du service aérien. Une piste d'atterrissage permanente éliminerait le problème.

2. Itinéraires et horaires

Les services aériens offerts entre les principales villes de Terre-Neuve et du continent sont généralement adéquats. Bien que les itinéraires et la fréquence des vols des principales lignes aériennes soient revus périodiquement et qu'il y ait de fréquents changements, une étude des coefficients d'occupation démontre que la plupart des vols sont bien remplis et que le public est généralement satisfait. Des changements ou ajouts aux horaires actuels ont été proposés au cours des audiences publiques. On a suggéré notamment:

- a) d'accroître la fréquence des vols en partance de villes du continent vers Stephenville,
- b) d'ajouter un nouveau service matinal entre Corner Brook et St-Jean, et
- c) de permettre à l'EPA de transporter des passagers et des marchandises de Wabush à Montréal.

La rentabilité des propositions a) et b) a été étudiée et on a conclu que les coûts prévus excéderaient de loin les revenus espérés.

Pour ce qui est du point c), la Commission fait remarquer que ce problème existe depuis un certain temps. Québecair assure actuellement ce service, et la délivrance d'une licence à l'EPA nuirait certainement à la situation de Québecair. Il semble néanmoins justifiable d'offrir un tel service dans l'intérêt du public.

3. Tarifs

Le sondage sur les services de transport, effectué par la Commission, révèle que seule la structure des tarifs soulève une insatisfaction très répandue. L'opinion générale veut que les tarifs de tous les transporteurs réguliers de la province soient trop élevés et, en fait, excessifs. Même si la Commission décèle quelques différences dans la structure des tarifs, certains faits significatifs indiquent cependant que les tarifs

imposés ne sont pas si exagérés si on tient compte des coûts d'exploitation des lignes aériennes et du taux d'occupation des vols.

Les sociétés aériennes fixent leurs tarifs à partir d'une formule qui tient compte des coûts fixes de déplacement ainsi que des coûts variables reliés à la distance parcourue. À cet égard, les tarifs imposés par Air Canada pour ses vols en provenance et à destination de Terre-Neuve sont semblables aux tarifs exigés pour des trajets de distance analogue entre des villes du continent. Les coûts d'exploitation d'Air Canada sont généralement inférieurs à ceux des autres lignes aériennes du fait qu'elle assure un service long courrier contrairement aux autres compagnies. Ce sont ces variables qui portent à croire qu'il existe une différence de tarifs entre les sociétés. La Commission n'a pu réunir aucune preuve justifiant la plainte selon laquelle les tarifs sont inutilement élevés.

La société Labrador Airways reçoit néanmoins une subvention annuelle de \$150 000 du gouvernement provincial pour payer une partie des coûts d'exploitation des services non rentables du Labrador.

D'autre part, l'industrie de l'air reçoit un appui indirect important de la part de l'État. Les coûts d'exploitation des aéroports, supérieurs aux revenus à Terre-Neuve, et les coûts annuels d'immobilisation indiquent en effet que l'État dépense beaucoup pour le transport aérien.

Évaluation de l'ensemble du réseau

Les parties précédentes du rapport ont traité séparément de l'exploitation des nombreux éléments du réseau de transport de Terre-Neuve. Cette partie-ci porte donc sur les rapports qui existent entre les divers modes de transport et sur la façon dont le réseau dans son ensemble satisfait aux besoins de la province. Les critères d'évaluation peuvent être objectifs et quantifiables comme ils peuvent être purement subjectifs. En général, il s'agit de critères reliés au service, aux coûts et aux conséquences sociales.

1. Caractéristiques du service du système

a) Étendue du réseau

Un des principaux problèmes inhérent à l'évaluation du service par le réseau est de savoir jusqu'à quel point les habitants de la province reçoivent des services et dans quelle mesure ces services sont uniformes partout dans la province. La Commission a noté, au cours de ses audiences publiques et de ses projets d'étude, que le service varie beaucoup selon les diverses régions. Ainsi tous les grands services de transport soit aérien, maritime, ferroviaire et terrestre, sont assurés à des degrés divers, dans les centres plus densément peuplés et vu la concurrence et l'activité relativement intenses du marché, ils sont

offerts à des prix raisonnables. Par ailleurs, les régions éloignées et peu peuplées ne sont souvent desservies que par un seul mode de transport et, à certaines périodes de l'année, elles ne disposent d'absolument aucun service.

Cette variabilité du service en fonction de la densité de la population est jusqu'à un certain point prévue et même justifiée. Ainsi, il serait très difficile et extrêmement coûteux de construire sur la côte nord du Labrador le même réseau routier que dans la presqu'île Avalon. Cela ne veut cependant pas dire que les habitants des régions moins peuplées ne doivent pas bénéficier d'au moins un moyen de transport fiable. La Commission est d'avis que certaines normes minimales devraient être assurées afin que tous les citoyens de la province profitent d'un moyen de transport efficace, quel qu'il en soit.

