

J
103
P2.
1977
N4
A12
V.2

Rapport de la Commission d'Enquête sur le Transport à Terre-Neuve Volume 2

Février 1979

St-Jean (T.-N.)

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1979

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

N° de catalogue T22-37/1978-2F
ISBN 0-660-90086-6

Canada: \$2.25
Hors Canada: \$2.70

Prix sujet à changement sans avis préalable

Table des matières

Partie 1—Prologue

- i. Lettre d'accompagnement
- ii. Introduction 1

Partie 2—Projets particuliers

<i>Chapitre I. Propositions sur le transport maritime</i>	5
A. Prolongation de la période d'exploitation du service de traversiers entre North Sydney et Argentia	5
B. Service de traversiers-rail jusqu'à Corner Brook	9
C. Ports pour le service direct par bateau	11
<i>Chapitre II. Utilisation d'aéroglesseurs à Terre-Neuve</i>	17
<i>Chapitre III. Programme de coordination des services d'autobus</i>	23
<i>Chapitre IV. Entreposage central</i>	35
<i>Chapitre V. Sondage auprès des touristes qui quittent l'île de Terre-Neuve</i>	37

<i>Chapitre VI. Autres aspects de la question des subventions</i>	43
---	----

<i>Chapitre VII. Répercussions sur l'emploi du changement technologique dans le domaine des transports</i>	49
--	----

<i>Chapitre VIII. Certaines structures administratives</i>	53
--	----

<i>Chapitre IX. Résumé des recommandations</i>	61
--	----

Partie 3—Épilogue

<i>Chapitre X. Rétrospective</i>	65
----------------------------------	----

<i>Chapitre XI. Rapport minoritaire du commissaire Esau E. Thoms</i>	73
--	----

<i>Études préparées par la Commission</i>	75
---	----

<i>Autres études connexes</i>	75
-------------------------------	----

La Commission	81
----------------------	----

Partie I



Prologue

Le 30 novembre 1978

L'honorable Otto Lang
Ministre des Transports
Tour C
Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

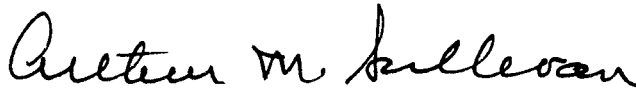
Nous avons l'honneur de vous présenter le volume 2 du rapport de la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve.

Toutes les commissions d'enquête connaissent des difficultés plus ou moins graves, et nous n'avons pas échappé à la règle car nous avons eu de sérieux problèmes. Nous devons en un temps limité accomplir une énorme tâche et assumer d'importantes responsabilités. Malgré l'envergure du projet, nous avons travaillé rapidement et respecté le calendrier jusqu'au début de 1978. Nous voulions présenter notre rapport en avril et un rapport complémentaire à ce moment-ci. En mars, nous avons terminé les délibérations sur toutes les questions de fond à l'étude mais la maladie du commissaire Thoms nous a empêchés d'aborder tous les aspects du rapport.

Au lieu de retarder indéfiniment la publication du rapport, nous avons décidé de le présenter en deux parties. Le volume 1, publié en mai, comprend nos recommandations générales sur presque tous les domaines ayant trait à l'expansion et à l'exploitation efficace du réseau de transport de Terre-Neuve. Pour sa part, le volume 2 contient les conclusions d'études précises et comprend des recommandations portant sur les modalités d'application des principes généraux énoncés dans le volume 1.

Nous avons maintenant terminé nos délibérations et nos recherches et le volume 2 constitue le compte rendu final de la Commission sur tous les domaines qui relèvent de sa compétence.

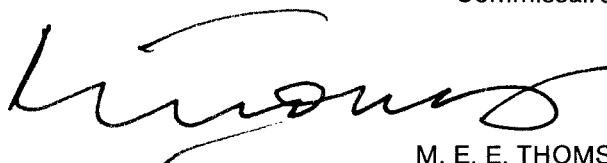
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



M. ARTHUR M. SULLIVAN
Président



M. J. B. PLOUGHMAN
Commissaire



M. E. E. THOMS
Commissaire

Introduction

Voici le deuxième et dernier volume du rapport de la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve. Ce document constitue surtout un complément du volume 1 et ne renferme donc aucun nouveau concept ou principe. Il donne plutôt un supplément d'information en présentant des données obtenues depuis le mois de juillet 1978 et en tirant les conclusions qui s'imposent.

Une partie de ces renseignements additionnels est le fruit de recherches menées par le personnel de la Commission en vue de la rédaction du volume 1 tandis que le reste découle d'études commandées à des experts-conseil indépendants.

Le volume 2 complète particulièrement le premier document dans les domaines suivants:

1. Dans certains cas (par exemple, le transport en commun par autobus et les subventions pour Terre-Neuve), la Commission a énoncé dans le volume 1 des principes généraux, mais n'a pu préciser les modes d'application par manque de renseignements. Après de plus amples recherches, elle les présente donc dans le présent document ainsi que les recommandations appropriées, qui s'inscrivent dans l'esprit du volume 1 et varient très peu de celles inscrites dans ce premier document.

2. Dans d'autres cas (par exemple, la main-d'œuvre et le transport de certaines marchandises), la Commission expose dans le présent document les conséquences futures possibles pour Terre-Neuve que pourraient avoir les recommandations faites dans le premier volume et qu'elle n'avait pu expliquer à ce moment-là. Toutefois, dans la mesure où d'autres études plus approfondies s'imposent, la Commission n'a pas fait de recommandations précises.

3. Dans le volume précédent, la Commission a

présenté certaines idées innovatrices nécessitant une analyse approfondie, telles que l'utilisation d'un aéroglisseur et l'exploitation pendant toute l'année du service de traversier d'Argentia. Le supplément d'information donné permet donc à la Commission de faire cette analyse avant de recommander s'il faut entreprendre d'autres études (par exemple, une étude de faisabilité exhaustive) ou si ces nouveaux concepts ne sont pas assez prometteurs pour justifier le coût d'une enquête encore plus approfondie.

4. À plusieurs reprises dans le volume 1, la Commission a fait des recommandations sur les structures, les fonctions et le financement de nouveaux organismes s'occupant du transport, notamment une Commission des transports de Terre-Neuve, des comités consultatifs conjoints et un centre de recherche. Le volume 2 élabore encore plus l'objectif, la structure et les fonctions en général de ces organismes et présente d'autres modes de financement.

La rédaction du présent document est plus difficile à cause de la publication du volume 1. D'une part, la Commission est tentée de modifier certains des principes fondamentaux du volume 1 considérant la forte réaction du public à l'égard de ce document et des prises de position officielles des gouvernements fédéral et provincial. D'autre part, elle reste convaincue que les principes fondamentaux émis dans le volume 1 sont valables et que dans bien des années ils serviront de base à l'établissement d'un réseau de transport adéquat à Terre-Neuve. Par conséquent, même s'il semble actuellement improbable que certaines des recommandations soient bientôt mises en application, nous pouvons supposer qu'une analyse plus approfondie du volume 1 et qu'une nouvelle conjoncture favoriseront l'acceptation éventuelle des

principaux principes par les niveaux de gouvernement appropriés. La Commission respectera donc dans le volume 2 les principes fondamentaux et l'esprit du volume 1, pour tous les aspects importants.

Nous adoptons donc le postulat voulant que les principales recommandations du volume 1 soient mises en application un jour et que les économies réalisées à l'égard d'un secteur du réseau (par exemple, la modification du chemin de fer ou la meilleure utilisation du service routier) puissent servir au développement du transport dans d'autres secteurs (par exemple, les ports, les autoroutes, etc.).

La Commission fonde alors ses recommandations et conclusions sur le principe que l'argent sera disponible pour apporter certaines améliorations qui ont été reportées jusqu'à maintenant faute de fonds et que d'autres innovations seront instaurées même si elles ne sont pas rentables en elles-mêmes.

L'importance du financement est toutefois une dure réalité de la vie qu'il faut accepter et la Commission essaiera de toujours fournir les principaux renseigne-

ments économiques essentiels pour prendre une bonne décision. Néanmoins, elle est convaincue que toute décision concernant les mesures à prendre doit tenir compte non seulement de la rentabilité de l'entreprise, mais aussi des aspects sociaux en cause.

Étant donné ce qui précède, il serait peut-être absurde de taire la réaction du public à l'égard du volume 1. Le dernier chapitre du présent document intitulé «*Rétrospective*» portera donc sur cette question et précisera quels mesures, changements ou modifications exige cette réaction surtout pour l'immediat ou l'avenir rapproché.

Encore une fois, la Commission remercie tous ceux qui ont permis la rédaction et la publication du volume 2 en si peu de temps. Comme à la parution du volume 1, la Commission veut aussi remercier tous ceux qui ont répondu à son appel et qui lui ont accordé leur entière collaboration, principalement les membres de son personnel qui ont travaillé sans répit et avec acharnement.

Partie 2

Projets particuliers

Chapitre I

Propositions sur le transport maritime

Le présent chapitre expose diverses méthodes d'amélioration du service de transport direct par bateau, soit

- A. la prolongation de la période d'exploitation du service de traversiers entre North Sydney et Argentia;
- B. la mise en service de traversiers-rail jusqu'à Corner Brook; et
- C. l'établissement de ports pour le service direct par bateau.

A. Prolongation de la période d'exploitation du service de traversiers entre North Sydney et Argentia

Introduction

Étant donné la popularité qu'a connue le service saisonnier de traversiers entre North Sydney et Argentia, certains ont suggéré que la durée d'exploitation passe de quatre à douze mois. D'après eux, ce service serait grandement utilisé par les camionneurs, puisque plus de 45% de toutes les marchandises importées par camions sont destinées à la péninsule Avalon; aussi pour les voyageurs en été et les camionneurs l'année durant, serait-il plus utile et certainement pas plus coûteux que si les usagers passaient par Port-aux-Basques.

La Commission a donc étudié quatre façons possibles de modifier le service actuel entre North Sydney et Argentia, c'est-à-dire:

- 1. prolonger à douze mois le service actuel pour voyageurs et encourager les camionneurs à utiliser ce service pendant les périodes mortes;
- 2. ne pas modifier le service actuel et instaurer un nouveau service pour le transport de camions l'année durant;

3. instaurer le nouveau service susmentionné et inclure dans la traversée vers l'Est ou celle vers l'Ouest, un autre arrêt à un port quelconque de la péninsule Burin; ou

4. instaurer un service pour camions qui passerait à la fois par Port-aux-Basques et par Argentia.

Chacune de ces possibilités a été évaluée en fonction principalement i) de l'existence d'un besoin à cet égard, ii) des avantages sociaux que pourrait entraîner un service de ce genre et iii) de son coût. Bien que l'aspect économique n'ait pas été le principal critère, il était important de ne pas hausser inutilement la subvention totale requise.

Demande

Étant donné que le coût découle directement de la demande, la Commission a essayé de déterminer à quel marché s'adresserait surtout un service annuel à Argentia. À cette fin, la Commission a délimité une zone de référence comprenant les péninsules Avalon, Burin et Bonavista. Tout véhicule assurant un service interprovincial en provenance ou à destination de cette zone a été considéré comme un client éventuel du traversier d'Argentia. Néanmoins, la Commission comprend que le choix des usagers dépendra en fin de compte de diverses caractéristiques du service, notamment des tarifs et des horaires.

Ce service sert aux résidents et aux touristes qui représentent quelque 14% de la demande totale pour le transport interprovincial par traversier. Récemment, il a transporté moins de touristes et plus de résidents. Les voyageurs sont surtout des vacanciers, puisqu'en raison du temps de traversée il n'est pas pratique d'utiliser ce service pour des raisons autres que sociales ou récréatives. Les mois de pointe sont

donc juillet et août et nous pouvons prendre pour acquis qu'à l'avenir la demande restera faible pour l'ensemble de l'année et très forte en été.

La Commission prévoit que le service d'Argentia pourrait effectuer quelque 70 000 voyages-automobiles par année d'ici 1991, comparativement au nombre actuel, soit de 23 000. La demande réelle, vu la compétition qu'offre la route de Port-aux-Basques, ne dépassera probablement pas 50% de ce nombre, dont plus des deux tiers auront lieu en juillet et en août.

Quant aux camions, la demande ne fluctue pas autant. De plus, un grand nombre de voyages par camion vers la zone de référence comprennent de nombreux arrêts intermédiaires où des marchandises sont chargées ou déchargées. D'après l'*Atlantic Provinces Truckers Association*, un peu moins de 20% de toutes les cargaisons sont transportées directement jusqu'à la zone de référence sans arrêts intermédiaires. Comme le service de traversiers direct entre la Nouvelle-Écosse et Argentia ne permet pas d'arrêts de ce genre, il est douteux que plus de 20% du marché possible utilise ce service, mais il est toutefois probable qu'avec une structure tarifaire adaptée, une grande partie de ce pourcentage l'adopte.

Horaire et fréquence du service-navires destinés aux voyageurs

Même si les traversiers d'Argentia fonctionnent à pleine capacité pendant les mois de pointe, le taux d'utilisation moyen pour une saison complète d'exploitation varie entre 80 et 85% de la capacité totale. De juin à septembre, le «*Marine Cruiser*» suffit à répondre à la demande tandis que pour juillet et août l'«*Ambrose Shea*» lui prête main forte. Si le service devait être offert l'année durant, le besoin pourrait être comblé, du moins les premières années, par la prolongation de la période de service du «*Marine Cruiser*» à 12 mois. À mesure que la demande croîtrait, la durée d'utilisation du deuxième navire pourrait aussi être prolongée.

On suppose qu'un seul navire n'offrirait que trois voyages par semaine mais que l'utilisation continue des deux bateaux permettrait un calendrier régulier de six voyages par semaine. Pour un service destiné aux camions, un navire semblable au «*Sir Robert Bond*» devrait assurer trois traversées par semaine.

Coût d'un service pour voyageurs

En 1976, l'exploitation du service actuel de traversiers d'Argentia a coûté quelque cinq millions de dollars pour quatre mois, c'est-à-dire \$250 par équivalent-automobile¹, comparativement aux \$65 du service du golfe. Étant donné que le nombre de voya-

geurs pendant la saison morte n'augmentera probablement pas, la seule possibilité réaliste qu'il y a pour obtenir un service l'année durant, du moins dans un avenir rapproché, est de prolonger la durée de service du «*Marine Cruiser*», ou d'un navire semblable, à 12 mois et d'y joindre le «*Shea*» ou un plus gros navire pendant l'été. Dans ces conditions et en admettant que les tarifs resteront les mêmes et que le nombre des usagers augmentera, la Commission prévoit que des recettes inférieures à 1,76 million de dollars seront réalisées annuellement au début, puis augmenteront légèrement par la suite tandis que le coût annuel dépassera 7,9 millions de dollars. Ainsi, le maintien d'un service de ce genre coûterait environ \$268 par équivalent-automobile, soit un coût de revient d'environ \$225 par équivalent-automobile.

A première vue, il semble plus logique d'instaurer un service à longueur d'année puisque le coût par équivalent-automobile pourrait être légèrement supérieur pour un service annuel que pour les quatre mois actuels. Il faut toutefois tenir compte de deux facteurs importants. Premièrement, les frais d'entretien et de désarmement représentent au moins 25% du coût pour la saison courte, et n'entrent pas en ligne de compte dans le coût du service annuel. Si les navires étaient utilisés continuellement lorsqu'ils n'effectuent pas le parcours d'Argentia, ces coûts d'entretien seraient grandement diminués. Dans ces circonstances, le coût par équivalent-automobile pendant la saison courte serait d'environ \$190 à \$195.

Deuxièmement, le coût par équivalent-automobile est un indice important du rendement d'un service, mais la principale caractéristique reste le montant total de la subvention nécessaire pour obtenir ce service. Même si le coût par unité était quelque peu augmenté, le service annuel coûterait beaucoup plus que le service actuel de quatre mois ou que celui du golfe pour la même demande, puisque beaucoup plus d'unités seraient transportées en 12 mois qu'en quatre.

Il faut aussi souligner que le nombre de voyageurs qui emprunteront le service d'Argentia au lieu de celui du golfe permettra à ce dernier d'économiser un certain montant qui pourrait être alors consacré au réseau d'Argentia. Toutefois, étant donné la grande différence entre le coût de revient du service du golfe (\$40 par équivalent-automobile) et celui d'Argentia (\$190 par équivalent-automobile), de telles économies ne contribueront en rien à la rentabilité de cette proposition. Au contraire, comme les coûts fixes du service du golfe sont assez élevés, la réorientation d'une petite part du trafic ne ferait qu'accroître les besoins de subventions pour ce service puisque les coûts n'augmenteraient pas et que les revenus baisseraient. Ce tableau varierait quelque peu si la baisse de trafic était suffisante pour permettre l'élimination d'un des deux navires du golfe.

¹ L'équivalent-automobile est l'espace occupé par une voiture sur un traversier.

Naturellement, le vaste écart entre les coûts et les revenus pourrait être réduit par une augmentation des revenus découlant de la hausse des taux et des tarifs. Toutefois, une analyse de la structure tarifaire actuelle a indiqué que les coûts totaux imposés à l'usager pour les traversées par le service d'Argentia entre l'île et la Nouvelle-Écosse se comparent aux frais² qui incombent aux voyageurs pour le même trajet par l'autoroute et le service du golfe, de sorte que toute hausse des tarifs du service d'Argentia, sans une augmentation correspondante pour les services du golfe, pourrait entraîner une baisse de la demande pour le réseau d'Argentia.

Ainsi, au point de vue purement économique, la prolongation du service actuel à 12 mois n'est pas justifiable et ne pourra l'être dans un avenir rapproché, à moins que la demande varie grandement et que des navires plus rentables soient utilisés.

Il peut être néanmoins justifié de prolonger jusqu'à un certain point le service actuel et à cet égard il ne faut pas oublier que les frais s'additionnent, que les navires fonctionnent ou pas. Actuellement, lorsqu'ils n'assurent pas le trajet d'Argentia, les navires remplacent ceux qui effectuent d'autres parcours du CN, ou s'y joignent (par exemple, entre Portland et Yarmouth), ou qui sont désarmés. Pendant cette période d'arrêt, il faut payer d'importants frais de propriété et de main-d'œuvre. Étant donné que la différence entre les frais de désarmement et les coûts d'exploitation représente les coûts variables de fonctionnement, il faut étudier s'il est possible de recouvrer ces frais variables et non le coût total du service additionnel avant de décider de prolonger le service.

L'importance du désarmement et par conséquent des coûts entraînés varie d'année en année puisque le «CN Marine» essaie d'utiliser au maximum son matériel. Par exemple, en 1976, les coûts de désarmement (plus d'un million de dollars uniquement en salaires) du service d'Argentia ont été considérables. D'après ces chiffres, l'utilisation du «Marine Cruiser» pour assurer le service d'Argentia pendant 2 mois supplémentaires, entraînerait des frais additionnels de \$100 par équivalent-automobile au lieu des \$250 normalement requis.

Toutefois, même avec cette diminution marquée des frais, les coûts de revient sont toujours plus élevés que ceux du service du golfe. En outre, il faut souligner que les frais de désarmement varient considérablement d'année en année, selon l'utilisation des navires sur d'autres parcours. Il pourrait donc être difficile de déterminer à l'avance la période pendant laquelle il serait rentable de prolonger le service. Les

exploitants devraient toutefois être tenus de revoir leurs activités totales en fonction d'une saison d'exploitation plus longue et d'étudier sérieusement la possibilité de la prolonger lorsqu'ils découvrent que leurs coûts de désarmement sont élevés.

Coût d'un service destiné au transport de camions

La saison d'exploitation proposée pour ce nouveau service destiné au transport de camions varie entre quelques mois et l'année complète. D'après les analyses de coût faites à cet égard, la Commission présume que le tarif d'un aller serait de \$250 par camion-remorque, soit un taux légèrement inférieur à celui que doivent payer les camionneurs qui empruntent la Transcanadienne puis le service du golfe. On en a déduit qu'en raison de cette légère économie générale, la plupart des camions se dirigent directement vers la zone de référence et que 60% de ceux qui quitteraient cette zone utiliseraient le traversier d'Argentia.

Le tableau 1-1 donne les coûts directs et de revient par équivalent-automobile pour chaque scénario proposé. Bien que la subvention requise pour le service proposé diffère de celle qui est nécessaire pour le service du golfe, les résultats sont assez encourageants pour justifier une analyse de faisabilité beaucoup plus détaillée. La proposition est encore plus attrayante si les voyageurs et leurs véhicules peuvent utiliser les navires lorsqu'il n'y a pas assez de camions (3^e scénario). Ce n'est qu'après avoir compilé des données beaucoup plus précises sur les coûts des services existants et de ceux qui sont proposés qu'il sera possible de déterminer toutes les répercussions qu'auront ces derniers sur le service actuel du golfe.

Le service pour camions pourrait être beaucoup plus attrayant si le dépôt pour poissons qui doit être construit à Argentia pouvait servir à l'emmagasinage du poisson destiné à l'exportation, ce qui permettrait à un grand nombre de camionneurs d'être assurés d'une charge complète pour leurs voyages vers l'Ouest. Le taux d'utilisation des traversiers vers l'Ouest sera bientôt augmenté considérablement et en conséquence les besoins de subventions devraient diminuer.

Dans le cadre d'une étude de faisabilité détaillée concernant un service pour camions, il faut tenir compte du rôle des exploitants privés de traversiers qui ont récemment annoncé leur intention d'offrir un service entre Halifax et St-Jean. Ce service qui est conçu principalement pour transporter de nouvelles automobiles de Dartmouth à St-Jean, pourra transporter un grand nombre de camions, surtout les remorques sans tracteur. Avec des tarifs concurrentiels, il captera sans aucun doute une grande part du trafic routier, particulièrement au retour puisque les navires reviendraient autrement vides.

² Il s'agit des frais qui, de l'avis de l'usager, sont partie intégrante du coût du voyage. Ce sont en général des dépenses directes, telles que le carburant et le billet de traversier. Comme ces frais n'incluent pas généralement les frais relatifs à l'attente ou à la dépréciation, ils sont habituellement moins élevés que les frais réels totaux.

Tableau 1-1 Coût du service de traversiers destiné au transport de camions (divers scénarios)

	1 ^{er} scénario camions seulement avril.-nov.	2 ^e scénario camions seulement fév.-nov.	3 ^e scénario camions et véhicules- passagers fév.-nov.
Nombre de jours d'exploitation	209	260	260
TRAFIC PRÉVU			
Commercial (É.-A.)**	20 900	25 250	25 250
Véhicules-passagers (É.-A.)	—	—	11 570
Voyageurs (É.-A.)	450	550	5 150
Total (É.-A.)	21 350	25 800	41 970
REVENUS ESTIMATIFS			
	\$1 154 000	1 205 000	2 403 000
COÛTS PRÉVUS			
Exploitation du navire	\$2 594 000	\$3 226 000	\$3 226 000
Entretien du navire	389 000	484 000	484 000
Terminus	130 000	162 000	162 000
Administration	519 000	645 000	645 000
Autres	130 000	162 000	162 000
Total	\$3 762 000	\$4 679 000	\$4 679 000
Subvention requise	\$2 608 000	\$3 530 000	\$2 276 000
Frais secondaires par É.-A.	\$122	\$137	\$54

* équivalent-automobile

À cet égard, ce service ressemble à l'industrie du transport routier elle-même puisque le fait que les camions soient vides au retour permet de transporter le poisson destiné à l'exportation. Si ce projet se concrétise, le service privé proposé influera grandement sur le service du golfe et celui qui est proposé pour Argentia. Puisque les exploitants n'ont annoncé leur intention que très récemment, la Commission n'a pas eu le temps d'étudier vraiment les répercussions de ce service. Le gouvernement devra toutefois en tenir compte lorsqu'il prendra des décisions concernant les services de traversiers.

Aspects économiques du service de traversiers pour camions allant de North Sydney à Argentia, à Port-aux-Basques puis à North Sydney

La demande pour les traversiers d'Argentia vers l'Ouest sera faible puisque les camionneurs préféreront circuler dans l'île dans l'espoir d'obtenir une cargaison complète. On a donc suggéré un tracé pour le traversier d'Argentia qui comprendrait un arrêt supplémentaire à Port-aux-Basques pour le chargement de camions.

Aux tarifs actuels du service du golfe, un parcours de ce genre ne produirait pas assez de revenus pour compenser les coûts supplémentaires occasionnés;

par exemple, les frais additionnels de carburant et d'accostage atteindraient environ \$1 200 par arrêt tandis que le revenu maximal qui pourrait en découler serait de quelque \$800.

Étant donné que les navires du golfe suffisent à la demande actuelle, un arrêt à Port-aux-Basques semble peu intéressant. Un autre aspect encore plus important toutefois, serait le temps perdu pour les camionneurs qui ont pris le traversier à Argentia, puisque la traversée prendrait 5 heures de plus compte tenu de la distance à parcourir et du temps d'accostage. C'est un élément très important qui non seulement désavantage ceux qui sont déjà sur les navires mais tend aussi à décourager les usagers éventuels.

Possibilité d'un arrêt sur la péninsule Burin

Tous savent que l'industrie de la pêche, et par conséquent l'exportation de ses produits, sont capitales pour Terre-Neuve. Il a donc été suggéré que le service de traversiers sur la côte fasse escale à la péninsule Burin. Étant donné qu'une étude précédente avait proposé Marystown comme port approprié, la Commission a choisi de l'utiliser dans son analyse de coûts.

Un grand nombre de camions proviennent de la péninsule Burin, mais peu s'y dirigent en raison de sa faible population. Par conséquent, la Commission a donc étudié la possibilité d'une escale seulement à la traversée vers l'Ouest.

Les principaux bénéficiaires d'un tel arrêt seraient les camionneurs qui desservent la Péninsule. Un arrêt à Marystown éliminerait pour ces camionneurs le besoin de parcourir la distance de 165 milles entre Marystown et Argentia, comme c'est le cas actuellement et leur ferait économiser ainsi environ \$140 par voyage. On suppose que cette diminution des coûts influera, du moins en partie, sur ceux des expéditeurs.

Toutefois, les économies réalisées par les camionneurs à Marystown seraient loin de compenser les coûts additionnels occasionnés aux camions embarqués à Argentia. Ces coûts, plus les frais additionnels imposés au CN pour une équipe de débarquement et le carburant supplémentaires (surplus de 25 milles) sont presque inabordables. Si l'on tient compte qu'il faudrait construire une rampe d'alimentation pour le chargement par l'extrémité du navire et des installations terminales, le coût total, y compris les frais d'amortissement, serait d'environ \$8 000 par escale.

Bien que le coût d'une escale à la péninsule Burin semble être exorbitant, il peut pourtant y avoir d'autres raisons non économiques pour la justifier. Le principal élément est peut-être la répercussion qu'aurait ce projet sur le développement de cette région, particulièrement celui de l'industrie de la pêche. Une escale à la péninsule offrirait certainement aux usines de traitement du poisson qui y sont installées un meilleur accès aux marchés et encouragerait par le

fait même l'expansion des industries de service autour du terminus.

Bien qu'il soit évident qu'une escale par le service de traversiers proposé favoriserait le développement de la région, les coûts d'exploitation, les inconvénients imposés aux usagers déjà sur le traversier et l'existence d'un autre moyen de transport doivent être pris en considération lors de la décision.

Tout retard imposé aux usagers déjà sur le navire serait jugé inutile et à la longue les découragerait peut-être d'utiliser le traversier. Une escale à la péninsule Burin prolongerait la traversée actuelle de 3 ou 4 heures, c'est-à-dire plusieurs heures non productives pour les camionneurs qui se sont embarqués à Argentia. Ils pourraient donc choisir d'utiliser un autre service, ce qui diminuerait la rentabilité de celui d'Argentia.

Si les usagers de la péninsule Burin n'avaient pas d'autres possibilités de se rendre sur le continent, une escale du traversier d'Argentia serait peut-être justifiée. Toutefois, étant donné l'autoroute qui mène à Argentia, ils peuvent facilement utiliser le service actuel. Jusqu'à ce que la demande soit suffisante pour remplir un navire à Burin, il est difficile de justifier un arrêt à cet endroit.

Il faut souligner toutefois que la promesse d'une escale à la Péninsule a été sous-entendue depuis quelque temps. Le rapport Dalton qui portait sur les liens entre Terre-Neuve et le continent a suggéré Marystown comme port. Les habitants de cette région croient fermement que le gouvernement s'est sérieusement engagé, du moins moralement, à mettre en application cette suggestion.

Conclusions

Bien que la demande pour le service actuel de traversiers à Argentia, pour les voyageurs, soit assez bonne, la prolongation de la durée d'exploitation à 12 mois ne serait pas rentable. En effet, le faible taux d'utilisation pendant la saison morte nécessiterait une subvention beaucoup plus importante que si ce même trafic était acheminé par les traversiers actuels du golfe.

Si les navires d'Argentia sont désarmés pour de longues périodes (c'est-à-dire occasionnant des coûts élevés de désarmement) on pourrait défendre vaillamment l'utilité de prolonger la saison d'exploitation à six mois.

Le concept pour camions à Argentia est intéressant. Le nombre assez constant de camions qui entrent et quittent la province permettrait l'instauration d'un service dont la capacité pourrait presque correspondre à la demande. Les possibilités de rentabilité sont donc très élevées.

Si les dépôts de poissons devant être construits à Argentia et sur la péninsule Burin servent à éliminer

les fluctuations saisonnières des actuelles exportations de poissons, un plus grand nombre de camions et donc de traversiers quitteront donc la zone de référence.

Bien qu'une décision ferme concernant les investissements et la mise en application du projet ne peut être prise à ce moment-ci, le concept est assez prometteur pour justifier la tenue le plus tôt possible d'une étude détaillée de faisabilité.

Bien qu'à première vue les escales à la péninsule Burin à Marystown, ou à Port-aux-Basques, semblent attrayantes, les coûts additionnels occasionnés surpasseraient tout avantage qui pourrait en découler.

B. Service de traversiers-rail jusqu'à Corner Brook

Introduction

Le concept d'un service de traversiers-rail entre la Nouvelle-Écosse et Corner Brook a été mis de l'avant, en 1976, par les firmes Fenco et Peat Marwick & Co. dans leur étude sur l'établissement d'un port à Corner Brook. Elles avaient déclaré, après une analyse préliminaire, qu'un certain marché existait pour un tel service mais que d'autres études détaillées n'étaient pas justifiées puisqu'il y avait pour cette région d'autres possibilités de développement plus intéressantes qu'un service de traversiers-rail jusqu'à Corner Brook.

Au cours des audiences publiques qu'a tenues la Commission à Corner Brook même en 1977, la Chambre de commerce locale a suggéré d'offrir à partir du port un service de traversiers-rail. La Commission a donc entrepris une étude économique, dont les principaux éléments sont donnés dans les parties suivantes.

Notions fondamentales

Les deux notions fondamentales qu'a étudiées la Commission sont les suivantes:

1. le transfert de la tête de ligne ferroviaire actuelle de Port-aux-Basques à Corner Brook, afin de répondre à la demande actuelle et future; et

2. la mise en service d'un nouveau traversier-rail jusqu'à Corner Brook, principalement pour répondre à la demande d'exportation de papier de la Bowater's Mill. Ce service constituerait un faible concurrent pour celui de Port-aux-Basques puisque seuls les wagons à écartement normal seraient transportés et qu'aucune disposition n'a été envisagée pour le transbordement de bogie à bogie. Ainsi, toute cargaison générale qui serait transportée par ce service ne serait destinée qu'à la région immédiate de Corner Brook. Toutes les autres marchandises ferroviaires continueraient d'être acheminées par Port-aux-Basques.

Transfert des installations ferroviaires actuelles à Corner Brook

À part la région de Stephenville, le chemin de fer entre Port-aux-Basques et Corner Brook dessert très peu d'habitants. Un des principaux avantages de ce transfert des installations terminales serait donc de réduire la longueur du réseau, ce qui diminuerait les investissements et les frais d'exploitation. D'après les chiffres établis pour le chemin de fer à Terre-Neuve en 1976, on prévoit que la réduction du réseau de 25% permettra de réaliser des économies d'environ \$5 millions par année.

En contrepartie, toutefois, il faut tenir compte de la diminution de revenus tribulaire de la baisse du trafic ferroviaire, des investissements additionnels requis pour la construction des installations terminales à Corner Brook ainsi que des frais supplémentaires d'exploitation du service de traversiers dans le golfe puisque la distance à parcourir en mer est accrue de 250 milles.

Cette distance supplémentaire à parcourir en mer pour atteindre Corner Brook diminuerait le nombre de voyages qu'un navire peut effectuer entre Terre-Neuve et le continent. Il faudrait donc utiliser à pleine capacité deux traversiers pour effectuer le même nombre de traversées que celles accomplies par un seul traversier à Port-aux-Basques. De plus, il faudrait construire un quai adéquat et aménager des rampes de chargement et des cours de triage à Corner Brook, sans mentionner les installations pour le transbordement de bogie à bogie qu'il faudrait prévoir.

Même en étant très optimiste, la Commission prévoit que la hausse des coûts annuels pour un tel service dépassera les économies prévues de plusieurs millions.

Un facteur plus important toutefois est le fait que le déclin du transport ferroviaire, qui a débuté en 1975, ne semble pas vouloir s'arrêter. Ainsi, le service ferroviaire actuel semble devoir jouer à l'avenir un rôle beaucoup moins important dans le transport des marchandises. La construction des installations en cause qui nécessiterait, malgré la demande actuelle, une certaine forme d'aide financière extérieure, ne servirait qu'à accroître les futurs besoins en subventions du chemin de fer.

La Commission en conclut donc qu'à moins d'une augmentation de la demande (ce qui entraînerait des revenus supérieurs), il y a peu d'avantages à déplacer les installations ferroviaires terminales de Port-aux-Basques à Corner Brook.

Service de traversiers-rail principalement pour le transport du papier destiné à l'exportation

Un avantage capital du nouveau service direct de traversiers à Corner Brook serait que les rouleaux de papier de Bowater pourraient être chargés dans des wagons pouvant circuler sur les voies du continent et ainsi être distribués sur le marché nord-américain

sans avoir à passer par les transbordements actuels de bogie à bogie. De plus, si les wagons n'avaient pas à circuler à Terre-Neuve, ils pourraient être chargés selon les normes maximales permises pour les voies du continent et celles des États-Unis. Ainsi, de considérables économies au niveau des coûts de transport pourraient être réalisées, lesquelles influeraient sur les coûts de l'expéditeur et rendraient le produit en question plus concurrentiel.

La commission, après une étude économique de ce service, a fait remarquer que même si l'aspect de l'exploitation permet un certain optimisme bien des questions restent sans réponse et qu'il faudra mener d'autres études et consultations avec les expéditeurs avant de prendre une décision sur cette proposition.

D'après les renseignements recueillis aux audiences publiques tenues à Corner Brook, la Commission estime que la Bowater's Mill produit actuellement quelque 340 milles tonnes par année. Pour que ce service soit presque rentable, il faudrait donc que toutes les exportations soient transportées par chemin de fer.

Dans des conditions favorables, un service de traversiers-rail presque continu pourrait répondre à la demande actuelle du moulin. Comme il n'y aurait pas de transbordement de bogie à bogie, les coûts au terminus seraient beaucoup moins élevés que ceux entraînés par le service actuel de Port-aux-Basques. En se fondant sur les coûts de 1977 et sur l'utilisation d'un navire assez rentable, les investissements et les frais d'exploitation pour un traversier devraient être d'environ \$5 millions par année.

Étant donné que le port de Corner Brook ne possède pas de quai ni de rampe d'accostage adéquats pour un traversier, il faudrait construire ces installations au coût de près de \$1 million par année ce qui porterait le coût annuel total pour l'exploitation du traversier-rail à un peu plus de \$6 millions.

Si l'on suppose que les recettes obtenues par les exploitants de traversiers correspondront aux tarifs imposés pour le transport des wagons par le service actuel du golfe, les taux de la traversée devront être établis comme s'il s'agissait d'un parcours terrestre. Il est impossible de prévoir les tarifs exacts puisque les taux ferroviaires seront établis en fonction de la durée du voyage de chaque cargaison ainsi que du volume de marchandises. Toutefois, si l'on tient compte des recettes moyennes réalisées par les chemins de fer pour le transport actuel du papier journal sur le continent, les exploitants de traversiers-rail réaliseraient, pour le transport de 340 000 tonnes de papier, quelque \$3 millions par année. La perte annuelle nette pour l'exploitation serait donc de \$3 millions.