Le réseau présente actuellement quatre lacunes fondamentales, ce qui fait que l'on juge inacceptable le niveau de service:

- (i) les localités isolées le long des côtes sud-ouest et nord-est, y compris le Labrador, desservies par un seul mode de surface, soit un caboteur;
- (ii) le transport en commun par chemin de fer et autocar;
- (iii) les localités le long du réseau routier desservies par un caboteur aux dimensions si petites que l'exploitation d'un service de fret rentable est impossible;
- (iv) l'ouest du Labrador où le seul mode de transport de surface est un service ferroviaire qui entre en concurrence avec les trains industriels.

Il a déjà été prouvé dans le présent rapport que le service de cabotage, dans son état actuel, est inefficace et, dans certains cas, inutile. Les coûts sont élevés, le service lent et généralement médiocre. Sur la côte nord-est où flottent des glaces arctiques, le service fonctionne au mieux six mois par année. Ce secteur bénéficie bien entendu d'un service aérien, mais l'absence de pistes d'atterrissage appropriées empêche ce service de fonctionner au cours du gel de l'automne et du dégel du printemps. Durant ces saisons, les habitants de cette région sont donc démunis de transport. Le service aérien, lorsqu'il est offert, coûte cher aux usagers et n'est pas à la portée de la plupart des résidents. En raison de la courte saison de navigation et du coût élevé du service de fret aérien, les marchandises doivent être entreposées à l'automne en quantités suffisantes pour pourvoir aux besoins des résidents durant l'hiver.

Outre la structure des tarifs qui constitue en soi un obstacle aux déplacements des voyageurs, les vols en hiver sont limités parce que la région n'est dotée d'aucune piste permettant l'atterrissage aux instruments et que tous les vols doivent s'effectuer selon les règles de vol à vue. Les coûts, liés aux horaires incertains, limitent les voyages aux déplacements essentiels.

Bien que le service de cabotage de la côte sud-ouest ne soit pas totalement interrompu comme sur la côte nord-est, de nombreux problèmes sont communs aux deux régions, en raison de l'inefficacité du service précité.

L'accès restreint au transport a pour effet immédiat de limiter les occasions d'emplois et d'études, de freiner le développement économique et d'augmenter considérablement le coût de la vie. Les tarifs de fret moins élevés du service de cabotage sont souvent neutralisés par les frais élevés d'inventaire découlant d'un service qui n'est pas offert à longueur d'année. Comme les régions visées sont en général économiquement faibles, l'effet de ces lacunes est plus prononcé qu'il ne le serait ailleurs.

Le deuxième domaine où l'inefficacité du transport se manifeste est celui du service public d'autocar et de train offert dans la province.

La preuve en est faite que le service d'autocar du corridor exploité par le CN ne peut remplacer adéquatement le service de train pour voyageurs. De même, le service ferroviaire pour voyageurs desservant les embranchements secondaires et le Labrador comporte bon nombre de lacunes du service Autocar. Bien que le marché convienne raisonnablement aux personnes qui possèdent une automobile, (les voyageurs qui peuvent choisir leur mode de transport), les gens qui dépendent du transport public (qui n'ont pas le choix), sont grandement désavantagés. Puisque ce dernier groupe est formé surtout de personnes défavorisées, âgées, très jeunes ou handicapées, il appert qu'un réseau de première classe fondé uniquement sur le principe du recouvrement des frais auprès des usagers n'est pas la bonne solution. Pour attirer les voyageurs qui utilisent à l'heure actuelle un autre mode de transport et qui peuvent se permettre un tel service, il faudrait apporter de grandes améliorations. Mais, pour l'instant, les installations existantes constituent un service médiocre pour les gens pauvres.

Le dernier domaine où le système s'avère insuffisant est celui du transport des marchandises dans les localités isolées qui sont reliées au réseau routier. Ces collectivités, situées par exemple aux confins des baies Blanche, Bonavista, Sainte-Marie et de Plaisance ne sont pas reliées au service de cabotage et dépendent des services de camionnage pour la livraison des marchandises. En raison de la population clairsemée et de la faible demande de fret, les entreprises de camionnage ne sont pas intéressées à fournir un service ou, lorsqu'ils obtiennent une licence, le service n'est habituellement pas dispensé régulièrement. Il en résulte des retards considérables du transport de fret à ces endroits. Bien que l'entreposage centralisé du fret permettrait de fournir des charges payantes rentables aux camionneurs et offrirait une certaine stabilité aux régions visées, les faibles populations et partant, la faible demande de fret demeu-

rent des réalités et les services de transport des marchandises et des voyageurs ne peuvent être fournis que par le biais de programmes de subventions. Cependant, comme ces secteurs sont desservis principalement par de très petites entreprises de camionnage, il est fort improbable que ces dernières aient les moyens économiques de fournir ce type d'entreposage ou d'offrir des subventions. Il revient donc au gouvernement de s'assurer que les intéressés peuvent recevoir au moins un certain genre de service régulier.