Quant à une subvention par tonne, cette somme est bien inférieure au montant actuel versé pour le transport ferroviaire de marchandises dans le golfe. La subvention pourrait être moindre si les cargaisons

générales actuelles destinées à la région immédiate de Corner Brook étaient dirigées directement vers Corner Brook au lieu de passer par Port-aux-Basques. Le nombre de tonnes acheminées par cet itinéraire annuel est toutefois assez faible et contribuerait peu à réduire la subvention.

Bien que cette proposition semble à première vue assez intéressante, la Commission a quelques réserves. Premièrement, une subvention moindre par tonne pour les cargaisons acheminées par le service de Corner Brook ne devrait pas être considérée comme une réduction générale de la subvention du golfe, puisque ces marchandises ne sont pas actuellement transportées dans le golfe. En fait, la subvention de Corner Brook, malgré son montant assez faible, s'ajouterait en fin de compte à la subvention totale du golfe.

Deuxièmement, il se peut dans quelques années que toute la production du moulin ne soit pas destinée au marché nord-américain. Le traversier proposé aurait donc de l'espace excédentaire ce qui entraînerait une hausse de la subvention requise.

Troisièmement, la subvention nécessaire, malgré son faible montant, peut être considérée comme un programme d'aide à l'intention d'une seule industrie. Si cette industrie particulière a besoin d'aide pour offrir un produit concurrentiel, comme l'a indiqué la Chambre de commerce de Corner Brook, on peut peut-être se demander si une subvention du transport est la meilleure façon d'y arriver?

Enfin, les montants des recettes éventuelles mentionnés ci-dessus, pour les exploitants de traversiers, ne sont au plus que des évaluations. Les recettes réelles dépendront, comme nous l'avons déjà dit, de plusieurs facteurs.

Malgré ces réserves, la Commission croit toutefois que cette proposition est assez intéressante pour justifier une analyse plus détaillée que celle qu'elle peut offrir à ce moment-ci. Si la mise en service d'un traversier-rail jusqu'à Corner Brook, moyennant une subvention modeste, contribuait à maintenir une industrie vitale à l'économie provinciale, le coût d'une étude détaillée de cette possibilité serait un faible prix à payer.

C. Ports pour le service direct par bateau

Introduction

Le transport des marchandises générales à destination ou en provenance de Terre-Neuve s'effectue actuellement par trois modes concurrentiels, à savoir le camion, le service direct par bateau et le chemin de fer, bien que récemment ce dernier ait perdu de son importance en faveur des deux autres modes. Cet

état de choses dépend grandement de la meilleure qualité du service offert par les camions et les bateaux ainsi que par leurs prix très concurrentiels, comparativement à ceux du chemin de fer. Même si aucun mode n'est autosuffisant, c'est-à-dire qu'il n'a pas besoin de subventions, le service direct par bateau est le plus rentable pour ce qui est du montant des subventions requises.

En raison de l'utilisation décroissante du chemin de fer pour le transport interprovincial de marchandises et de la popularité croissante du service maritime, certains ont suggéré que l'île de Terre-Neuve pourrait être desservie plus efficacement si le chemin de fer était abandonné et que toutes les marchandises transportées par ce mode étaient acheminées par bateau. Si l'on tient compte du niveau de satisfaction de l'usager et des subventions requises, cette proposition est certainement très sensée. Une autre suggestion pour transporter de façon rentable et efficace les marchandises entre les provinces était de désigner Corner Brook et St-Jean comme principaux ports d'entrée des marchandises provenant du continent, puisque les plus importants centres démographiques de l'île se trouvent sur les côtes est et ouest. La distribution locale et la livraison finale aux collectivités situées entre ces principaux ports pourraient alors être effectuées par des camions locaux.

La présente partie du rapport porte sur cette proposition et expose les modifications qu'il faudrait apporter aux ports de St-Jean et de Corner Brook.

Choix du mode

En 1976, année de référence de la plupart des données de la Commission, le chemin de fer a transporté un peu plus de 400 000 tonnes de marchandises à destination de Terre-Neuve. Si ce mode devait être graduellement éliminé, ces cargaisons devraient être acheminées par d'autres services existants.

La Commission suppose que le camionnage acheminera peu de marchandises³ provenant de Montréal et des régions à l'ouest de cette ville, mais fera très forte concurrence à la Newfoundland Container Lines pour les cargaisons venant des provinces maritimes. Elle croit de plus que les coûts combinés du transport maritime puis de la distribution par camions détermineront le port d'entrée des marchandises.

Quant à St-Jean, la zone de rentabilité pour les marchandises acheminées par ce port est d'environ 140 milles, c'est-à-dire que les collectivités de cette zone seront desservies à partir de St-Jean tandis que les autres dépendront de Corner Brook.

La ventilation suivante a été effectuée en fonction de ces critères, pour les marchandises qui étaient précédemment importées par chemin de fer (quantités de 1976). Il faut souligner que ces cargaisons s'ajouteront aux marchandises actuellement acheminées par camion et par bateau.

³ La majorité des chargements ferroviaires à destination de Terre-Neuve proviennent de Montréal et des régions à l'ouest de cette ville.

Tableau 1-2 Marchandises à destination de Terre-Neuve

	Zone de destination (en tonnes)	
	St-Jean	Corner Brook
Par navire à partir de Montréal	107 000	93 000
Par navire à partir d'Halifax	53 000	—
	160 000	93 000
Service direct par camion	150 000	

Les répercussions seront considérables pour les deux ports, mais particulièrement pour celui de Corner Brook puisque les marchandises générales importées actuellement ne représentent que 65 000 tonnes. Quant à St-Jean, les 160 000 tonnes additionnelles constitueront une hausse de 60% par rapport aux quantités actuelles.

Installations et investissements requis

Les quantités additionnelles de marchandises qui passeront par Corner Brook et St-Jean exigeront des investissements considérables pour les deux ports.

Dans le cas de St-Jean, il faudra construire en plus des installations actuelles classiques de manutention, des entrepôts et des installations pour conteneurs. Le Conseil des ports nationaux étudie actuellement la possibilité d'établir une zone d'entreposage à Maggoty Cove (voir la figure 1-1) dans le secteur est du port de St-Jean. Lorsque complétée, la phase 1 de ce programme aura coûté en tout quelque 5,5 millions de dollars et permettra la manutention de 25 000 équivalents-remorques par année. Ces installations et celles servant à la manutention de conteneurs que possède la NCL suffiront à répondre à tout accroissement de la demande résultant de l'abolition du chemin de fer. A mesure que le besoin d'espace augmentera, d'autres installations de remplissage ainsi que des quais secondaires devront être prévus dans les phases ultérieures du programme d'amélioration.

Étant donné que le transport maritime se fait de plus en plus par conteneurs, l'utilisation de méthodes de manutention classiques ou de palettes, comme celles employées par la Newfoundland Steamship Limited, ne devrait s'accroître que très peu pendant la période étudiée. La zone qu'utilise actuellement la Newfoundland Steamship Limited est très encombrée et il faudra donc apporter certaines modifications. En outre, si cette société décide d'orienter ses activités vers le transport de conteneurs comme semble l'indiquer la tendance, d'autres difficultés d'entreposage pourraient se poser dans le secteur ouest du port. Bien qu'il y ait assez d'espace pour tous les services de conteneurs à Maggoty Cove, la Newfoundland Steamship Limited pourrait connaître certains problèmes économiques si elle décidait d'offrir un service mixte de manutention de conteneurs et de palettes.

Sans expansion du port de St-Jean, les marchandises transportées actuellement par chemin de fer

pourront difficilement être acheminées par bateau.

Corner Brook, pour sa part, est encore moins bien placé que St-Jean pour accueillir des quantités considérablement plus élevées de marchandises (voir la figure 1-2). Actuellement, les installations terminales du secteur ouest offrent un peu d'espace excédentaire, mais au rythme de croissance normal ce surplus disparaîtra d'ici 1980. Toutefois, les autorités fédérales étudient actuellement la possibilité d'agrandir le quai et les installations terminales, au coût de 7 à 8 millions de dollars. Ces travaux ne devraient permettre qu'une légère augmentation de la capacité du port.

Une croissance accélérée comme celle qui découlerait de l'élimination du chemin de fer, nécessiterait la mise en application immédiate du projet d'exploitation des hauts-fonds, qui a récemment été proposé dans le cadre du programme d'amélioration du port de Corner Brook. En 1976, ces travaux devaient coûter quelque 21 millions de dollars et permettre la construction d'installations adéquates pour bien des années à venir. En raison de l'inflation et des hausses générales de prix, le coût du projet est maintenant de 30 millions de dollars. En outre, il faut souligner que les améliorations prévues pour le port de Corner Brook sont maintenant en fonction du maintien des services classiques d'expédition. Si de plus en plus de conteneurs sont utilisés, comme à St-Jean, il faudra modifier considérablement le programme d'aménagement du port.

Utilisation de la baie d'Espoir

Au cours des audiences de la Commission, une proposition a été présentée voulant que le port de la baie d'Espoir serve de terminus pour desservir le centre de la province. La Commission n'a pas étudié cette proposition en détail, mais elle fait remarquer que même si la distance par la route entre ce port et, par exemple, Grand Falls est plus courte que celle entre Corner Brook et Grand Falls, la distance en mer depuis Montréal est supérieure. Ainsi, pour ce qui est du temps et du coût, ce terminus semble présenter peu d'avantages.

À court terme, il ne semble pas tellement nécessaire d'avoir un port pour service direct par bateau à la baie d'Espoir puisque la plupart des centres démographiques peuvent être desservis adéquatement par les ports actuels. A longue échéance, la construction de l'autoroute entre les péninsules Connaigre et Burin et l'augmentation de la population dans le centre de Terre-Neuve justifieront davantage l'établissement d'un port à la baie d'Espoir. A ce moment-là, le principe devra être revu et d'autres études de faisabilité devront être entreprises.

Conclusion

Il ne faut pas minimiser l'importance des améliorations que la Commission a proposé d'apporter aux

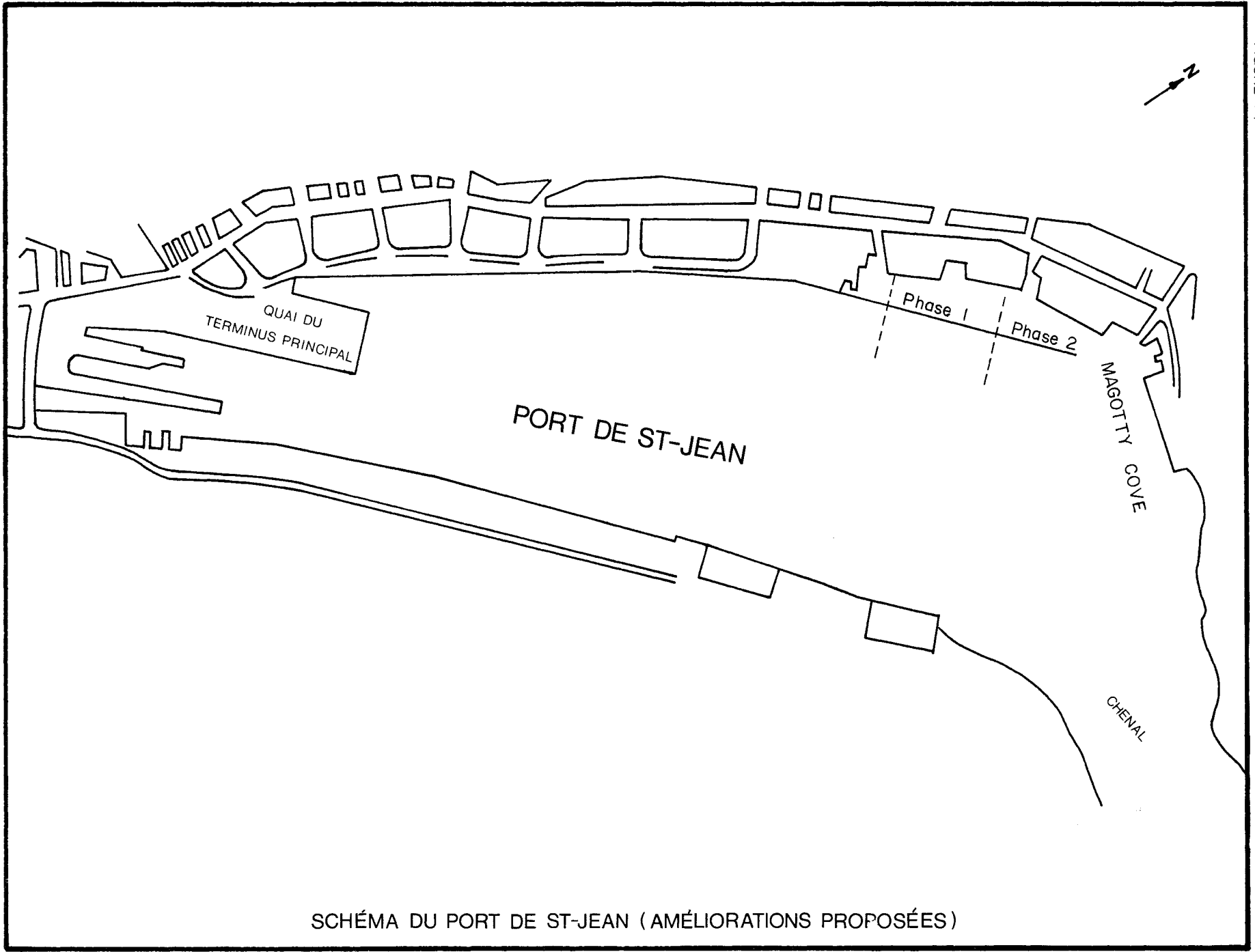
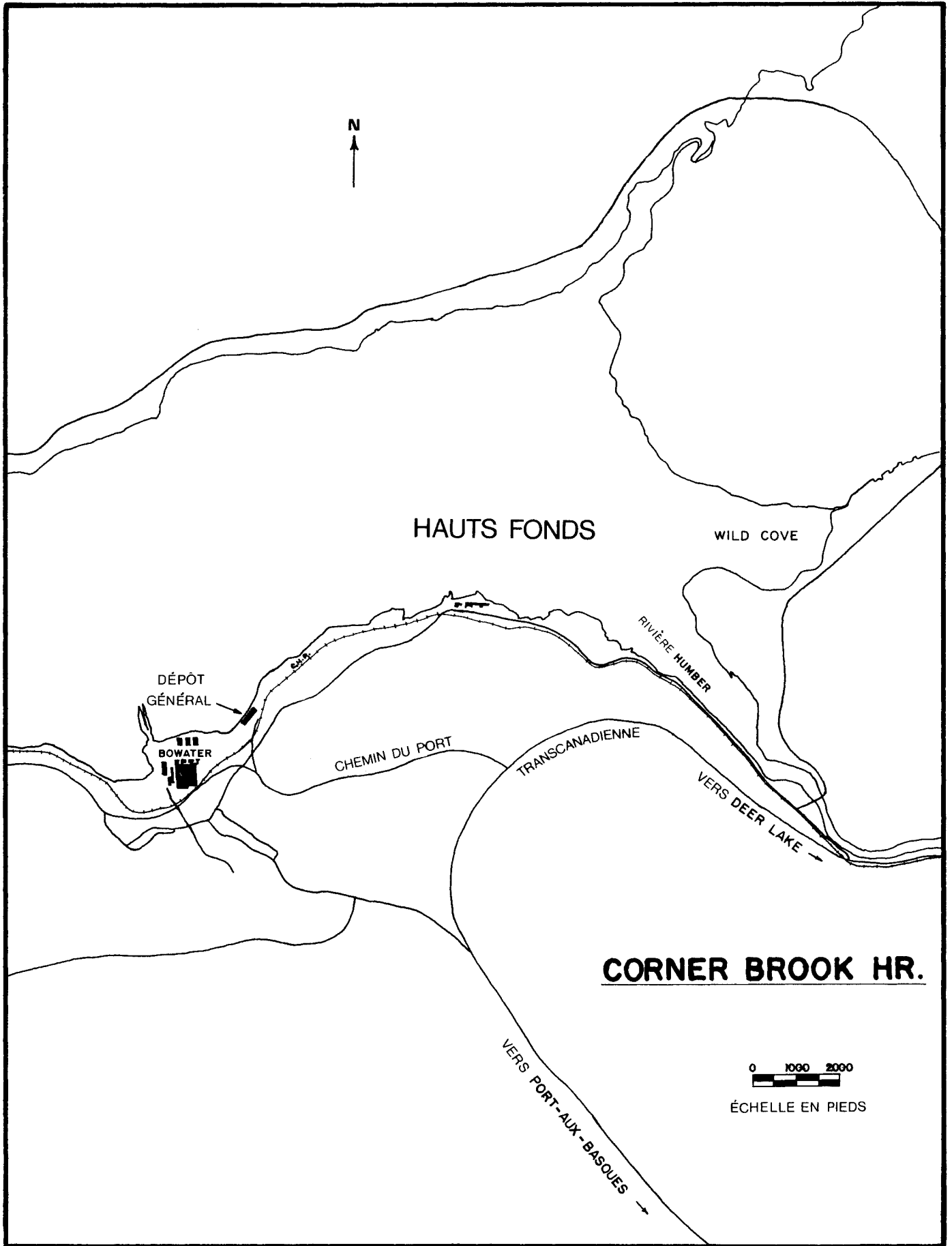


SCHÉMA DU PORT DE ST-JEAN (AMÉLIORATIONS PROPOSÉES)

FIGURE 1-2



ports de St-Jean et de Corner Brook. Sans cela, les ports seront sérieusement congestionnés, le service se détériorera et les coûts d'exploitation augmenteront à mesure qu'une quantité croissante de marchandises sera acheminée par bateau. Une telle situation annulerait les avantages monétaires et pratiques que devraient apporter des modifications du chemin

de fer et le transfert de la demande au service direct par bateau. Étant donné qu'il faut en général un temps considérable entre la conception et la fin des travaux, les plans actuels doivent absolument être réalisés le plus tôt possible afin d'assurer l'expansion continue du secteur du transport maritime.

Chapitre II

Utilisation d'aéroglesseurs à Terre-Neuve

Introduction

Dans le volume 1, la Commission a laissé entendre que l'aéroglesseur pourrait jouer un rôle important dans le réseau de transport de Terre-Neuve. Elle a surtout étudié de quelle façon il pourrait a) compléter le service de traversiers dans le golfe, surtout pendant l'été, et b) assurer un service dans le détroit de Belle-Isle, entre Ste-Barbe et Blanc-Sablon pendant l'hiver, et sur la côte nord du Labrador pendant l'été.

Depuis la publication du volume 1, le personnel de recherche de la Commission a analysé tous les documents disponibles à ce sujet, a consulté les exploitants des services existants, puis a rédigé un rapport technique dont les données les plus pertinentes sont résumées dans le présent document.

La Commission doit admettre dès le départ qu'elle n'a pu recueillir de renseignements directement liés à l'utilisation de l'aéroglesseur pour la traversée du détroit de Belle-Isle ou le long de la côte du Labrador. A son avis, aucun appareil commercial ne sert actuellement à assurer un service dans les conditions semblables à celles en vigueur l'hiver dans le Déroit, ni à effectuer des trajets aussi longs que ceux qui existent le long de la côte nord du Labrador.

Une étude menée en 1975 sur la rive nord du Québec a démontré que l'aéroglesseur se prêterait bien aux conditions hivernales du service dans cette région et a exposé certains problèmes qui pourraient se poser, sans toutefois aborder toutes les difficultés que pourraient causer la traversée du déroit de Belle-Isle. De toute façon, ce projet était purement expérimental et n'était pas assujéti à toutes les contraintes imposées à un service commercial en pleine activité.

Néanmoins, la Commission peut déclarer, à la lumière de ses études préliminaires, que l'utilisation d'un aéroglesseur semble réalisable bien qu'il faille mener des études de rentabilité détaillées.

La Commission dispose suffisamment de renseignements techniques et pratiques sur le service d'aéroglesseur qui devrait être instauré dans le golfe, puisque le service de la Manche, qui est coexploité depuis douze ans par les chemins de fer britannique et français, lui ressemble à bien des égards. Les données fondamentales recueillies portaient entre autres sur les frais et les difficultés quotidiennes d'exploitation.

Ce rapport préliminaire indique donc qu'il est techniquement possible d'utiliser un aéroglesseur dans le golfe pendant l'été. Cette idée qui avait déjà été émise en 1971 dans une étude portant sur ce sujet est de plus en plus intéressante grâce aux récents progrès techniques réalisés dans le domaine des aéroglesseurs. En effet, la mise en service du Mark III allongé de la British Hovercraft et du N 500 de la compagnie française Sedam, a contribué grandement à améliorer le service par mauvais temps. En outre, comme ils sont plus gros, ils permettent une traversée plus calme, moins bruyante et une meilleure utilisation du carburant.

Néanmoins, le service d'aéroglesseurs dans le golfe pourrait parfois être obligé de cesser ses activités en raison de la houle puisque ces conditions existent aussi en été. Le tableau 2-1 renferme les renseignements pertinents.

Bien que l'utilisation d'un aéroglesseur dans le golfe soit techniquement possible, aucun des appareils en service actuellement ne pourrait être utilisé dans la

Tableau 2-1 Pourcentage de temps pendant lequel l'aéroglesseur choisi devrait cesser ses activités en raison de la houle

	Déc.-fév.	Mars-mai	Juin-août	Sept.-nov.
SRN Mark II	12,92	7,96	2,23	6,74
SRN Mark III	11,21	7,45	1,46	5,83
N 500 (Sedam)	5,84	3,51	0,39	2,60

configuration actuelle du golfe sans modifications. Par exemple, le service de la Manche transporte actuellement neuf passagers/voitures tandis que ce rapport pour le service de traversiers dans le golfe est d'environ 3 à 1. En conséquence, l'aéroglesseur de type européen devrait être modifié pour pouvoir transporter 50 voitures américaines et environ 175 voyageurs. Le tableau 2-2 donne des renseignements techniques sur les plus modernes appareils français et britanniques.

Tableau 2-2 Fiche technique des aéroglesseurs

	SRN 4 Mk III (brit.)	SEDAM N 500 (franç.)
Longueur	185 pieds	164 pieds
Largeur	76 pieds	75 pieds
Superficie du pont de chargement	6 790 pieds carrés (pont seulement)	10 333 pieds carrés
Charge payante	130 tonnes	115,7 tonnes
Poids brut total	320 tonnes	286,6 tonnes
Vitesse maximale en eaux calmes	65 nœuds	75 nœuds
Vitesse de croisière	45 nœuds	48 nœuds
Autonomie (vagues de 8,2)	4,2 heures	5,0 heures
Hauteur critique des vagues	10 pieds 0 po. 915	13 pieds 2 po. 1 000 mètres (à partir de 70 nœuds)
Distance normale d'arrêt	mètres (à partir de 50 nœuds)	
Charge: Voyageurs	518	400
Voitures européennes	60	65
Puissance maximale continue (chevaux-vapeur)	15 200	16 000
Poids maximal par essieu (roues jumelées)	15 000	

Tableau 2-4 Nombre prévu de voyageurs utilisant le service du golfe

Année	Jan.	Fév.	Mar.	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
1976	7 480	6 070	8 420	13 080	16 500	38 960	91 850	88 650	29 240	15 100	8 040	8 290	221 680 000
1981	7 370	5 700	8 800	12 640	18 970	39 750	111 480	105 830	36 740	17 470	9 230	8 100	382 080 000
1985	8 550	6 620	10 200	14 660	22 000	46 100	129 300	122 700	42 610	20 260	10 700	9 400	443 100 000
1991	10 340	8 000	12 350	17 730	26 620	55 750	156 340	148 420	51 530	24 500	12 960	11 360	535 900 000

Le tableau 2-3 donne les charges que peuvent actuellement transporter les divers navires utilisés dans le golfe, comparativement à la capacité de l'aéroglesseur.

Tableau 2-3 Comparaison des aéroglesseurs disponibles et des navires actuellement en service dans le golfe

Navires— Aéroglesseurs	Nombre de voyageurs	Nombre de voitures	Vitesse en nœuds
<i>Ambrose Shea</i>	525	130	17
<i>Marine Atlantica</i>	715*	290	19
<i>Marine Cruiser</i>	389	78	16
SRN 4 Mk III	416	60**	45
N 500	386	65**	48

* Nombre maximal pour être confortable

** Voitures européennes

Caractéristiques de la demande

Comme nous l'avons déjà mentionné, le nombre de voyageurs et de véhicules que doit transporter le service du golfe est faible pendant dix mois puis très élevé en juillet et en août. La Commission prévoit qu'il augmentera de façon générale mais que la répartition d'un mois à l'autre restera probablement pareille jusqu'en 1991. Les tableaux 2-4 et 2-5 donnent le nombre réel de voyageurs et de véhicules transportés en 1976 ainsi que les nombres prévus pour 1981, 1985 et 1991. Il faut noter que la demande en juillet et en août demeure toujours très forte.

Si les voyageurs pouvaient choisir d'utiliser un service d'aéroglesseurs à un taux qui ne serait pas trop élevé (un taux excédant les tarifs normaux de 10 à 25 pour cent semblerait raisonnable et justifiable), la Commission croit d'après l'expérience de la Manche, que près de 50 pour cent d'entre eux opteraient pour ce service pendant l'été. Toutefois, il faudrait peut-être diminuer les tarifs pendant la saison morte pour assurer une utilisation totale de l'appareil. Le tableau 2-6 donne les taux d'utilisation moyens prévus entre 1981 et 1991.

Installations terminales

Dans le volume 1, la Commission proposait d'établir le terminus de la Nouvelle-Écosse à North Sydney ou à Aspy Bay. Bien que cette dernière ville soit plus

Tableau 2-5 Nombre de véhicules appartenant aux voyageurs (équivalents-automobiles) transportés par le service du golfe

Année	Jan.	Fév.	Mar.	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
1976	1 440	1 120	1 690	3 100	4 460	10 660	31 950	29 360	10 530	4 610	2 000	1 760	102 680 000
1981	1 475	1 150	1 845	3 030	4 900	11 460	32 100	29 310	9 810	4 880	2 520	2 140	104 620 000
1985	1 710	1 330	2 140	3 510	5 680	13 300	37 230	33 900	11 380	5 660	2 920	2 490	121 250 000
1991	2 060	1 610	2 590	4 250	6 880	16 070	45 010	41 100	13 760	6 840	3 530	3 010	146 710 000

Tableau 2-6 Taux d'utilisation prévus pour aéroglisseurs (1981-1991)

	Juillet-août		Juin-septembre	
	Voyageurs	Équivalents-automobiles	Voyageurs	Équivalents-automobiles
Avec un aéroglisseur	91,0%	100%	88,0%	94,7%
Avec deux aéroglisseurs	68,0%	74,4%	56,0%	61,3%

près de Port-aux-Basques d'environ 30 milles, le parcours de North Sydney est probablement le plus rapide dans l'ensemble puisque Aspy Bay est difficilement accessible par route.

En outre, la route menant au port d'Aspy Bay devra être améliorée entraînant des travaux dispendieux et des difficultés puisque la plus grande partie de cette voie se trouve dans le Parc national du Cap-Breton. Ce choix entraînerait aussi la construction d'installations terminales coûteuses. Enfin, un terminus ne servant qu'à l'aéroglisseur créerait très certainement certains inconvénients aux voyageurs lorsque le temps ou des difficultés techniques empêcheraient les départs prévus. Dans un tel cas les voyageurs seraient obligés de choisir le moindre de deux maux, c'est-à-dire de se rendre en voiture jusqu'à North Sydney pour prendre le traversier ou attendre que le temps s'améliore ou que les difficultés techniques soient corrigées. En résumé, North Sydney semble être le choix de terminus le plus logique en Nouvelle-Écosse.

Il se peut très bien que dans plusieurs années, lorsque le service d'aéroglisseurs aura démontré sa rentabilité et que la demande sera de loin supérieure aux besoins actuels, qu'une compagnie concurrente s'établisse à Aspy Bay. C'est ce qui s'est passé en Angleterre où le succès du service d'aéroglisseurs coexploité par les chemins de fer britannique et français entre Douvres et les ports français de Calais et de Boulogne a entraîné l'heureux établissement par un exploitant privé concurrent d'un service entre Ramsgate et Calais. Il ne faut certainement pas entrevoir cette possibilité dans l'immédiat, mais cet aspect peut à long terme jouer un rôle important dans le transport à Terre-Neuve.

Aspects techniques et pratiques

A une vitesse de 45 nœuds, l'aéroglisseur traverserait le détroit de Cabot en quelque 2,2 heures.

En outre, le temps de chargement et de déchargement serait grandement inférieur à celui des traversiers classiques, car ces derniers transportent en même temps des camions, des semi-remorques et des voitures privées; et leur déchargement nécessite environ deux heures. D'autre part, le service d'aéroglisseurs est plus rentable s'il transporte des charges homogènes et plus légères, de sorte qu'il est fort probable qu'il ne serve qu'aux voyageurs et à leurs automobiles. Avec de tels chargements, l'aller retour pourrait prendre seulement 30 minutes. Britrail calcule que l'aéroglisseur Mk III ne prend en moyenne que 18 minutes pour l'aller retour. Ainsi, il serait possible sans trop de difficultés d'effectuer trois traversées de jour. Les tableaux 2-7 et 2-8 proposent un horaire et comparent les charges que peuvent transporter un ou deux aéroglisseurs par rapport à un traversier classique.

Le plus grand avantage de l'aéroglisseur est sa vitesse. Dans le cas du service dans le golfe, la durée de la traversée passerait de six à une ou deux heures.

Tableau 2-7 Horaire d'une traversée aller retour entre North Sydney et Port-aux-Basques

Charge-ment	Durée de la traversée	Déchargement	Charge-ment	Durée de la traversée	Déchargement
0,25 hre	2,2 hres	0,25 hre	0,25 hre	2,2 hres	0,25 hre
Durée totale— 5,4 hres					
Temps alloué— 6 hres					
Nombre total de traversées par jour— 3					

Tableau 2-8 Capacités totales quotidiennes

	Traversier		1 aéroglisseur	2 aéroglisseurs
	1 aller retour	1,5 aller retour ^a	3 aller retour	3 aller retour
Automobiles	580	870	300	600
Voyageurs	1 430	2 145	1 050	2 100

^a Les traversiers qui effectuent les traversées rapides prennent deux jours pour accomplir trois voyages aller retour.

De plus, il ne serait plus nécessaire de prévoir des salles spéciales pour les divertissements et les repas puisque les voyageurs pourraient avoir recours à presque tous les services en restant à leur siège, comme dans un avion.

Aspects économiques

Le tableau 2-9 donne les coûts d'exploitation de l'aéroglesseur franco-britannique.

Tableau 2-9 Synopsis des coûts annuels prévus pour l'exploitation d'un aéroglesseur

	SRN 4 Mk III	SEDAM N 500
	Propriétaire: B.H.C.	Propriétaire: SEDAM
Prix d'achat*	\$34 997 429. (can.)	\$32 250 000. (can.)
Coûts fixes/an:		
1.		
Amortissement sur 20 ans, 10% d'intérêt	4 108 449.	3 788 085.
2. Assurance sur corps	1 049 323.**	483 750.***
Autre assurance	68 643.	
3. Coûts de l'équipage		
a) Officiers de navigation (3)	498 428.	488 007.
b) Personnel d'entretien	398 496. (40 hommes)	243 165. (20 hommes)
Coût fixe par année	\$6 118 339.	\$ 5 003 007.
Coûts variables:		
1. Carburant	\$ 824.16 hre	\$ 905.94 hre
2. Entretien du moteur	330.09	227.25
3. Entretien général	370.62	472.78
Coût total: exploitation/hre	\$ 1 525.87	\$ 1 605.87
Coût total: exploitation directe	\$ 9 394 382. (juin-sept.)	\$ 8 451 025. (2 147 hres)

Nota: Le coût supérieur du Mk III dépend du montant de l'assurance et du prix d'achat, c'est-à-dire des frais fixes.

* Données de conversion utilisées: 1 FF = 0,258 \$ can
1 £ = 2,186 \$ can

** 3% de la valeur moyenne

*** 1,5% du prix d'achat

Si on décidait d'utiliser régulièrement l'aéroglesseur dans le golfe, les coûts pourraient aussi être établis à l'avance. L'analyse suivante se fonde sur une situation qui pourrait surgir un jour.

Pour l'immédiat, il semble qu'un navire de la capacité de l'«*Atlantica*» devra être ajouté à la flotte du golfe à tous les quatre ans pour répondre à la demande croissante. Ces navires peuvent être achetés ou loués et peuvent être utilisés surtout dans le golfe mais parfois s'ajouter à la flotte d'autres services pendant l'hiver.

Même si un nouveau navire devra être ajouté dès que la demande excédera la charge possible de la flotte actuelle, il n'atteindrait sa capacité maximale que la dernière année de cette période quadriennale, en admettant que la demande augmente constamment. Ainsi, pour la majeure partie de cette période de quatre ans, l'espace excédentaire sera considérable.

L'aéroglesseur y trouve donc toute sa justification. Le premier des deux choix possibles serait d'ajouter simultanément deux aéroglesseurs au lieu du nouveau traversier classique prévu, qui ne transporterait une charge totale que la troisième et quatrième années de la période quadriennale. La deuxième possibilité serait d'ajouter un aéroglesseur la première année et un deuxième la troisième année.

Dans chaque cas, il peut y avoir quatre scénarios, c'est-à-dire:

1) l'aéroglesseur pourrait être acheté immédiatement, utilisé pendant l'été, puis désarmé pour le reste de l'année;

2) l'aéroglesseur pourrait être acheté et utilisé pendant les quatre mois d'été, puis loué à un autre service pour le reste de l'année;

3) l'aéroglesseur pourrait être acheté et utilisé pendant les deux mois de pointe l'été et loué ensuite pour le reste de l'année;

4) l'aéroglesseur pourrait être loué de la British Rail Hovercraft Company, pour deux, trois ou quatre mois.

Tableau 2-10 Coûts de revient par équivalent-automobile

Scénarios	Coûts par équivalent-automobile* (en \$)
1. Additions de navires classiques, au besoin; navires achetés par l'exploitant	\$106.
2. Addition de navires classiques, au besoin; location à court terme telle que le <i>Nordica</i>	54.
3. Flotte actuelle de navires classiques et achat de deux aéroglesseurs en 1981; coûts des aéroglesseurs à l'exploitant	161.
4. Flotte actuelle de navires classiques et addition d'un aéroglesseur en 1981 et d'un autre en 1983; coûts de l'aéroglesseur à l'exploitant	148.
5. Flotte actuelle de navires classiques et addition de deux aéroglesseurs en 1981 (aéroglesseurs utilisés pendant 4 mois dans le golfe, puis, le reste de l'année, loués à un autre service)	89.
6. Flotte actuelle de navires classiques et addition d'un aéroglesseur en 1981 et d'un deuxième en 1983 (aéroglesseurs utilisés pendant 4 mois dans le golfe, puis, le reste de l'année, loués à un service)	59.

* L'équivalent-automobile est l'espace utilisé sur le traversier par une automobile (longueur moyenne de 20 pieds)

Toutefois, la Commission est d'avis que même si la quatrième méthode est possible en théorie, il ne s'agit pas d'une solution pratique puisqu'il est douteux qu'une compagnie signe une telle entente de location.

Les possibilités les plus probables sont données au tableau 2-10 qui fournit en plus les calculs de coûts l'unité, effectués par la Commission.

Il est évident que le remplacement d'un navire classique par deux aéroglisseurs qui ne serviraient pas pendant l'hiver serait très dispendieux et nécessiterait une hausse importante de la subvention accordée au service du golfe. En fait, cette proposition n'est intéressante que si l'on veut obtenir un service plus rapide, plus confortable et plus utile.

Toutefois, l'idée serait beaucoup plus attrayante si un aéroglisseur pouvait être loué à un autre service

pour huit ou 10 mois. En fait, selon le sixième scénario proposé au tableau 2-10, il n'y a qu'une faible différence entre le coût par équivalent-automobile de l'aéroglisseur et celui du traversier classique.

La Commission recommande donc que le CN Marine étudie très bientôt la possibilité d'utiliser un aéroglisseur pendant la saison morte, et de trouver un client qui serait intéressé à louer l'aéroglisseur pendant les mois où celui-ci ne servirait pas dans le golfe. Bien que la Commission n'ait pas jugé bon de faire cette enquête, il semblerait que le marché du Sud, notamment les Antilles, puissent présenter une possibilité pour l'hiver. Sans aucun doute, cette proposition devrait être étudiée sérieusement et, une fois le problème de l'utilisation hivernale résolu, l'aéroglisseur devrait être utilisé pour le service d'été dans le golfe.