b) *Fiabilité et régularité*

Du point de vue de l'utilisateur, la fiabilité et la régularité du service sont les caractéristiques les plus importantes d'un réseau de transport. Certes, d'après les entrevues des usagers que la Commission a passées, il ressort que ce sont là les facteurs déterminants du choix d'un mode plutôt que d'un autre. Bien que de nombreuses améliorations aient été apportées au réseau de Terre-Neuve au cours des dernières années, les usagers ne sont pas convaincus qu'il soit très fiable. Comme on l'a vu auparavant dans le rapport, le temps de transit varie beaucoup entre les modes comme au sein de chacun d'eux. Ceci importe en particulier pour les entreprises qui dépendent du réseau de transport pour l'expédition de quantités importantes de marchandises principalement afin d'avoir beaucoup de marchandises à offrir en tout temps. Les 65 sociétés importantes interrogées par la Commission ont toutes déclaré qu'elles avaient des stocks excédentaires car elles estimaient que le temps de transit des commandes variait trop pour qu'on puisse s'y fier. Le tableau 5-21 donne une comparaison entre le roulement des stocks à Terre-Neuve et celui de la moyenne nationale. Dans tous les cas, le taux de roulement est inférieur à Terre-Neuve.

Tableau 5-21 Comparaison du roulement des stocks

Type d'entreprise	Proportion nationale	Proportion de T.-N.
Produits alimentaires en gros	19,4	8,5
Produits alimentaires au détail	17,4	16,0
Meubles au détail	5,3	3,0
Quincaillerie au détail	14,8	13,0
Matériaux de construction au détail	7,2	5,0

Les stocks excédentaires entraînent des frais fixes d'entreposage, de main-d'œuvre, d'intérêt et d'exploitation plus élevés qui doivent être absorbés par le consommateur terre-neuvien.

Le degré de fiabilité n'est pas uniforme pour l'ensemble du réseau ni pour l'ensemble de la province. D'après les personnes que la Commission a interrogées, le chemin de fer et le camionnage sont considérés comme les services les moins fiables et les plus

fiables respectivement. La fiabilité diminue par ailleurs proportionnellement avec l'éloignement du point desservi par rapport aux grands centres. En d'autres termes, plus ce point est éloigné, moins le réseau est fiable. La situation est particulièrement grave dans des régions comme la côte du Labrador qui, sans compter le manque d'un service fiable, n'est reliée au reste de la province par les transports de surface que six mois par année.

Pour ce qui est du transport des voyageurs, les services sont généralement bons, sauf pour les retards causés par le mauvais temps. Les vents violents peuvent parfois interrompre les services d'autobus et ceux des traversiers du Golfe, les glaces peuvent immobiliser les bateaux du service côtier et le mauvais temps peut retenir au sol les avions du Labrador.

Bien que ces retards modifient les projets des voyageurs, ils sont généralement courts par rapport à ceux du transport du fret et les horaires sont à nouveau respectés dès que le mauvais temps cesse.

(c) *Pertes, dommages et réclamations auprès des assureurs*

Bien qu'une grande partie de la marchandise transportée en provenance ou à destination de Terre-Neuve, ou encore à l'intérieur de la province, soit de nos jours expédiée par camion, wagons ou conteneurs et en dépit du fait que les pertes et les dommages soient dans ce cas généralement peu importants, il y a certains domaines où les dommages sont considérables et où les réclamations deviennent un cauchemar pour l'expéditeur ou le destinataire. Le service de traversiers du Golfe en est un exemple.

Lorsque des wagons sont transportés par traversier, ils sont considérés comme s'ils n'avaient jamais quitté les rails et le CN assume l'entière responsabilité des pertes et dommages à condition qu'il soit prouvé que ces pertes et dommages sont survenus pendant le transit. Comme une grande partie des marchandises sont expédiées par wagonnées complètes, scellées au point de départ et réouvertes seulement en présence du destinataire, les risques de plaintes sont peu élevés pour le CN. Les marchandises qui sont transférées d'un wagon à l'autre sont beaucoup plus souvent perdues ou endommagées, bien qu'un contrôle plus sévère du personnel de surveillance du CN tende présentement à améliorer la situation.

Un autre problème découle du transport maritime des camions et des voitures privées. Dans le cas qui nous occupe, la responsabilité du CN Marine à l'égard des dommages, quelle que soit leur cause, se limite à celle que prévoit la Loi sur le transport des marchandises par eau, soit à \$500. À cause de cette limite, les camionneurs hésitent à conclure une entente suivant laquelle seule leur remorque ferait la traversée du Golfe. Bien que cette entente comporterait d'énormes

avantages quant à la capacité de transport des bâtiments et aux frais d'exploitation des camions, les risques d'endommagement du matériel par le CN, ainsi que la limite de responsabilité, retardent le développement de ce secteur de l'industrie.