Chapitre III

Programme de coordination des services d'autobus

A. Services d'autobus interurbains

Introduction

Il est indubitable qu'à Terre-Neuve, où la population est répartie dans de nombreuses petites collectivités dispersées sur une grande superficie, un service de transport en commun fiable s'impose. En fait, étant donné la faible activité économique de cette province, la population, plus qu'ailleurs au Canada, a besoin des transports en commun pour son travail, son éducation, ses activités culturelles et autres motifs légitimes et essentiels. Les Terre-Neuviens ont non seulement besoin de transports en commun dans le corridor de circulation de la Transcanadienne, mais aussi entre chaque collectivité de la province.

La population d'autres provinces peut répondre à ses besoins moins urgents en transport terrestre grâce aux services combinés du transport par autobus et par train. A Terre-Neuve, toutefois, les habitants dépendent totalement du service d'autobus puisqu'il n'y a pas de service ferroviaire pour les voyageurs (fig. 3-1). Il ne suffit donc pas que les services d'autocar à Terre-Neuve soient aussi bons que les services interurbains des autres provinces; ils doivent être supérieurs afin d'offrir aux Terre-Neuviens les mêmes possibilités de transport qu'aux autres Canadiens.

Dans le volume 1, la Commission a exposé toutes les raisons pour lesquelles le réseau actuel d'autobus du corridor de la Transcanadienne ne pouvait remplacer adéquatement un service ferroviaire et a proposé dans ce même document des améliorations qui devraient être apportées rapidement afin de répondre aux attentes légitimes des voyageurs. De plus, l'ensemble du réseau d'autobus provincial laisse à désirer sur bien des points n'ayant pas trait, ou très peu,

au service de transport dans le corridor de la Transcanadienne. Deux de ces aspects les plus importants sont le manque de service pour de nombreuses collectivités situées à l'extérieur de ce corridor et l'absence complète de coordination entre le service qu'offre le CN dans le corridor de la Transcanadienne et celui qu'assurent de nombreux exploitants privés à l'extérieur de ce même corridor.

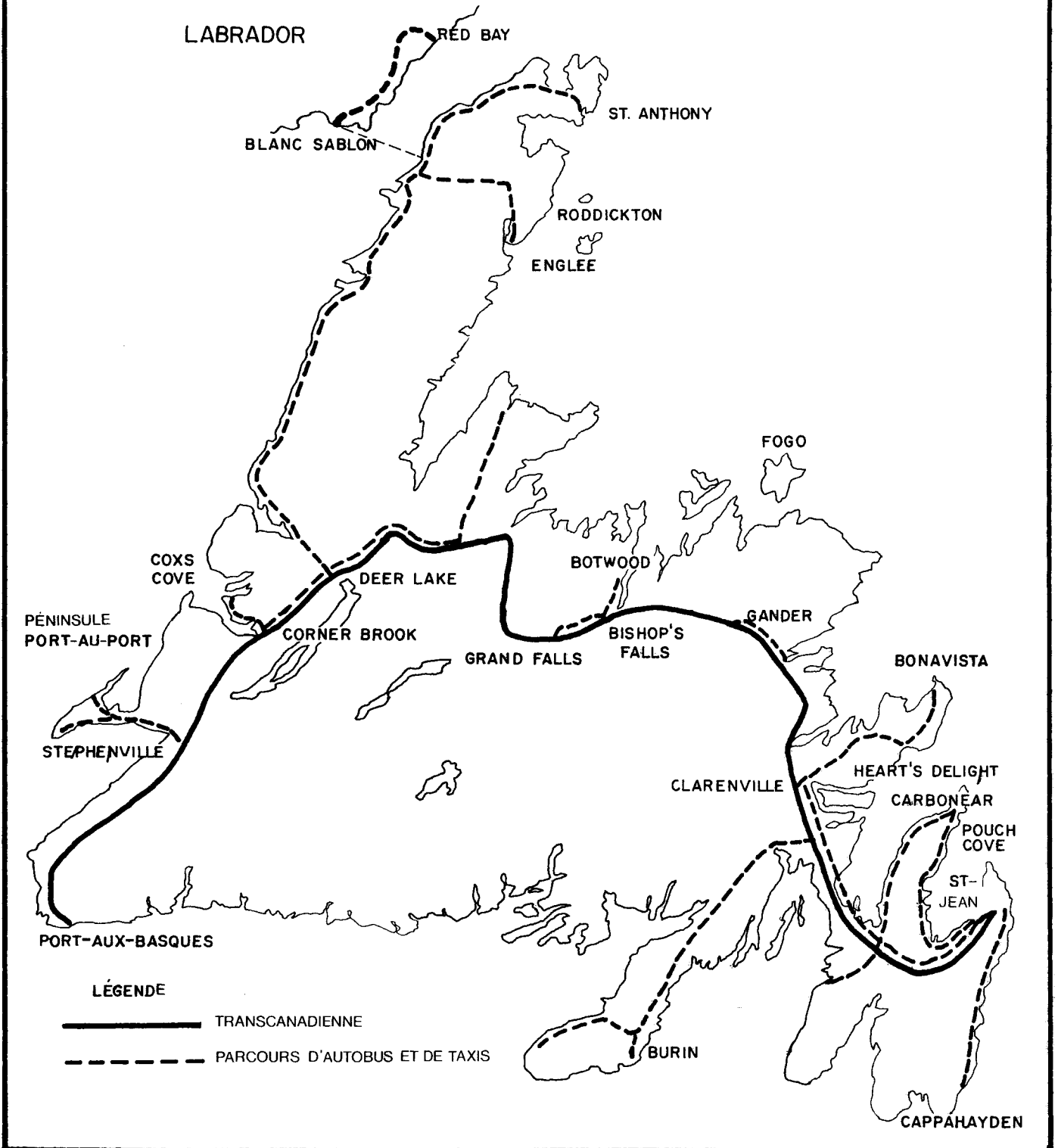
A longue échéance, ces problèmes doivent être réglés par l'instauration d'un réseau d'autobus complètement intégré et conçu spécialement pour répondre aux besoins de Terre-Neuve. Les paragraphes suivants portent sur les buts, les objectifs, la portée et les modes d'application de ce service. La Commission a de plus suggéré un certain nombre d'améliorations qui devraient être apportées à brève échéance pour corriger de graves défauts du réseau actuel.

But d'un futur réseau d'autobus

Même s'il est bien connu que les autobus classiques ne sont pas conçus pour les déplacements sur de longues distances, la création d'un service d'autobus dans un corridor transinsulaire offrirait une chance unique d'élaborer un service pouvant répondre aux besoins de la province. On instaura plutôt un système *particulier* selon lequel le CN assure le service dans le corridor de la Transcanadienne et plusieurs exploitants privés relient diverses localités principalement à l'extérieur de ce corridor. Étant donné l'absence quasi totale de coordination entre les divers services, il est souvent difficile d'effectuer des déplacements rapides. Cette situation est loin d'être satisfaisante surtout lorsqu'on pense que la plupart des usagers n'ont que ce seul mode de transport à leur disposition.

FIGURE 3-1

PARCOURS D'AUTOBUS ET DE TAXIS



Une des priorités du réseau provincial doit évidemment être la fiabilité du transport terrestre. Le but de ce service intra-provincial d'autobus devrait être, par conséquent, d'offrir à chaque habitant de la province, y compris ceux du Labrador dès que le circuit routier le permettra, un mode de transport sûr, à un coût raisonnable. La coordination de toutes les activités devrait permettre de prémunir les voyageurs contre les retards de correspondance et autres inconvénients.

Le réseau idéal comprendrait donc la Transcanadienne comme artère principale et des parcours secondaires se rattachant à celle-ci, à l'instar du système ferroviaire des lignes principales et des embranchements. Il faudrait aussi avoir des terminus adéquats offrant toute la gamme des services nécessaires aux voyageurs.

Les services de vente de billets devraient être conçus pour permettre à tout voyageur d'acheter auprès de n'importe quel bureau des sociétés exploitantes un seul billet lui permettant d'atteindre sa destination, que ce soit un point de l'artère principale ou d'un trajet secondaire. Il devrait aussi y avoir un service de réservation qui garantirait un siège à tout voyageur possédant un billet valide. Afin de limiter au maximum les problèmes administratifs et de pouvoir offrir le service le plus viable possible, un tel réseau ne devrait être administré que par un seul organisme.

En plus d'intégrer les services actuels, il faudrait créer de nouvelles lignes vers les collectivités qui ne sont pas encore desservies par le réseau provincial d'autobus, quelle que soit la rentabilité de ce service. Enfin, il devrait être admis que dans des régions à très faible population, des subventions seront essentielles pour pouvoir offrir un service adéquat.

A brève échéance, le principal obstacle, qui n'est pas insurmontable mais rend néanmoins difficile l'instauration d'un tel réseau, est l'existence de nombreuses entreprises privées autorisées à exploiter des services d'autobus et ayant engagé d'importants capitaux à cette fin. D'un point de vue pratique, le principal exploitant du réseau proposé pourrait acheter les permis et rembourser aux entreprises actuelles leurs immobilisations ou encore ces permis pourraient être révoqués par un organisme de réglementation approprié. Dans ce dernier cas, il faudrait quand même verser à titre de dédommagement un montant adéquat.

A longue échéance, les capitaux et les coûts d'exploitation liés à un tel service causeraient des problèmes. Ces difficultés toutefois ne devraient pas empêcher les responsables d'essayer d'atteindre le but visé: offrir aux Terre-Neuviens le service d'autobus de qualité auquel ils ont droit à titre de Canadiens. En pratique, ce but pourrait logiquement être poursuivi par VIA, de concert avec la Commission des transports de Terre-Neuve, que propose de créer la Commission d'enquête.

Il est évident que les coûts seront, du moins les premières années, supérieurs à ceux des exploitants actuels et la Commission est consciente que ces derniers, y compris le CN, ne pourront payer ces coûts accrus puisqu'ils ne peuvent obtenir de subventions. Il semble toutefois que VIA, en vertu de son mandat actuel, pourrait répondre aux critères d'admissibilité aux subventions.

La Commission n'a pas déterminé le montant des subventions qu'il faudrait, mais elle croit toutefois que celui-ci sera inférieur à la somme fournie par le gouvernement fédéral pour assurer des services ferroviaires de voyageurs dans les Maritimes. Par exemple, en 1976, ces services ont nécessité une subvention de quelque 30 millions de dollars tandis que le déficit des services d'autobus du CN à Terre-Neuve a été d'environ 1,5 millions de dollars.

Quel que soit le montant de cette subvention, il est prioritaire d'offrir un service de première classe aux voyageurs. La Commission est d'avis que le nombre de passagers s'accroîtra si ce service est mis en vigueur et que, par le fait même, les recettes augmenteront, éliminant ainsi à long terme la nécessité d'avoir recours à d'importantes subventions.

Améliorations qui devraient être apportées à brève échéance

Bien que possible à long terme, un service provincial intégré d'autobus ne pourra pas être instauré dans l'immédiat. Toutefois, il faut prendre entre-temps certaines mesures visant à éliminer le plus de lacunes possible.

Il a déjà été mentionné que le plus grave défaut du réseau d'autobus actuel est le manque de coordination entre les horaires du principal exploitant dans le corridor de la Transcanadienne, soit le CN, et ceux des nombreux exploitants privés qui desservent les collectivités situées à l'extérieur. La Commission a de plus précisé dans le volume 1 que l'horaire actuel du CN était fonction de celui des traversiers du golfe et qu'aucun effort n'avait été fait pour assurer des correspondances avec les autres lignes d'autobus ou les services aériens. Cette pratique est contraire à ce qui se fait dans les autres provinces où, en plus d'avoir des horaires coordonnés entre les divers services, les principaux transporteurs mettent à la disposition des voyageurs des centres de renseignement et de vente de billets communs.

La Commission a étudié de nombreuses façons d'améliorer le système actuel et explique dans les paragraphes suivants les possibilités de confiner les exploitants secondaires d'autobus aux trajets à l'extérieur du corridor de la Transcanadienne, d'intégrer les services assurés dans le corridor et à l'extérieur de celui-ci et d'établir des correspondances exactes entre les services d'autobus et les traversiers du golfe (le terme «correspondance» désigne l'utilisation de plus d'un transporteur pendant un même voyage, en

vertu d'un même billet). De plus, elle évalue la suffisance des terminus d'autobus actuels du CN et suggère d'importantes améliorations à cet égard.

Le réseau actuel—CN

En 1978, la flotte du CN comprenait 22 autobus qui assuraient le service transinsulaire. Le service régulier comprenait un voyage quotidien aller retour entre St-Jean et Port-aux-Basques et des trajets plus courts entre St-Jean et Grand Falls ainsi qu'entre Corner Brook et Port-aux-Basques. L'horaire est conçu de telle façon que les autobus qui effectuent les voyages transinsulaires arrivent à Port-aux-Basques à temps pour permettre aux voyageurs de prendre le traversier de nuit vers la Nouvelle-Écosse. Aucun effort n'a été fait pour relier un service aérien ou un service secondaire d'autobus et le service d'autobus du corridor de la Transcanadienne.

Entreprises privées d'autobus

Il y a actuellement 21 entreprises privées d'autobus dans la province, dont 16 empruntent la Transcanadienne pour une partie de leur trajet. La Commission a étudié les activités de 14 de celles-ci au cours du mois de juillet 1978. Vous trouverez au tableau 3-1 la liste de ces entreprises ainsi que des renseignements sur les véhicules qu'elles utilisent et sur la fréquence du service qu'elles offrent. De cet échantillon, seulement six essaient de maintenir une correspondance régulière avec le service autobus du CN.

Possibilité de restreindre les exploitants secondaires d'autobus aux trajets à l'extérieur du corridor de la Transcanadienne

Étant donné qu'il n'y a pas de service ferroviaire pour voyageurs, comme nous l'avons déjà mentionné, il est absolument nécessaire que le réseau public d'autobus offre un service de qualité supérieure. Une façon d'y arriver serait d'utiliser le service du corridor de la Transcanadienne comme service principal, à l'exemple d'une ligne principale de chemin de fer, et de confier les trajets à l'extérieur du corridor à des entreprises secondaires assurant un service fréquent et offrant des correspondances avec le service principal à des endroits adéquats. Le fait de limiter les exploitants secondaires aux trajets à l'extérieur du corridor donnerait plus d'importance au service du corridor, ce qui fournirait des revenus plus élevés puisque plus de voyageurs l'utiliseraient. Les services secondaires, dont les trajets seraient plus courts, pourraient de toute manière, réduire leurs coûts et combler partiellement la perte de revenus causée par l'abandon des voyageurs au service principal en offrant des services plus fréquents et plus adéquats.

Si les horaires étaient bien coordonnés, l'usager serait assuré de terminer son voyage avec le minimum de retard et d'inconvénients. Au contraire, le réseau actuel est peu coordonné et de nombreux exploitants secondaires concurrencent le service du CN dans le corridor de la Transcanadienne.

Tableau 3-1 Inventaire des exploitants privés d'autobus étudiés par la Commission

Exploitant	Région desservie	Fréquence du service
1. Fleetline Bus Co. Ltd. 12 autobus	Carbonear à St-Jean via la route de la Baie de la Conception	quotidien aller retour
2. Squire's Bus Line 3 autobus	Sibley's Cove à St-Jean via la route de la Baie de la Conception	quotidien aller retour
3. John Newhook 1 voiture, 1 autobus, 3 mini-bus	Région de Dunville à St-Jean via la Transcanadienne	quotidien aller retour
4. Clarendville Trans. System 2 autobus	Bonavista-Clarendville à St-Jean	quotidien aller retour
5. Edgar Marsh 2 voitures, 1 mini-bus	Bonavista à St-Jean	quotidien aller retour
6. Cheeseman's Trans. Ltd. 4 mini-bus	Burin à St-Jean	quotidien aller retour
7. Richard Foote 2 mini-bus	Grand Bank à St-Jean	quotidien aller retour
8. George Green 2 voitures, 1 mini-bus, 1 autobus	Dark Cove-Gambo-Gander	quotidien aller retour
9. Kevin Farrell 2 autobus	St. Alban's à Grand Falls	quotidien aller retour
10. Gus Bailey 1 mini-bus	Baie Verte à Corner Brook	quotidien aller retour
11. Harold Simon 8 autobus	Péninsule Port-au-Port à Stephenville	quotidien aller retour
12. Seymour Cassel 2 autobus, 2 mini-bus	Roddickton à Corner Brook	sud: mardi, jeudi samedi nord: autres jours
13. Viking Express 1 autobus, 1 mini-bus	St. Anthony à Corner Brook	sud: tous les deux jours
14. Hancock Automotive 1 mini-bus	Red Bay à Corner Brook	sud: lundi nord: mercredi

Néanmoins, autre argument à l'appui d'une coordination appropriée des horaires, la limitation des services secondaires d'autobus aux trajets à l'extérieur du corridor entraînerait d'importantes répercussions financières pour ces exploitants. Enfin, en vertu d'un tel système, toutes les entreprises composant l'échantillon d'enquête, à l'exception de quatre, subiraient des pertes de revenu importantes. D'ailleurs, les entreprises faisant exception sont celles pour lesquelles il est précisément impossible d'intégrer les horaires. Le tableau 3-2 donne un résumé des pertes que pourraient subir les services secondaires et des revenus accrus que réaliserait le CN si les taux demeuraient au niveau actuel. Évidemment, le CN ferait des profits supérieurs à 500 000 dollars par

année mais, d'autre part, la perte de revenu des entreprises plus petites forcerait celles-ci à fermer leurs portes, laissant ainsi certaines régions de la province sans transport en commun.

Tableau 3-2

Région desservie	Pourcentage de perte de revenu/ services secondaires (%)	Revenu additionnel/CN (en \$)
Placentia/St-Jean	-54,6%	\$135 044.
Sibley's Cove/St-Jean	-34,4%	29 120.
Bonavista/St-Jean	-62,1%	296 010.
Bonavista/St-Jean	-62,1%	35 880.
Grand Bank/St-Jean	-45,0%	62 400.
Burin/St-Jean	-50,5%	24 960.
Gambo/Gander	-85,7%	9 609.
St. Alban's/Grand Falls	-10,9%	3 144.
Baie Verte/Corner Brook	-72,0%	39 312.
Cap St-Georges/Stephenville	-	-
Roddickton/Corner Brook	-11,4%	10 920.
St. Anthony/Corner Brook	- 9,8%	3 494.