Pour ce qui est du transport intraprovincial, deux facteurs contribuent à la hausse du taux des pertes et dommages: les routes en mauvais état et les caboteurs désuets et mal adaptés à leur usage. Les destinataires font ainsi face à de graves problèmes, car ils doivent attendre la livraison de la marchandise pour remplir leurs commandes. Il est relativement facile de recouvrer la valeur des marchandises perdues ou endommagées au cours du transport par camion, mais les restrictions s'appliquant à la responsabilité des navires du Golfe sont les mêmes pour ceux de la côte. La période de traitement des réclamations est longue dans les deux cas, s'étendant parfois jusqu'à cinq mois. À Terre-Neuve, les délais de règlement des réclamations constituent pour l'expéditeur une difficulté qui n'a pas sa raison d'être.

d. Manque de coordination entre les modes de transport

Le réseau de transport de Terre-Neuve souffre dans son ensemble d'un manque de coordination entre les divers modes de transport et souvent même entre les divers transporteurs d'un même secteur. Le degré de correspondance entre les divers modes, autant pour le fret que pour les voyageurs, n'est pas aussi élevé qu'il pourrait l'être, ce qui met en désavantage les habitants de la province.

Cette situation tient au fait que les transporteurs, dans la majorité des cas, ne s'intéressent qu'à leurs propres itinéraires et services et que personne ne songe à l'efficacité du réseau dans son ensemble.

Pour ce qui est des voyageurs, il existe très peu de coordination entre le service Autocar du CN, les lignes secondaires d'autobus et les services aériens et côtiers, quoiqu'il semble y avoir une certaine coordination entre le premier et les traversiers du Golfe. Cette lacune du réseau occasionne des périodes d'attente excessives ainsi que des dépenses anormalement élevées pour les voyageurs qui doivent passer d'un transporteur à un autre pour se rendre à leur destination.

Quant aux régions desservies par des routes reliées à la Transcanadienne sur lesquelles les transporteurs du continent sont autorisés à circuler, un certain service de fret est assuré quoiqu'il ne soit pas régulier. Il arrive toutefois, lorsqu'il y a transfert de compagnie ou de mode, que les marchandises restent longtemps dans une cour ou un entrepôt avant que quelqu'un prenne la responsabilité de les acheminer à la société intéressée.

2. Caractéristiques des coûts

Comme l'a démontré l'étude des différents éléments du réseau de transport de Terre-Neuve, le coût des services offerts en provenance ou à destination de la province, ou même au sein de celle-ci, est extrêmement élevé, tandis que les politiques régissant les subventions présentent de nombreuses contradictions. La Commission a étudié de façon assez approfondie la structure des coûts du réseau de transport et présente ci-après les points les plus marquants de son analyse.

(a) Comparaison des coûts des divers modes

Pour examiner la structure des coûts du réseau, il a d'abord fallu faire la distinction entre la somme que débourse l'utilisateur, c'est-à-dire le prix du service, et ce qu'il en coûte pour offrir ce service, c'est-à-dire le total des frais du transporteur et des subventions directes et indirectes. Le prix du service n'a égalé le total des frais dans aucun des cas examinés par la Commission. En d'autres termes, le principe du financement par l'utilisateur n'est pas mis en pratique à Terre-Neuve. Le plus inquiétant toutefois, c'est que l'assistance financière ou les subventions sont accordées aux divers modes sans aucun discernement, ce qui nuit à l'équilibre concurrentiel tout en favorisant le mode de transport des marchandises et des voyageurs le moins efficace.

Il est impossible d'obtenir des statistiques sur les frais relatifs à tous les services offerts dans la province. En fait, la plupart des transporteurs desservent plusieurs régions avec le même matériel et ne disposent pas de données particulières pour chacun d'eux. Nous vous présentons ci-dessous, à titre d'illustration, le coût des divers services offerts sur le parcours Montréal-St-Jean, sur lequel sont expédiées plus de la moitié des marchandises acheminées vers Terre-Neuve. Le tableau 5-22 indique ce qu'il en a coûté en moyenne à chacun des trois principaux modes de transport pour chaque tonne de marchandise transportée en 1976.

Tableau 5-22 Coûts moyens (assistance financière comprise), en dollars, pour chaque tonne de marchandise acheminée de Montréal à St-Jean (T.-N.)

	De Montréal à		De Port-aux-	Total
	North Sydney	Golfe	Basques à St-Jean (T.-N.)	
Transport ferroviaire	26	60	60	146
Transport routier (par le Golfe)		40		155
Transport maritime direct				91

Comme on peut le voir, le transport routier est le mode le plus coûteux, tandis que le transport maritime est le moins cher.

Si ces chiffres sont des estimations raisonnables du coût total du transport du fret de Montréal à St-Jean, ils ne représentent aucunement ce que paie l'utilisateur. Les trois modes reçoivent en effet, directement ou indirectement, d'importantes subventions.

Pour ce qui est du chemin de fer, 1) une aide directe est accordée pour la traversée du Golfe, et 2) le transporteur touche une pseudo-subvention, car l'industrie ferroviaire de Terre-Neuve a subi en 1976 un déficit total de 14 millions de dollars.

Quant au camionnage, les subventions prennent la forme 1) d'une aide financière pour la traversée du Golfe, établie d'après le taux fixé par CN Marine pour le transport des véhicules, et 2) du financement des coûts de l'aménagement et de l'entretien des routes non couverts par les taxes et les redevances de permis payées par les camionneurs.

Dans le cas des services maritimes, le gouvernement fédéral offre une subvention directe de \$15.64 la tonne à la Newfoundland Steamships Limited. Une subvention indirecte est également offerte au Conseil national des ports et à la Garde côtière. Une comparaison du total des coûts permet de constater que c'est le transport ferroviaire qui reçoit le plus de subventions, tandis que c'est le transport maritime qui en reçoit le moins. Voir au tableau 5-23 les subventions versées à chacun.

Les tableaux 5-22 et 5-23 ne doivent pas être pris pour une analyse complète des coûts de tout le réseau et dans toutes les conditions possibles, même s'ils représentent le cas typique d'une des routes de transport les plus empruntées. On doit cependant souligner que le public, intentionnellement ou non, soutient très inégalement les divers modes de transport. Ainsi, certains modes de transport se sont-ils vus favorisés par rapport à d'autres, ce qui a faussé la situation de libre concurrence du marché et a entraîné le développement de modes de transport inefficaces. Une telle politique permet aux transporteurs de se concurrencer assez facilement dans le domaine des prix au lieu de celui du service. En d'autres termes, les transporteurs peuvent offrir un service de qualité relativement pauvre et, tant que des subventions leur permettant de maintenir des tarifs concurrentiels, ils peuvent poursuivre leur exploitation sans faire d'effort pour améliorer le service.

Bien entendu, les subventions n'ont pas atteint leur niveau actuel du jour au lendemain. L'aide du Gouvernement fédéral s'est accrue graduellement, en raison surtout de l'attitude plutôt tolérante du gouvernement envers les services exploités dans le Golfe.

Les comparaisons précédentes des coûts démontrent clairement l'effet de l'inefficacité de l'exploita-

tion ferroviaire à Terre-Neuve. Étant donné que le volume de marchandises transportées sur la ligne a énormément diminué au cours des dernières années, les coûts fixes d'exploitation se répartissent maintenant sur un volume beaucoup plus petit. Ainsi, les coûts fixes de presque tout le réseau du CN représentent 25% des coûts totaux. A Terre-Neuve, les coûts fixes équivalent à 40% ou 50% du total. Voilà pourquoi le segment de Port-aux-Basques à St-Jean, décrit au tableau 5-22, est si coûteux.

Tableau 5-23 Comparaison de l'aide financière moyenne accordée aux divers moyens de transport assurant le service Montréal-St-Jean

		\$/tonne
Chemin de fer	Aide financière au Golfe	57
	Pseudo-subvention en raison d'un déficit	23
	TOTAL	80
Route	Aide financière au Golfe	40
	Aide financière à l'infrastructure routière	9
	TOTAL	49
Transport maritime	Subvention directe	16
	Garde côtière	4
	Conseil des ports nationaux	3
	TOTAL	23

Il serait peut-être maintenant opportun de se demander pourquoi on n'améliore pas le service ferroviaire, ce qui accroîtrait les affaires et diminuerait les coûts unitaires? On pourrait assurément le faire si les immobilisations nécessaires aux améliorations étaient plus faibles et si le fret ferroviaire ne devait pas traverser le golfe. D'autre part, les coûts d'exploitation et de transport sur le golfe augmentent suivant le volume de marchandises transportées; il serait donc quand même nécessaire d'accorder d'importantes subventions d'exploitation au fret ferroviaire sur le golfe et d'effectuer de substantiels investissements pour la construction de nouveaux traversiers et de nouveaux terminus, quoiqu'il adienne du service ferroviaire.

b) Subvention au fret

Actuellement, il existe, en plus des subventions et de l'aide dont nous avons déjà fait mention, deux programmes distincts de subvention permettant aux transporteurs d'accorder aux expéditeurs une certaine réduction des coûts de transport du fret. L'efficacité de ces programmes, qui avaient pour but d'aider les industries de l'Atlantique à concurrencer le marché du centre au Canada est sérieusement mise en doute et les deux programmes sont en cours de révision. Des modifications apportées à l'objectif de

ces programmes ont élargi la portée des subventions qui au lieu de viser seulement le fret transporté de la région de l'Atlantique vers l'ouest, visent désormais le fret transporté à l'intérieur des Maritimes. Ainsi les subventions servent à maintenir le prix des biens de consommation plutôt qu'à favoriser la croissance industrielle.

Les programmes n'ont pas atteint leurs objectifs de développement et ils ont même, dans certains cas, découragé l'essor dans quelques parties de la région. Ainsi, la culture de la pomme de terre dans cette province n'a pas progressé, partiellement en raison du faible tarif ferroviaire qui permet à l'Île-du-Prince-Édouard de concurrencer le marché local.