Il est donc évident que la deuxième possibilité qui s'offre est inapplicable. D'autre part, les petites entreprises d'autobus pourraient poursuivre leurs activités malgré les restrictions si seulement leurs pertes de revenu étaient comblées par des subventions. Dans ce cas, il faut surtout se demander si les subventions doivent être accordées au CN ou aux exploitants secondaires. Il faut noter toutefois que le service d'autobus du CN ne reçoit aucune subvention gouvernementale pour le moment puisqu'il comble ses déficits d'exploitation par des subventions internes.

Par contre, même si les difficultés financières des exploitants de lignes secondaires pouvaient être réglées, il ne faudrait pas oublier que le confinement des services secondaires aux trajets à l'extérieur du corridor déplairait, à bien des égards aux voyageurs.

Premièrement, les voyageurs préfèrent arriver à destination sans correspondance. Par exemple, le trajet entre la péninsule Burin et St-Jean peut maintenant être effectué par l'entremise d'un service secondaire et ce serait, pour le voyageur, un inconvénient incomparable d'avoir à changer d'autobus près de Goobies, pour accomplir une partie du voyage via le corridor. Deuxièmement, ce serait encore pire s'il n'y avait pas de système de réservation efficace et si rien ne garantissait que tous les autobus respecteraient rigoureusement les horaires publiés afin de permettre des correspondances rapides. Enfin, le coût du passage augmenterait probablement uniquement parce que les frais pour deux trajets courts sont généralement plus élevés que ceux pour un long déplacement, même si la distance globale parcourue peut être la même, et parce que l'accroissement des coûts entraîne généralement des hausses de tarifs.

Du point de vue des transporteurs et de celui des voyageurs, il semble donc y avoir peu d'avantages à obliger les services secondaires à débarquer tous les voyageurs à la Transcanadienne.

Une solution plus réaliste serait peut-être de permettre aux services secondaires d'exercer leurs activités comme ils le font actuellement, mais d'adopter un horaire intégré qui permettrait la correspondance rapide des voyageurs avec le service du corridor de la Transcanadienne, pour les parties de celle-ci qui ne sont pas desservies par l'entreprise secondaire en cause. Ainsi, en vertu d'une telle entente, les voyageurs venant de la péninsule Burin ne changeraient rien à leurs habitudes s'ils se dirigeaient vers St-Jean, mais pourraient, s'ils allaient vers Port-aux-Basques, correspondre à un terminus du CN, à Goobies, pour le reste du trajet.

Une première analyse menée par la Commission a révélé que l'instauration d'un tel système entraînerait une légère augmentation des revenus du CN puisque celui-ci pourrait transporter certains voyageurs qui font maintenant appel à d'autres entreprises. L'augmentation ne serait toutefois pas suffisante pour annuler le besoin de subventions si le CN voulait offrir un service d'autobus de première classe, tel que décrit dans le volume 1.

Coordination des horaires des services secondaires et du corridor avec ceux de certaines lignes aériennes

La coordination des horaires a pour but de permettre aux voyageurs éventuels de ne plus avoir à attendre pendant de très longues périodes entre leurs correspondances. Par exemple, le vol de l'EPA en provenance de St-Jean arrive maintenant à Deer Lake cinq minutes après le départ de l'autobus du CN vers l'ouest de la province. Les voyageurs qui se dirigent vers des collectivités situées au-delà de Deer Lake doivent donc prendre un taxi pour la dernière partie de leur voyage ou attendre plusieurs heures avant le départ du prochain autobus.

Évidemment, certaines contraintes empêcheront l'établissement de toutes les correspondances possibles avec le service du corridor. Néanmoins, la Commission est convaincue que les exemples les plus frappants du manque de coordination des horaires, tels que ceux mentionnés plus haut, peuvent facilement être éliminés. Par exemple, le changement le plus important qui pourrait déjà être apporté serait de décaler certains départs du service du corridor pour permettre une plus grande flexibilité à l'égard des correspondances avec les services secondaires. Il serait aussi assez simple de modifier le trajet du service d'autobus entre Port-aux-Basques et Corner Brook pour inclure Deer Lake et permettre ainsi aux voyageurs d'effectuer des correspondances avec les services aériens et le service d'autobus desservant

les collectivités à l'extérieur du corridor jusqu'à St. Anthony.

Le tableau 3-3 donne quelques exemples d'horaires et d'arrêts précis pour chaque parcours d'un service type. Il faut signaler que ces horaires assurent une correspondance avec au moins 26 vols, dont 15 quotidiens, comparativement aux 18 vols actuels, dont 8 seulement sont quotidiens. Le tableau 3-4 décrit ces correspondances.

L'horaire proposé a plusieurs avantages par rapport à celui en vigueur actuellement. Il permet des correspondances plus faciles avec les services aériens et offre une gamme plus variée d'heures d'arrivée et de départ pour les parcours transinsulaires. Les deux trajets «expedo»⁴ comprennent un nombre limité d'arrêts; l'autobus en direction de l'ouest de la province fait tous les arrêts réguliers entre St-Jean et Grand Falls, mais n'arrête par la suite qu'à Deer Lake, Corner Brook et Port-aux-Basques; celui en direction de l'est de Terre-Neuve effectue tous les arrêts entre Port-aux-Basques et Deer Lake et n'arrête ensuite qu'à Grand Falls, Gander, Clarenville et St-Jean. Le dernier autobus qui fait le trajet transinsulaire arrive à 23h45.

Le tableau 3-5 porte sur les horaires qui pourraient être établis pour les services secondaires par rapport à l'horaire proposé pour le service du corridor. Les horaires proposés pour les services secondaires ressemblent beaucoup, dans la plupart des cas, aux horaires actuels bien qu'ils assurent des correspondances plus fréquentes avec le service du corridor et les lignes aériennes. Tous les efforts utiles devraient être faits afin d'encourager la mise sur pied de nouveaux services qui ne sont pas encore intégrés au réseau d'autobus provincial, y compris l'accord judicieux de subventions.

⁴ «Expedo» est le nom utilisé par le CN dans une étude pour donner un certain cachet de familiarité. «Limité» a aussi été employé dans l'étude détaillée, mais moins fréquemment.

Les services d'autobus secondaires de St-Jean sont bien intégrés dans une région ayant une population de 150 000 habitants. Étant donné que de nombreuses entreprises secondaires d'autobus desservent la capitale plusieurs fois par jour, les correspondances avec les services aériens et les autobus effectuant le trajet dans le corridor sont bien établies. Même si ces horaires devaient être modifiés légèrement par suite d'un changement du service du corridor, les voyageurs subiraient peu d'inconvénients.

La région métropolitaine de St-Jean est probablement le meilleur exemple dans la province d'un réseau intégré de services terrestres, offrant de nombreux voyages quotidiens sur de courtes distances à un assez grand nombre de voyageurs. Il est donc moins nécessaire d'avoir des horaires et des correspondances précis entre les différents modes puisqu'une vaste gamme de possibilités est offerte.

Possibilité de correspondance

Le concept de la correspondance repose sur le principe selon lequel tous les services de transport existants de la Province utilisent des centres communs de vente de billets. De cette façon, les voyageurs pourraient réserver un siège auprès de différents transporteurs et les Terre-Neuviens comme les visiteurs pourraient faire plus facilement leurs réservations pour les longs voyages exigeant plusieurs modes de transport. Ce principe ne pourra être appliqué que s'il existe un réseau efficace regroupant les services d'autobus et de traversier, comme la Commission l'a proposé.

En Nouvelle-Écosse, l'Acadian Bus Lines s'est chargée de mettre sur pied un tel réseau et ses dirigeants indiquent qu'il fonctionne très bien. Cette méthode, qui pourrait être utilisée à Terre-Neuve, permet à la principale entreprise de transport par autobus de préparer un billet en plusieurs parties, un peu comme

Tableau 3-3 Grandes lignes de l'horaire proposé

St-Jean	dép.	* 9 h 45	8 h 15	dép.	18 h 05	arr.	21 h 30	arr.	** 23 h 15	arr.	22 h 00	
Gander		14 h 15	13 h 00		23 h 15		16 h 10		18 h 40			
		14 h 45	13 h 45				16 h 45		19 h 00		16 h 50	
Grand Falls		16 h 20		arr.	12 h 50						dép.	15 h 15
Deer Lake		19 h 00	18 h 25		13 h 15		10 h 55		13 h 45		14 h 00	
		19 h 10							11 h 30		14 h 30	
Stephenville			20 h 50		15 h 05		9 h 05		11 h 55		12 h 10	
Port-aux-Basques	arr.	22 h 50	23 h 45		18 h 00	dép.	6 h 10	dép.	9 h 00		9 h 15	

Note: Dans le cas du service «limité», les arrêts sont moins nombreux que pour le service régulier; l'horaire détaillé se trouve dans l'étude originale.

* Tous les arrêts jusqu'à Gander; arrêts limités entre Gander et Port-aux-Basques.

** Tous les arrêts jusqu'à Deer Lake; arrêts limités entre Deer Lake et St-Jean.

dép. = départ
arr. = arrivée.

Tableau 3-4

Hres de vol Gander			Hre et direction		Hres de vol Deer Lake		Hre et direction		Hres de vol Stephenville		Hre et direction	
DÉP 7 h 00*					ARR 8 h 20*				ARR 9 h 10		X O 10 h 25	
ARR 7 h 30*					ARR 9 h 00*				DÉP 9 h 30		X E 9 h 05	
DÉP 7 h 50*					DÉP 10 h 00				ARR 13 h 15*		X O 15 h 05	
DÉP MIDI					DÉP 11 h 10*				ARR 14 h 00		O 15 h 05	
ARR 13 h 00			X	O 13-13 h 45	ARR 14 h 15*		X	13 h 45	ARR 14 h 15*		X	O 15 h 05
ARR 13 h 05			X	O 13-13 h 45	DÉP 14 h 35		X	13 h 45	DÉP 14 h 20		X	E 12 h 10
								E 14 h 30				
								O 14 h 30				
								O 13 h 15				
								E 14 h 00				
DÉP 13 h 35*			X	O 13-13 h 45	DÉP 15 h 05		X	14 h 00	DÉP 14 h 35*		X	E 12 h 10
								O 13 h 15				
DÉP 14 h 00			X	O 13-13 h 45	ARR 16 h 00				DÉP 15 h 45*		X	O 15 h 05
											O	
ARR 14 h 15*			X	O 14 h 15-14 h 45	ARR 17 h 45*		X	19 h 00	DÉP 16 h 00*		X	15 h 05
								O 18 h 25				
ARR 15 h 05*					DÉP 21 h 25*		X	O 19 h 00				
DÉP 15 h 05*			X	O 14 h 15-14 h 45								
DÉP 15 h 50			X	O 14 h 15-14 h 45								
ARR 16 h 25*			X	E 16 h 10-16 h 45								
DÉP 16 h 55*			X	E 16 h 10-16 h 45								
ARR 18 h 30*			X	E 18 h 40-19 h 00								
DÉP 18 h 50												
ARR 22 h 55*			X	O 23 h 10								
ARR 23 h 00			X	O 23 h 10								
ARR 23 h 35												
ARR 23 h 55												
ARR 23 h 59												

arr = arrivée

dép = départ

* = vols quotidiens réguliers
(4 ou plus/sem.)

X = correspondance

E = est

O = ouest

ceux des compagnies d'aviation. Chaque partie est recueillie par l'exploitant du service d'autobus approprié. Les entreprises secondaires d'autobus peuvent alors réclamer le coût du billet recueilli auprès de la principale entreprise, qui impose de légers frais administratifs. Néanmoins, les voyages avec correspondance entre les services secondaires et le service principal posent certains problèmes puisque de nombreuses petites entreprises d'autobus ne peuvent offrir les services de correspondance.

Étant donné que le CN est le principal exploitant— et ce sera bientôt Via—, il ne devrait y avoir aucune difficulté à instaurer un service semblable à Terre-Neuve. Des entretiens avec les dirigeants du CN ont révélé que la proposition était intéressante et possible.

Toutefois, établir un tel processus sans un bon système de réservation ne représente qu'une légère amélioration par rapport à la situation actuelle. Par exemple, il n'est pas tellement utile pour un voyageur

qui se dirige de Bonavista à Port-aux-Basques, d'arriver à Clarendville avec un billet de correspondance pour se rendre compte qu'aucune place ne lui a été réservée sur l'autobus effectuant le trajet dans le corridor principal. Avec les ressources du CN ou de Via et les possibilités qu'offrent les ordinateurs modernes, il devrait être possible de mettre sur pied un système complet de réservation à Terre-Neuve. L'utilisation de terminaux permettrait au service de réservation d'englober toutes les lignes secondaires.

Qualité du service

Étant donné qu'il y a 21 entreprises secondaires en plus du service d'autobus du corridor et que chaque société fonctionne conformément à ses propres objectifs, les normes de service et la qualité du matériel varient grandement. Si Terre-Neuve veut avoir un service d'autobus de qualité, les normes doivent être uniformisées et rigoureusement respectées dans l'ensemble de la province.

Tableau 3-5 Horaire des services secondaires

Jonction	Région desservie	Heure de correspondance	Horaire de base					Correspondance/ service du corridor		
St-Jean	N.E. Avalon		Dép Carbonear	7 h 15, 8 h 15, 16 h 00, 18 h 00	Arr St-Jean	9 h 30, 10 h 30, 18 h 15, 20 h 15		8 h 15 O 18 h 05 O	9 h 45 O	
St-Jean	N.E. Avalon		Dép Sibley's Cove	5 h 45	Arr Roache's Line	8 h 50	Arr St-Jean	9 h 30	9 h 45 O	
			Arr Sibley's Cove	21 h 15	Arr Roache's Line	18 h 10	Dép St-Jean	17 h 00		
St-Jean	N.E. Avalon		Dép Cappahayden	6 h 30	Arr St-Jean	9 h 30		9 h 45 O		
	Baie de la		Arr Cappahayden	19 h 30	Dép St-Jean	17 h 30				
Holyrood	Conception N									
Whitbourne	Trinity S.	9 h 20	Dép Dunville	8 h 30	Arr Whitbourne	9 h 10	Arr St-Jean	10 h 35	9 h 20 O	10 h 50 O
	Argentia	19 h 10	Arr Dunville	19 h 50	Arr Whitbourne	19 h 10	Dép St-Jean	17 h 55	19 h 10 O	
Whitbourne	Trinity S.		Dép Lead Cove	7 h 00	Arr Whitbourne	9 h 15	Arr St-Jean	10 h 30	9 h 20 O	10 h 50 O
			Arr Lead Cove	20 h 35	Arr Whitbourne	18 h 15	Dép St-Jean	17 h 00		
Goobies	Burin	11 h 15 20 h 00	Dép Burin	9 h 00	Arr Goobies	11 h 15	Arr St-Jean	13 h 30	11 h 50 O	
			Arr Burin	22 h 15	Arr Goobies	20 h 00	Dép St-Jean	17 h 45	19 h 25 E	19 h 55 E
Goobies	Burin		Dép Grand Bank	8 h 30	Arr Goobies	11 h 00	Arr St-Jean	13 h 00	11 h 50 O	
			Arr Grand Bank	19/20 h 30	Arr Goobies	17 h 00	Dép St-Jean	15 h 00		
Clareville	Péninsule Bonavista E.	11 h 00 20 h 30	Dép Bonavista	7 h 20	Arr Clareville	9 h 50	Arr St-Jean	13 h 30	11 h 00 O	(2 services
			Arr Bonavista	23 h 00	Arr Clareville	20 h 30	Dép St-Jean	17 h 00	18 h 45 E	arr Clareville
	Péninsule							18 h 50 E		11/19
Port Blandford	Bonavista O									
Glovertown	Eastport P	12 h 12 17 h 32								
Gambo	Baie Bonavista O	12 h 30 17 h 20	Dép Gambo	12 h 15	Arr TCH	12 h 30	Arr Gander	14 h 00	12 h 30 O	17 h 15 E
			Arr Gambo	175 h 35	Arr TCH	17 h 20	Dép Gander	16 h 15	17 h 20 E	
Gambo	Baie Bonavista O		Dép Badger's Quay	14 h 00	Arr Gambo	16 h 00	Arr St-Jean	19 h 30/20	17 h 15 E	17 h 20 E
			Arr Badger's Quay	19 h 30/20	Arr Gambo	17 h 30/18	Dép St-Jean	14 h 00		
Gander	Gander Bay	14 h 15	Dép Carmanville	8 h 30	Arr Gander	10 h 30		13 h 00 O	14 h 15 O	
			Arr Carmanville	16 h 30	Dép Gander	14 h 30				
Lewisporte J.	New World Isld									
Bishop's Falls	Baie d'Espoir & Botwood	15 h 50 (B.F.) 15 h 30 (G.F.)	Dép Baie d'Espoir	8 h 00	Nil		Arr Grand Falls	11 h 00	15 h 00 O	15 h 35 E
			Arr Baie d'Espoir	18 h 00	Dép Bishop's Falls	15 h 50	Dép Grand Falls	15 h 30	14 h 20 E	14 h 55 E
								15 h 20 O	15 h 15 E	
								16 h 55 O		
Grand Falls										
Badger	Millertown									
South Brook	Pilley's Isld, etc									
Springdale Jct	Région de Springdale									
Baie Verte Jct	Pén. Baie Verte	17 h 15	Dép Baie Verte	9 h 00	Arr TCH	10 h 00	Arr Corner Brook	11 h 30	17 h 15 O	
			Arr Baie Verte	18 h 15	Arr TCH	17 h 15	Dép Corner Brook	14 h 45		

Tableau 3-5 Horaire des services secondaires—Suite

Jonction	Région desservie	Heure de correspondance	Horaire de base				Correspondance/ service du corridor			
			Dép	Arr	Dép	Arr	Dép	Arr	Dép	Arr
Hampden Jct	White Bay	11 h 00 Jct 18 h 15 Jct	Dép Jackson's Arm Arr Jackson's Arm	9 h 00 20 h 15	Arr Jct Arr Jct	11 h 00 18 h 15	Arr Corner Brook Dép Corner Brook	12/12 h 15 17 h 00	12 h 05 E	17 h 50 O
Deer Lake	Grande Péninsule du Nord	12 h 30 18 h 30	Dép Roddickton Arr Roddickton	5 h 45 12 h 15	Arr Deer Lake Arr Deer Lake	12 h 30 18 h 30	Arr Corner Brook Dép Corner Brook	13 h 00 18 h 00	18 h 25 O 13 h 15 O	14 h 00 E 13 h 45 E
Deer Lake	Grande Péninsule du Nord		Dép St. Anthony Arr St. Anthony (retour le lendemain)	10 h 35 2 h 00	Arr Deer Lake Arr Deer Lake	18 h 25 17 h 30	Arr Corner Brook Dép Corner Brook	19 h 25 16 h 45	18 h 25 O	
Deer Lake	Grande Péninsule du Nord		Dép St. Barbe Arr St. Barbe	8 h 00 16 h 00	Arr Deer Lake Arr Deer Lake	13 h 00 7 h 30	Arr Corner Brook Dép Corner Brook	13 h 30 7 h 00	13 h 45 E (2 correspondances de Deer Lake vers l'est) 14 h 00 Corner Brook vers l'ouest	14 h 00 E
Corner Brook	Bay of Islds		Dép Cox's Cove Dép Cox's Cove Dép Cox's Cove Arr Cox's Cove Arr Cox's Cove Arr Cox's Cove	8 h 00, 11 h 15, 12 h 30 16 h 30 18 h 30 12 h 30	Arr Corner Brook Arr Corner Brook Arr Corner Brook Dép Corner Brook Dép Corner Brook Dép Corner Brook	9 h 30 12 h 30 14 h 00 11 h 00 15 h 00 17 h 00		10 h 10 E 13 h 00 E	14 h 00 O 13 h 15 E	
Stephenville	Péninsule de Port-au-Port	16 h 30 7 h 45	Dép Cape St Geo Arr Cape St Geo	6 h 00 6 h 15	Arr Stephenville Dép Stephenville	7 h 45 16 h 30		9 h 05 E	15 h 05 O	
Robinson's Jct	Baie St-Georges									
Doyles	Vallée de Codroy									
Port aux B.	Côte sud									

Actuellement, la Commission des services publics est l'organisme chargé d'émettre les permis d'exploitation et de veiller au respect des normes par les entreprises secondaires, tandis que la Commission canadienne des transports s'occupe de la plupart des activités du CN. Cette autorité divisée contribue très peu à l'existence de services d'autobus adéquats. La Commission croit que toutes les activités dans ce domaine devraient relever d'un seul organisme, de préférence la Commission des services publics. A ce titre, cette dernière serait saisie des demandes d'augmentation des tarifs, établirait les normes concernant le matériel et les services, y compris les horaires, et de plus, émettrait les permis. En outre, elle veillerait au respect de tous les règlements relevant de sa compétence et devrait aussi pouvoir choisir les entreprises capables de remplacer les exploitants qui ne peuvent respecter les normes établies.