La mauvaise répartition des subventions entre tous les moyens de transport constitue peut-être le désavantage le plus grave. La première version de la /Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes,/ instituée en 1927, ne concernait que le transport ferroviaire. Elle a sans aucun doute avantage ce moyen de transport jusqu'en 1969, lorsque la /Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique a été promulguée et qu'un programme semblable a été appliqué au camionnage. Il s'en est suivi une augmentation immédiate du transport par camions. Même aujourd'hui, ces subventions ne sont pas offertes au transport aérien ou maritime, bien que des modifications au programme devraient bientôt apporter des changements en ce sens.

La mise en œuvre inégale de ces programmes a, une fois de plus, conduit à l'exploitation de moyens de transport qui n'étaient pas les plus rentables. Bien qu'on ne puisse nier les améliorations survenues à la suite de la mise en œuvre, à l'intention de l'industrie du camionnage, d'un programme semblable à celui du chemin de fer, on ne parviendra à l'efficacité totale que lorsque tous les moyens de transport bénéficieront des mêmes avantages.

Terre-Neuve n'a pas, dans le passé, tiré profit des programmes au même titre que les autres provinces, en raison de l'absence de production à grande échelle. Par exemple, l'absence de mesures visant à subventionner les marchandises destinées à l'exportation constitue un élément inquiétant tant de la législation actuelle que des modifications proposées. On ne ressent pas l'impact réel de ce programme en raison du nombre relativement peu élevé de produits manufacturés dans cette province, qui pourraient éventuellement s'infiltrer sur le marché canadien. Une extension de ce programme aux produits d'exportation, tel le poisson, augmenterait la compétitivité de nos produits sur les marchés mondiaux, ce qui produirait un effet immédiat et bénéfique ici.

3. Incidences sociales et économiques du réseau

L'efficacité d'un réseau de transport peut se mesu-

rer, jusqu'à un certain point, par les incidences socio-économiques dont il est responsable au sein de la communauté. En évaluant l'efficacité du réseau, la Commission a limité son étude 1) à l'incidence du transport sur le prix des denrées, 2) à l'incidence du transport sur la croissance de l'industrie touristique et 3) au rôle du transport comme source d'emplois.

a) Incidence du transport sur le prix des aliments

Une des causes souvent mentionnées du prix élevé des biens de consommation à Terre-Neuve est le coût du transport. Afin de vérifier cette hypothèse, la Commission a étudié attentivement les méthodes de transport, les tarifs et les méthodes de paiement associés à l'acheminement des aliments du fournisseur aux consommateurs Terre-Neuviens. Vingt-cinq produits courants ont été choisis et, afin de pouvoir faire des comparaisons, on a utilisé les marques et les formats employés par Statistique Canada pour le calcul de son indice des prix à la consommation.

Il est intéressant de remarquer que la Commission de surveillance des prix des produits a fait une étude similaire en 1974 et a conclu que les différences marquées entre les prix en vigueur à Terre-Neuve et ceux du continent résultaient non pas tellement du coût du transport, mais plutôt de l'ensemble du réseau de distribution (grossistes, agents exclusifs et détaillants).

Depuis 1974, d'importants changements ont été apportés au réseau de distribution des produits alimentaires. Pour n'en citer que quelques-uns, mentionnons qu'il y a maintenant moins de grossistes, mais que les entreprises restantes sont plus grosses (certaines d'entre elles ont même leur propre service de transport), que le nombre de supermarchés associés aux grandes chaînes du continent a augmenté et que l'emploi d'agents exclusifs a diminué. Malgré tout, d'après les données recueillies par la Commission, il existe une grande différence de prix entre St-Jean, d'une part, et Toronto et Halifax, d'autre part, et cette marge ne peut être reliée au coût du transport (voir les différences du prix au tableau 5-24). Il faut toutefois prendre note que l'échantillon obtenu représente les prix en vigueur au cours d'une semaine donnée. Les prix varient énormément d'un endroit à l'autre et ne sont pas nécessairement les mêmes d'une semaine à l'autre.

Les principales conclusions tirées du sondage sont les suivantes:

- (i) Pour la plupart (72%) des produits alimentaires de l'échantillonnage qui sont importés à Terre-Neuve, le coût unitaire du transport est inférieur à la différence entre les prix de détail de St-Jean et de Toronto. Le coût direct du transport, à lui seul, ne contribue donc pas à la différence qui existe entre les prix de détail.

Tableau 5-24 Coûts de transport—Différences des prix de détail

Produit	Origine	Mode de transport	Paiement du transport	Coût unitaire du transport	Différence de prix entre St-Jean et Toronto	Différence de prix entre St-Jean et Halifax
Lait évap. (16 oz)	Québec	Chimo, Clarke	Port payé	.03	.02	.04
Lait en p. (3 lb)	Québec	Chimo, Clarke	"	.09	.23	.25
Beurre (1 lb)	Ont.	Camion	"	.07	.28	.27
Saucisses (1 lb)	Ont.	Camion	"	.07	.26	.34
Bacon (1 lb)	Ont.	Camion	"	.07	.36	.20
Saucisses fum. (1 lb)	Ont.	Camion	"	.07	.26	.19
Poulet (1 lb)	Ont. (N.-É.)	Camion	"	.07	.20	-.01
Saumon (7¾ oz)	C.B.	CN	Port dû	.04	.28	.13
Saindoux (1 lb)	Ont.	CN	Port payé	.04	-.06	.08
Farine (7 lb)	Québec	Clarke	"	.17	.11	.26
Flocons de maïs (16 oz)	Ont.	CN	"	.04	.08	.14
Craquelins (16 oz)	Québec	CN	"	.07	.00	.07
Sucre (2 kg)	Québec	CN	"	.11	.22	.17
Confiture (9 oz)	Ont.	Chimo	Port dû	.02	.06	.11
Bananes (1 lb)	É.-U. (Flor.)	Camion	"	.04	.09	.07
Pommes de terre (10 lb)	Î.P.-É.	Camion	Port payé	.31	.90	.40
Oignons (1 lb)	Ont.	CN	Port dû	.05	.03	.04
Carottes (1 lb)	Ont.	CN	"	.10	.08	.05
Chou (1 lb)	É.-U. (Flor., Texas)	Camion	"	.07	.07	.10
Laitue (1 lb)	É.-U. (Californie)	Camion	"	.04	.21	.04
Aliments pour nourrissons (4½ oz)	Ont.	Clarke	Port payé	.02	.03	.03
Soupes légumes (10 oz)	Ont.	CN	"	.03	.03	.02
Poudre pour gelée (3 oz)	Ont.	CN	"	.01	.02	.02
Oranges (1 lb)	É.-U. (Californie)	CN et Camion	Port dû	.04	-.02	.02
Pamplemousses (1 lb)	É.-U. (Californie)	Camion	"	.04	.01	-.06

Un moins (-.05) indique que le prix de détail était moins élevé à St-Jean au moment de l'échantillonnage. Celui-ci a eu lieu au cours de la première semaine de septembre 1977.

(ii) Pour les autres produits de l'échantillonnage (28%), le coût unitaire du transport est supérieur à la différence qui existe entre les prix de détail. Le coût direct du transport, dans ces cas, n'est donc pas couvert par l'augmentation du prix de détail. En fait, à Terre-Neuve, la vente de ces produits est subventionnée.

(iii) La majorité (64%) des produits alimentaires de l'échantillonnage sont livrés franco à bord, mais il est impossible de déterminer quelle portion du coût du transport est absorbée par le fabricant.

(iv) La plupart des produits alimentaires lourds ou en vrac sont transportés à Terre-Neuve, à partir du reste du Canada ou des États-Unis, par navire ou par train.

(v) Pour en hâter la livraison, la majorité des denrées périssables de l'échantillonnage sont expédiées du continent à Terre-Neuve par camion. Dans ces cas-là, le coût unitaire de leur transport est inférieur à la différence qui existe entre les prix de détail.

Le coût du transport ne justifie pas toujours, à lui seul, les différences de prix constatées, mais la Commission n'a pas tenté de définir les autres facteurs en cause. La principale conclusion que la Commission se

sent habilitée à tirer de son sondage est que le coût du transport ne justifie pas, à lui seul, les différences de prix qui existent. (Il est important de noter ici que les entreprises de Terre-Neuve doivent stocker une très grande quantité de marchandises et que ce facteur contribue d'une manière générale à la hausse du prix des produits vendus dans cette province.)

Il est toutefois difficile d'étendre cette conclusion à toutes les provinces étant donné que le fait de pourvoir les petites agglomérations en petite quantité peut avoir pour résultat de faire hausser légèrement le coût unitaire du transport. L'échéancier imposé à la Commission ne lui a pas permis de faire un sondage plus concluant à l'échelle de la province.

b) Incidence du transport sur le tourisme

Bien que le tourisme ne soit pas encore une industrie importante de la province, elle contribue largement à son économie. Les statistiques tenues par le ministère provincial du Tourisme indiquent que les touristes en visite à Terre-Neuve utilisent beaucoup les traversiers du Golfe. Le tableau 5-25 donne les tendances depuis 1973.

Tableau 5-25 De janvier à décembre, véhicules de non-résidents

	1973	1974	1975	1976	1977
Voitures de tourisme	23,684	27,329	29,785	27,874	26,517
Remorques (voitures)	2,774	3,256	3,243	3,482	2,886
Camions de camping	1,754	2,309	2,565	2,550	2,191
Autocars	43	58	69	162	64
Motocyclettes	336	487	-	-	671
	28,591	33,437	35,662	34,068	32,329

La croissance de cette industrie dépend dans une large mesure de la facilité avec laquelle les touristes peuvent traverser le Golfe. Par le passé, les tarifs des traversiers, combinés à des problèmes de logement, nuisaient à cette industrie.