Améliorations à apporter aux terminus d'autobus à brève échéance

Afin d'offrir un service de qualité supérieure, il est essentiel que tous les terminus d'autobus situés le long du corridor respectent les normes prescrites concernant les installations telles que les salles d'attente, les salles de toilette, les kiosques à friandises et les téléphones publics. De plus, les chefs de terminus devraient être informés rapidement des changements prévus à l'horaire de sorte que les voyageurs puissent à leur tour en être avisés. Chaque terminus devrait assurer la vente de billets pour le service du corridor aussi bien que pour les services secondaires.

Peu de terminus comptent actuellement tous ces services et il est essentiel que le gouvernement provincial ou fédéral mette sur pied un processus d'auto-risation pour veiller à ce que cette situation soit rectifiée. Il faudrait surtout prévoir:

1. que chaque personne ou entreprise voulant exploiter un terminus d'autobus situé le long du corridor soit obligée d'obtenir un permis et que les conditions pour ce faire l'obligent à fournir les installations susmentionnées;
2. que l'exploitant qui ne respecte pas les exigences précisées perde son permis et l'appui du public et
3. que le CN se charge d'offrir un service quelconque si un entrepreneur n'a pu être trouvé à cet égard.

En vertu de l'horaire proposé, il faudrait construire au plus sept nouveaux terminus. Ceux-ci devraient être établis le plus tôt possible, mais entre-temps les services pourraient être dispensés par l'entremise de contrats avec les propriétaires de stations-service. Par exemple, des stations-service à l'ouest de la route d'accès de Glovertown pourraient desservir Alexander Bay, Glovertown et la péninsule Eastport. De la même façon, les installations actuelles à Lewisporte Junction pourraient servir de terminus pour les trajets à destination de Lewisporte, de New World Island, de Twillingate et de Norris Arm nord et sud.

Il serait impossible de prendre de telles dispositions à Hampden Junction où il n'y a pas de station-service appropriée. Il faudrait alors construire immédiatement un terminus. Une autre proposition visant à accélérer le service consiste à éliminer tous les arrêts, sauf ceux pour les repas et ceux en bordure de la route, lorsque des voyageurs veulent monter ou descendre.

Conclusions

Bien que le principe de limiter les entreprises secondaires d'autobus aux trajets à l'extérieur du corridor ne semble pas applicable pour le moment, il apparaît possible d'établir un horaire coordonné qui permettrait des correspondances entre le service d'autobus du CN—devant être exploité par Via—et les lignes secondaires. Via étant l'entreprise la plus importante à cet égard dans la province, elle devrait se charger d'établir un tel horaire et veiller à ce que tous les efforts possibles soient fournis pour offrir un service de qualité supérieure, non seulement dans le corridor principal de circulation, mais encore dans l'ensemble de la province.

La Commission a présenté dans le présent document un projet d'horaire tenant compte des marchés transinsulaire et local. La plupart des exploitants avec qui la Commission a étudié cette proposition n'ont pas simplement affirmé que sa mise en pratique était possible mais qu'elle est tout aussi réalisable. Tout ce qu'il manque: un responsable de la mise en œuvre.

B. Services d'autobus urbains

Jusqu'à ces dernières années, St-Jean était la seule collectivité terre-neuvienne nécessitant un réseau urbain d'autobus. L'accroissement démographique d'aujourd'hui exige la création de tels réseaux à Corner Brook, Grand Falls et Labrador City—Wabush. De plus, le problème ne se limite pas aux frontières municipales, mais concerne aussi les régions où habitent les abonnés urbains, par exemple la région métropolitaine de St-Jean.

Les réseaux urbain et régional relèvent de municipalités qui ont une faible assiette fiscale. Par conséquent, les villes de la province ont d'énormes difficultés à trouver les fonds requis pour acheter le matériel nécessaire et exploiter des services d'autobus.

D'autres provinces, aux prises avec les mêmes difficultés et convaincues de l'avantage d'avoir un réseau d'autobus, ont créé des programmes de subvention pour aider les municipalités à acheter le matériel nécessaire. De plus, les villes peuvent obtenir des fonds fédéraux, par l'entremise du gouvernement provincial, pour régler les problèmes ayant trait au transport en commun par autobus.

A Terre-Neuve, par contre, le gouvernement provincial octroie des subventions aux municipalités pour divers motifs, mais il n'a pas pour principe de favoriser l'investissement dans les réseaux d'autobus et pourtant, un tel principe s'impose rapidement.

Parmi les projets qui doivent être immédiatement étudiés, notons l'établissement d'un service régional d'autobus pour la région de St-Jean, la construction d'un important terminus à St-Jean pour desservir la

ville et les campagnes et peut-être même servir au service d'autobus de la Transcanadienne, et la mise en œuvre d'un service d'autobus à Corner Brook.

Chapitre IV

Entreposage central

Dans le volume 1, la Commission a recommandé qu'on étudie sérieusement la possibilité de construire des entrepôts généraux à St-Jean, sur la côte ouest et dans le centre de Terre-Neuve, où pourront être déposées, contre rémunération, les marchandises devant être livrées aux petites collectivités situées à l'extérieur du corridor de la Transcanadienne.

Ces dépôts devraient faciliter la coordination des horaires des services desservant le corridor de la Transcanadienne et de ceux effectuant les trajets secondaires jusqu'aux petites collectivités puisqu'ils représenteraient un point central où les marchandises pourraient être transférées d'un transporteur à un autre. Étant donné qu'il n'est pas possible pour les petits transporteurs d'avoir leurs propres dépôts, ils ont de la difficulté à effectuer des correspondances⁵ avec les services de camionnage à horaire fixe.

Comme il est capital d'instaurer un réseau efficace de correspondance, la Commission a indiqué qu'elle étudierait à nouveau la question de l'entreposage central.

Au départ, la Commission voulait étudier la possibilité d'utiliser ces installations pour redistribuer les marchandises destinées aux petites collectivités situées à l'extérieur du corridor de la Transcanadienne ainsi que celles provenant de l'extérieur de Terre-Neuve ou des centres de distribution plus importants de la province. Toutefois, au cours de son enquête, la Commission a découvert que le gouvernement provincial avait entrepris un programme de construction d'un certain nombre d'entrepôts réfrigérés pour le poisson.

En outre, en juillet 1978, le gouvernement provincial a signé une entente de subventions pour le développement agricole avec le ministère fédéral de l'Expansion économique régionale, entente prévoyant, entre autres, le financement d'entrepôts à Terre-Neuve pour les légumes, notamment la construction d'entrepôts sur les fermes et d'installations de mise en marché et de traitement dans des secteurs définis de l'agriculture. Ces installations permettraient le nettoyage, le triage, l'emballage et l'*entreposage* des produits prêts à être mis en marché. A cet égard, les dépôts centraux actuels seront aménagés en conséquence et de nouvelles installations seront construites dans des secteurs où il n'y en a pas ou qui sont pourvus de bâtiments qui ne peuvent être rénovés.

De plus, un programme d'amélioration des installations pour bestiaux pourrait être mis sur pied après une étude des besoins par le gouvernement.

Compte tenu de ces éléments, la Commission a élargi sa notion originale d'entreposage central pour étudier les avantages que pourrait entraîner le fusionnement de ces diverses activités. Il est évident que la similitude des activités permettrait une gestion administrative et financière commune et l'utilisation du même personnel de bureau et d'entrepôt ainsi que du même matériel de manutention. Ce fusionnement éliminerait aussi le double emploi dans bien d'autres secteurs, ce qui pourrait accroître l'efficacité et permettre des économies considérables.

Toutefois, les principaux avantages qui découleraient du fusionnement de ces activités seraient l'utilisation maximale des installations et des services de camionnage qui transporteraient les marchandises passant par ces installations.

⁵ Transport de marchandises par plus d'un transporteur en vertu d'un même connaissance

Utilisation des installations

S'il fallait construire les installations pour recevoir une grande quantité de marchandises pour une très courte période de l'année, par exemple l'entreposage du poisson pendant les périodes d'approvisionnement excessif, ces travaux occasionneraient de forts investissements et des frais d'exploitation élevés (par exemple, le coût d'exploitation élevé des traversiers du golfe dépend surtout du fait qu'ils doivent répondre à une très forte demande pendant une saison très courte). Les coûts seraient aussi élevés si les quantités de marchandises passant par les installations étaient régulières mais faibles tout au cours de l'année. Toutefois, les frais diminueraient considérablement si la quantité de marchandises était continuellement élevée.

Le fusionnement des activités permettrait d'atteindre un tel objectif et, par conséquent, de réduire les frais. Il faut aussi souligner que les installations dont on parle comprendraient des entrepôts réfrigérés nécessitant des investissements et des frais d'exploitation importants. Il importe donc encore plus d'obtenir une utilisation maximale.

Utilisation des services de camionnage

Les camions desservant ces dépôts centraux seraient aussi beaucoup plus utilisés puisqu'ils auraient beaucoup plus de chance d'être chargés au retour ou d'avoir des chargements plus importants que ceux qu'ils auraient normalement si ces installations fonctionnaient indépendamment.

Par exemple, un camion pourrait transporter du poisson de la poissonnerie sur la péninsule Burin au dépôt central, et au retour il pourrait livrer des marchandises entreposées au dépôt central aux clients de la péninsule Burin. Les camions-remorques venant

de l'extérieur de la province pourraient déposer leurs cargaisons à ces dépôts centraux et, sans quitter le corridor de la Transcanadienne, charger le poisson destiné au marché américain. (En passant, cette méthode permettrait aussi aux camionneurs terre-neuviens d'avoir des chargements partiels au retour ce qu'ils n'auraient pas autrement puisque maintenant les camions-remorques prennent leurs cargaisons directement à la poissonnerie).

La Commission voit aussi très bien un camion livrer aux dépôts centraux sa cargaison provenant des grands centres de distribution tels que St-Jean ou Corner Brook et au retour transporter des légumes terre-neuviens destinés à ces principaux marchés.

De même que pour les installations d'entreposage, la Commission croit que cette utilisation accrue des services de camionnage entraînera une diminution correspondante des coûts.

La Commission sait qu'il faudra tenir compte d'autres facteurs avant de juger une telle notion possible et réalisable. Il devra y avoir une étude détaillée des zones d'origine et de destination, une évaluation des avantages économiques que retireraient les entreprises terre-neuviennes de l'utilisation de ces installations, une évaluation de la grosseur, du coût et de l'emplacement de ces installations et une évaluation des coûts et des recettes en cause. Dans le volume 1, la Commission avait indiqué qu'elle étudierait certaines de ces questions et en ferait rapport dans le présent document. Toutefois, en raison de la notion plus vaste qu'envisage actuellement la Commission, elle recommande que la Commission terre-neuvienne des transports étudie cette proposition, par l'intermédiaire de son service de recherches, et fasse les recommandations appropriées aux gouvernements fédéral et provincial.

Chapitre V

Sondage auprès des touristes qui quittent l'île de Terre-Neuve

Terre-Neuve reçoit actuellement moins de touristes que les provinces voisines de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard. Ce nombre devrait toutefois augmenter bientôt et cette hausse devrait influencer sur le transport intra et interprovincial.

Au cours de l'été 1978, la Commission a tenté d'évaluer dans quelle mesure les visiteurs étaient satisfaits du service de traversiers et du tourisme à Terre-Neuve. Elle a essayé de définir, dans la mesure du possible, quels éléments plaisaient ou déplaisaient le plus aux visiteurs. Elle voulait également savoir si la divulgation de plus d'information sur Terre-Neuve, soit de façon active par une publication quelconque ou un film, soit de façon plus passive par un service de renseignements répondant à des demandes précises, aiderait les touristes à apprécier encore plus leur visite. Le personnel de la Commission, de concert avec un expert-conseil en recherche, a donc élaboré et mené un sondage auprès des touristes qui quittaient l'île de Terre-Neuve.

Au cours de l'été, cinq traversiers assurent le service à destination de Terre-Neuve; trois d'entre eux, le «*Marine Atlantica*», le «*Marine Nautica*» et le «*Stena Nordica*», effectuent la traversée entre North Sydney et Port-aux-Basques. La plupart de ces traversées d'environ cinq heures et demie, se font le jour bien qu'il y en ait au moins une de nuit. Le nombre de couchettes disponibles est toutefois limité. Deux autres traversiers, «*Ambrose Shea*» et le «*Marine Cruiser*», assurent le service entre North Sydney et Argentia, qui prend quelques dix-huit heures, et comptent assez de couchettes pour tous les passagers. Pour chacun de ces traversiers, le chargement

est d'une durée d'environ deux heures et le déchargement une heure.

Pendant l'été, le ministère provincial du Tourisme affecte un agent d'information à chaque traversier. Il s'agit en général d'un étudiant embauché pour cette période et chargé de distribuer du matériel visuel et documentaire et de répondre à des questions précises au cours du voyage.

Les responsables du sondage demandé par la Commission ont essayé de fournir un supplément d'information sur certaines traversées, pendant six semaines en juillet et en août. Il s'agissait plus particulièrement, de la documentation suivante:

1. un documentaire audio-visuel sur le transport vers Terre-Neuve et à l'intérieur de la province;
2. des documentaires audio-visuels sur des sujets précis d'intérêts à Terre-Neuve, notamment le folklore et les arts et métiers;
3. des renseignements, entre autres, sur les routes et le logement qui pourraient être utiles aux voyageurs; et
4. un kiosque exposant une carte et des documents complémentaires de sorte que l'information puisse être présentée de façon intéressante et complète.

Du 15 juillet au 15 août 1978, un membre du personnel de recherche de la Commission a effectué un certain nombre de traversées de jour entre North Sydney et Port-aux-Basques. Pendant celles-ci, il a aidé l'agent d'information du ministère du Tourisme dans son travail. Il a présenté plusieurs documentaires audio-visuels au cours de la traversée et a été continuellement disponible pour donner des renseignements et répondre aux questions concernant des aspects précis du transport à Terre-Neuve.

Au cours du mois d'août 1978, un expert-conseil indépendant a mené une étude auprès des touristes quittant l'île. Il a choisi au hasard 1 271 véhicules quittant Terre-Neuve par Argentia ou Port-aux-Basques pendant les dix-neuf premiers jours d'août, et le conducteur de chacun de ces véhicules devait répondre au questionnaire de l'enquêteur. La collaboration a été excellente et presque tous ceux qui ont été approchés ont rempli le questionnaire de bon cœur et ont répondu à toutes les questions.

L'expert-conseil en recherche a rédigé un rapport qui comprend une analyse détaillée de tous les documents ayant trait à l'entrevue et au questionnaire. Ce rapport ainsi que les copies de tous les documents utilisés constitue un des rapports supplémentaires de la Commission. Voici un résumé des renseignements les plus pertinents.

Des 1 271 véhicules composant l'échantillon, 275 (21%) sont entrés à Terre-Neuve par Argentia et 851 (78,1%), par Port-aux-Basques; quinze véhicules n'ont pas indiqué de point d'entrée. (voir les tableaux 5-1 à 5-4).

Tableau 5-1 Port d'entrée et de départ (traversiers)

Entrée et départ à Argentia	179
Entrée à Port-aux-Basques et départ à Argentia	266
Départs totaux à Argentia	445
Entrée à Argentia et départ à Port-aux-Basques	94
Entrée et départ à Port-aux-Basques	714
Départs totaux à Port-aux-Basques	808

Tableau 5-2 Dépenses moyennes des visiteurs à Terre-Neuve

	Dépenses moyennes	Pourcentage des visiteurs interrogés ne dépensant rien
Dépenses totales pendant la visite	\$487,03	2,1
Transport	133,61	6,5
Logement	63,12	41,4
Aliments et consommation	125,68	14,1
Souvenirs et artisanat	39,29	37,8
Autres achats	92,41	63,6

Le tableau 5-3 donne le lieu d'origine de tous les visiteurs.