Une étude des services de traversier du Golfe en 1976 a révélé qu'au cours de la saison de pointe, soit juillet et août, il arrivait que les espaces pour voitures sur les traversiers assurant le service North Sydney/Port-aux-Basques et North Sydney/Argentia étaient remplis ou réservés, ce qui a pour effet de limiter l'entrée dans la province de voitures de tourisme, nuisant ainsi à l'ensemble de l'industrie touristique. Le tableau 5-26 sur les surréservations donne un exemple des difficultés qu'il faut surmonter pour obtenir un emplacement.

Tableau 5-26 Surréservations

Heure de départ	Juillet 1977				Août 1977			
	0830	1145	1630	2245	0830	1145	1630	2245
% de surréservations	35%	10%	38%	52%	10%	0%	0%	62%

Le ministère du Tourisme prévoit pour 1978 une situation stable ou une faible diminution de touristes, si le service de traversiers demeure inchangé; une hausse de 2 à 4% si le deuxième traversier d'Argentia est remplacé; une hausse de 5 à 8% si le service du Golfe est réorganisé et une augmentation de 9 à 12% si les taux sont réduits de 25% et le service réorganisé. Il est difficile de faire des prévisions, à long terme, mais grâce à l'entente quinquennale du MEER, les centres d'intérêt pour touristes attireraient plus de visiteurs; la capacité des traversiers serait donc le seul facteur limitatif.

c) Le rôle du transport dans la création d'emplois

A Terre-Neuve, où le chômage est depuis toujours un problème important, le réseau de transport joue le double rôle de fournir de l'emploi et assurer le transport. Rien d'étonnant à ce qu'on ait refusé les améliorations du service qui auraient entraîné des réductions d'emplois.

On estime actuellement que l'industrie du transport emploie directement 75 000 personnes. Ce chiffre ne

comprend toutefois pas les employés des entreprises privées de camionnage, qui ne font l'objet d'aucune statistique. Comme les services du CN touchent tous les modes de transport de surface, il n'est guère surprenant que ses employés comptent pour près de la moitié du nombre total. L'existence, au sein du CN, de syndicats très bien organisés et leurs efforts pour maintenir le plus grand nombre d'emplois possibles gênent en fin de compte toute planification innovatrice. Par exemple, les syndicats du CN s'opposent vigoureusement au remplacement des navires du CN par des navires affrétés, même s'il a été prouvé que ces derniers peuvent offrir le même service à un coût moindre.

Cette situation se présente aussi ailleurs. Voici quelques années, les syndicats des débardeurs se sont fortement opposés au remplacement des navires à chargement vertical par des navires à chargement latéral, même s'il ne fait aucun doute que ces derniers sont plus efficaces.

Bien qu'il faille reconnaître que l'emploi fait partie intégrante du réseau de transport et que les changements responsables du déplacement d'un grand nombre de gens engendrent de grands bouleversements sociaux, il faut tendre constamment à l'optimisation du service et à la rentabilité du réseau de transport. Lorsque des mesures entraînent des réductions d'emplois, il faut les considérer comme des problèmes sérieux et y apporter des solutions appropriées. C'est rendre un mauvais service à la province que de conserver des services de transport désuets et onéreux pour la simple raison qu'ils créent des emplois.

4. Vulnérabilité du réseau

La Commission a conclu qu'en général, les services de transport de Terre-Neuve sont inférieurs à ceux offerts ailleurs, bien qu'il y ait des cas où ils sont comparables, voire même supérieurs, aux services d'autres provinces.

L'une des grandes différences entre les autres provinces et Terre-Neuve est que celle-ci est isolée du reste du pays et que certaines parties de la province sont isolées des autres en cas de grève. Comme Terre-Neuve est une île, toutes ses communications de surface avec le continent doivent s'effectuer par mer. Une grève dans ce secteur, comme celle qui s'est produite en 1973, empêche non seulement les services maritimes de fonctionner, mais aussi les services ferroviaires et routiers interprovinciaux. Cette situation est unique à Terre-Neuve. Même l'Île-du-Prince-Édouard possède deux services indépendants de traversier de sorte que la possibilité d'un arrêt de travail simultané des deux entreprises est mince.

Dans la province, les régions desservies par un mode de transport unique: les caboteurs sur les côtes nord-est et sud-est, la côte nord du Québec et le

chemin de fer du Labrador dans l'Ouest du Labrador: et la Labrador Airways sur la côte du Labrador se trouvent dans la même situation.

Bien que ce point ait déjà été évoqué dans le présent rapport, la Commission tient à souligner de nouveau l'importance de l'industrie de la pêche comme facteur du bien-être économique de la Province, ainsi que le tort qui serait fait à cette industrie si les services de transport dont elle dépend venaient à être bouleversés pour quelle que raison que ce soit.

Au moment où elle est sur le point de surmonter un grand nombre de ses problèmes les plus anciens, une telle éventualité aurait des conséquences graves. Il y a quatre ans, les interruptions du service dans le Golfe n'auraient relativement peu affecté l'industrie de la pêche. Aujourd'hui, à cause de sa dépendance à l'égard du transport par camions, une telle interruption la paralyserait et compromettrait sérieusement ses chances de se créer de nouveaux marchés.