Tableau 5-3 Lieu de résidence des visiteurs interrogés

	Nombre	Pourcentage
Île-du-Prince-Édouard	15	1,2
Nouvelle-Écosse	313	24,6
Nouveau-Brunswick	79	6,2
Région de Montréal	29	2,3
Québec—sauf Montréal	29	2,3
Région de Toronto	205	16,1
Ontario—sauf Toronto	303	23,9
Ouest du Canada	82	6,5
Nord-est des États-Unis	128	10,1
États-Unis—autres régions	82	6,5
Autres pays	5	0,4
Total	1 270	100,0

Le tableau 5-4 donne la principale destination de tous les visiteurs.

Tableau 5-4 Première destination

	Nombre	Pourcentage
St-Jean	301	25,1
Autres collectivités de la péninsule		
Avalon	141	11,7
Péninsule Burin	40	3,3
Côte sud	22	1,8
Région de St-Georges	59	4,9
Corner Brook	104	8,7
Région de Humber	25	2,1
Centre de Terre-Neuve	95	7,9
Bonavista/Trinity	44	3,7
Baie Notre-Dame	26	2,2
Péninsule du Nord	76	6,3
Labrador	7	0,6
Autres excursions	261	21,7
Total	1 201	100,0

En général, les visiteurs interrogés ont répondu qu'ils avaient grandement aimé leur visite à Terre-Neuve (voir le tableau 5-5). Le niveau de satisfaction moyen a été de 8,8 sur une échelle de 10 points et plus de 85% des répondants ont accordé la cote 8, 9 ou 10 à leur visite.

Tableau 5-5 Niveau de satisfaction des visiteurs en général

	Nombre	Pourcentage
10 entièrement satisfaits	577	45,4
9	218	17,2
8	288	22,7
7	96	7,6
6	20	1,6
5	45	3,5
4	8	0,6
3	6	0,5
2	3	0,2
1 entièrement insatisfaits	5	0,4
Total	1 266	100,0
Moyenne		8,779

Le niveau de satisfaction a été fonction (a) du nombre de visites antérieures (les plus satisfaits étaient ceux qui ont visité Terre-Neuve le plus souvent); (b) le lieu d'origine au Canada (ceux qui venaient du centre et de l'est du Canada ainsi que du nord-est des États-Unis étaient très satisfaits tandis que ceux de l'ouest du Canada l'étaient le moins) et (c) le port d'entrée à Terre-Neuve (ceux arrivés à Argentia étaient plus satisfaits (9,0) que ceux arrivés à Port-aux-Basques (8,7)).

Le niveau de satisfaction général à l'égard du voyage en traversier était considérablement inférieur (7,9) à celui de la visite comme telle (voir le tableau 5-6).

Tableau 5-6 Niveau de satisfaction à l'égard du voyage en traversier

	Nombre	Pourcentage
10 entièrement satisfaits	497	39,6
9	138	11,0
8	204	16,3
7	120	9,6
6	61	4,9
5	97	7,7
4	38	3,0
3	28	2,2
2	33	2,6
1 entièrement insatisfaits	39	3,1
Total	1 255	100,0
Moyenne	7,869	

Il faut souligner toutefois que certains traversiers ont été appréciés en général plus que d'autres (voir le tableau 5-7).

Tableau 5-7 Nombre d'arrivées par traversiers et niveaux de satisfaction à l'égard de la traversée

	Nombre	Niveau de satisfaction
<i>Ambrose Shea</i>	178	8,45
<i>Marine Cruiser</i>	106	8,36
<i>Marine Atlantica</i>	307	7,49
<i>Marine Nautica</i>	362	7,42
<i>Stena Nordica</i>	221	7,67
Indécis	77	
Autres	8	
Total	1 259	

Évidemment, le niveau de satisfaction à l'égard des traversiers de Port-aux-Basques variait selon l'heure de la traversée puisque celle de nuit n'offrait pas assez de cabines aux voyageurs. Les voyages de jour inscrivent un niveau de satisfaction supérieur (8,1) à ceux de nuit (7,1).

Chose surprenante et peut-être rassurante, le degré de satisfaction relatif à la traversée (sauf pour celles d'Argentia) n'a pas influé sur le niveau de satisfaction à l'égard de l'ensemble du voyage (voir le tableau 5-8).

Tableau 5-8 Genre de traversée par rapport au niveau de satisfaction

	Degré de satisfaction relatif à la visite	
	Traversée	Visite
Argentia	8,4	9,0
Gulf (jour)	8,1	8,7
Gulf (nuit)	7,1	8,7

Fait intéressant à noter, les visiteurs entrés à Argentia étaient les plus satisfaits, peut-être parce qu'ils ont été obligés de prévoir leur visite plus tôt, de tracer un itinéraire et de réserver une place à bord du traversier. Au contraire, le voyage par le service de

Port-aux-Basques peut être prévu plus tard puisque les traversées sont fréquentes et assez courtes. Bref, une visite de dernière heure est peut-être rarement aussi intéressante qu'une prévue depuis longtemps. De toute façon, quelle que soit la raison, il faudrait certainement continuer à encourager les visiteurs à entrer à Terre-Neuve par Argentia et une façon d'y arriver serait de prolonger la période de service d'Argentia.

Il est surtout important de fournir des renseignements sur Terre-Neuve aux non-résidents qui visitent la province pour la première fois et qui n'ont pas reçu une information adéquate de leurs parents ou amis. A cet égard, il faut souligner que des 1 271 visiteurs interrogés, 437 (ou 34,7%) avaient déjà vécu à Terre-Neuve, 349 (ou 37,2%) avaient déjà visité la province tandis que 525 y venaient pour la première fois.

D'après ces chiffres, il semble que de nombreux visiteurs à Terre-Neuve reviennent chez eux ou visitent des parents ou amis. Autre point qui semble confirmer cet énoncé est le fait que 41% des visiteurs ne dépensent pas pour le logement à Terre-Neuve.

De nombreux visiteurs (546), y compris 320 (ou 61%), de ceux qui visitaient Terre-Neuve pour la première fois, avaient recueilli des renseignements sur Terre-Neuve avant de commencer leur voyage. La source d'information la plus populaire était le ministère du Tourisme de Terre-Neuve (voir le tableau 5-9) dont le travail était si adéquat que l'effort du personnel de la Commission d'accroître les services n'a produit qu'une légère amélioration.

Tableau 5-9 Première source d'information (demandes et réponses)

	Demandes		Réponses	
	No	%	No	%
Agence de voyage	13	2,4	14	2,8
Ministère du Tourisme de Terre-Neuve	238	43,6	220	44,3
Bureau du tourisme du gouvernement canadien	29	5,3	25	5,0
Club automobile	54	9,9	42	8,5
Amis ou parents	68	12,5	65	13,1
Visites antérieures	41	7,5	41	8,2
Publicité dans des revues	5	0,9	5	1,0
Autres	98	17,9	85	17,1
Total	546	100,0	497	100,0

A part les visiteurs qui ont obtenu leurs renseignements auprès des clubs automobile, le pourcentage de ceux qui ont été satisfaits de l'information reçue a été élevé. (voir le tableau 5-10).

Tableau 5-10 Proportion des répondants qui se sont dits satisfaits de l'information reçue

Source d'information	Nombre	Satisfaction	
		Oui %	Non %
Ministère du Tourisme à Terre-Neuve	164	89,0	11,0
Agence de voyage du gouvernement canadien	30	86,7	13,3
Club automobile	35	80,0	20,0
Amis ou parents	44	95,5	4,5
Visites antérieures	28	96,4	3,6
Autres	94	83,0	17,0

De nombreux visiteurs (36%) ont obtenu des renseignements des agents du tourisme sur les navires, et bon nombre d'entre eux (88%) ont déclaré qu'ils étaient satisfaits de l'information reçue.

Les voyages à Terre-Neuve, comme par le monde, présentent des aspects positifs et négatifs. Les remarques à ce sujet sont données en détail dans le rapport de l'expert-conseil, et il suffit de dire que les aspects positifs concernaient généralement le paysage, l'hospitalité, les parcs provinciaux et les lieux historiques tandis que les éléments négatifs avaient trait aux services tels que le logement, les postes d'essence et les restaurants.

La plupart des répondants ont indiqué qu'ils étaient satisfaits de l'information reçue concernant les aspects positifs de leur voyage (voir le tableau 5-11).

Tableau 5-11 Information suffisante

	Concernant le voyage	Concernant les aspects positifs du voyage	Concernant les aspects négatifs du voyage
a) Tous les répondants			
Oui	88,2%	84,9%	48,1%
Non	11,8%	15,1%	51,9%
b) Ceux qui ont consulté les agents de tourisme			
Oui	88,9%	83,6%	43,8%
Non	11,1%	16,4%	56,3%

Par contre, de nombreux visiteurs, particulièrement ceux qui avaient consulté les agents de tourisme, ont indiqué qu'ils n'avaient pas été assez prévenus au sujet des aspects qui, en rétrospective, avaient été déplaisants.

C'est probablement parce que ceux qui connaissent moins Terre-Neuve, y compris les aspects déplaisants du voyage dans cette province, sont ceux qui s'adressent le plus aux agents de tourisme. C'est-à-dire que le lien entre la demande de renseignements et le manque de connaissances à l'égard des aspects déplaisants en est un de corrélation et non de cause. Néanmoins, cela prouve l'importance d'offrir assez de renseignements sur tous les aspects du voyage à Terre-Neuve, plaisants et déplaisants, de sorte que ces derniers puissent être minimisés. L'endroit le plus approprié pour donner cette information

semble être le traversier ou les kiosques de tourisme situés près de l'embarcadère, c'est-à-dire après que les touristes ont décidé réellement de visiter Terre-Neuve, mais avant que leur voyage ne commence vraiment.

Enfin, la Commission a étudié la question de savoir si la divulgation de renseignements supplémentaires et la distribution de brochures contribuaient au niveau de satisfaction des visiteurs. L'étude n'a fourni aucune réponse concluante à cette question pour deux raisons. Premièrement, les visiteurs qui avaient obtenu leur information des sources normales étaient très satisfaits, et deuxièmement, très peu de personnes interrogées avaient pu obtenir les documents et renseignements additionnels.

Seules quelques-unes des personnes qui voyageaient à bord des traversiers ont pu voir les documentaires audio-visuels. Seulement 174 (13,7%) des personnes interrogées à leur départ avaient pris un traversier sur lequel était affecté un agent de recherche de la Commission et seulement 54 d'entre elles (environ 30%) avaient vu le documentaire. Bien que 46 de ces dernières ont eu des commentaires positifs à l'égard du documentaire, le nombre est trop faible pour qu'on puisse vraiment en tenir compte.

Comme le montre le tableau 5-12, les répondants qui ont eu la possibilité (c'est-à-dire ceux qui ont pris un traversier sur lequel voyageait un agent de recherche) de voir le documentaire spécial de la Commission n'ont pas séjourné dans l'île plus longtemps, n'ont pas été plus satisfaits ni dépensé plus que ceux qui n'ont pas pu le voir. Le tableau 5-12b) indique toutefois qu'il y avait plus de chances que les personnes ayant vu le documentaire déclarent avoir reçu assez d'information sur les aspects positifs de leur voyage, que celles qui n'avaient pas eu la possibilité de le voir.

Tableau 5-12 Information suffisante en fonction des possibilités de visionnement du documentaire

	Possibilité de visionnement (174)	Impossibilité de visionnement (1097)
a) Niveau moyen de satisfaction à l'égard:		
visite	87,4	87,9
information	89,4	88,8
traversée	77,8	78,9
b) Satisfait de l'information		
Oui	88,5	88,1
Non	11,5	11,9
Information suffisante sur les aspects positifs du voyage		
Oui	92,0	83,0
Non	8,0	16,2
Information suffisante sur les aspects négatifs du voyage		
Oui	45,7	48,5
Non	54,3	51,5

Principales conclusions

1. En général, les touristes étaient très satisfaits de leur visite à Terre-Neuve et de l'information qu'ils avaient reçue avant leur voyage, mais ils avaient moins apprécié leur traversée par traversier jusqu'à Terre-neuve.

2. Environ 35% des répondants avaient déjà demeuré à Terre-Neuve et se sont déclarés de façon générale très satisfaits de leur visite et des renseignements qu'ils avaient obtenus avant de commencer leur voyage.

3. Peu de touristes semblent avoir visionné les films sur les traversiers pour obtenir des renseignements sur Terre-Neuve, bien que près de 37% d'entre eux ont consulté l'agent d'information du tourisme qui voyageait avec eux. Parmi les passagers qui visitaient Terre-Neuve pour la première fois, plus de 50% ont consulté les agents de tourisme.

4. Bien que les répondants fussent généralement satisfaits de l'information obtenue avant leur visite à Terre-Neuve, les plus satisfaits étaient ceux qui avaient déjà visité la province. Évidemment, ceux qui visitaient Terre-Neuve pour la première fois ont trouvé que l'information laissait à désirer à certains égards, surtout pour ce qui est de certains aspects négatifs de leur voyage.

5. Un pourcentage assez important de touristes (41,4%), n'ont rien dépensé pour le logement dans la province. Il faut supposer qu'un petit nombre d'entre eux campaient tandis que beaucoup d'autres se logeaient chez des amis ou des parents.

6. Les touristes qui arrivent à Terre-Neuve par Argientia sont généralement plus satisfaits de leur visite et restent plus longtemps dans la province que ceux qui entrent par Port-aux-Basques.

7. Les touristes venant de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du nord-est des États-Unis étaient généralement plus satisfaits et restaient plus longtemps. Les moins satisfaits étaient ceux venant de l'ouest du Canada.

8. Les touristes qui se sont dits les plus satisfaits sont ceux qui sont restés le plus longtemps dans la province et qui ont dépensé le plus d'argent.

9. La plupart des touristes (71.2%) ont quitté la province par le port où ils sont arrivés.

10. Les touristes qui se sont dits le moins satisfaits du voyage en traversier sont ceux qui sont arrivés à Port-aux-Basques sur la traversée de nuit.

11. L'aspect négatif le plus souvent mentionné concerne le transport, y compris les difficultés entraînées par le service de traversier, les panneaux routiers inadéquats, le mauvais état des routes en général, et particulièrement, de la Transcanadienne.

Il semble donc que ceux qui fournissaient l'information sur les voyages à Terre-Neuve ont très bien accompli leur tâche. Néanmoins, il faut essayer d'améliorer deux domaines afin de pouvoir relever le niveau global de satisfaction, c'est-à-dire:

(i) fournir de plus en plus de renseignements à un moment et à un endroit appropriés, concernant les aspects négatifs du voyage à Terre-Neuve, et;

(ii) essayer de corriger ces aspects négatifs (par exemple, l'information préalable concernant les prix, les difficultés de réservation, le service inadéquat des postes d'essence, des restaurants, etc.), dans la mesure du possible.

Chapitre VI

Autres aspects de la question des subventions

Dans le volume 1 du présent rapport, la Commission a conclu que les subventions accordées au transport des marchandises n'atteignaient pas toujours l'objectif visé et entraînaient même, parfois, plus de désavantages que d'avantages. Elle se soucie surtout de déterminer si les subventions nuisent à l'industrie locale au lieu de lui aider. La question précise qu'il faut se poser est de savoir si les subventions donnent aux entreprises des autres provinces un avantage concurrentiel injuste par rapport à l'industrie locale pour ce qui est des produits qui peuvent être fabriqués à Terre-Neuve.

À cet égard, il faut tenir compte des points suivants:

1. les circonstances générales qui pourraient justifier le retrait d'une subvention;
2. les subventions qui ont les conséquences néfastes les plus graves sur les entreprises locales;
3. les problèmes que peut entraîner l'élimination de ces subventions;
4. les critères qui devraient déterminer quelles subventions, s'il y a lieu, devraient être supprimées; et
5. la meilleure méthode d'effectuer le retrait des subventions.

Raisons justifiant la suppression des subventions

Terre-Neuve représente actuellement la province canadienne ayant le plus haut taux de chômage. La Commission juge que cette raison est suffisante en elle-même pour justifier l'abolition possible des subventions accordées à des produits qui peuvent être fabriqués à Terre-Neuve. Il y a toutefois d'autres arguments convaincants à l'appui d'une telle mesure.

Prenons, par exemple, l'énorme déséquilibre du commerce qui existe entre Terre-Neuve et les autres

provinces du Canada, y compris les Maritimes. D'une part Terre-Neuve consomme énormément de biens canadiens, d'autre part, elle exporte presque tous les produits qu'elle fabrique au lieu de les vendre sur les marchés domestiques. La Commission a donc pu constater que les subventions accordées aux marchandises transportées vers l'Ouest ou à l'intérieur des régions n'entraînaient que peu d'avantages pour l'expansion économique de Terre-Neuve. Pourtant, la raison primordiale de ces subventions était, et l'est toujours, d'encourager l'expansion économique des provinces canadiennes de l'Atlantique. Tant qu'il n'y aura pas un meilleur équilibre du commerce entre Terre-Neuve et les autres provinces, les raisons justifiant la suppression des subventions à l'égard de certains produits seront toujours aussi fortes.

Certains pourront dire qu'un tel programme sent le protectionnisme, qu'il entraînerait une limitation du commerce avec les autres provinces et qu'il aurait pour résultat d'imposer un tarif sur les produits fabriqués à l'extérieur de la province de Terre-Neuve. Ces arguments sont toutefois inexacts et trompeurs; en fait, des accusations semblables pourraient être portées contre le système actuel. Par exemple, lorsqu'une subvention est accordée, en vertu du programme actuel, au transport d'un produit de l'Ontario à Terre-Neuve et qu'aucune subvention semblable n'est donnée pour le transport du même produit de l'Ontario à la Nouvelle-Écosse, le fabricant ontarien a *par le fait même* un meilleur accès au marché terre-neuvien qu'à celui de la Nouvelle-Écosse.

En conséquence, si des usines en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve fabriquent le même produit, celui de Terre-Neuve a une plus grande concurrence sur le marché intérieur que celui du fabricant ontarien. Si ce

produit est transporté par la Newfoundland Steamships, par exemple, le fabricant ontarien bénéficierait d'une subvention de \$15.64 la tonne lorsqu'il expédie ses marchandises par bateau jusqu'à Terre-Neuve tandis qu'il n'aurait aucune subvention si ses produits étaient destinés à la Nouvelle-Écosse. Si cette même entreprise recevait l'équivalent de \$15.64 la tonne pour les biens fabriqués exclusivement pour le marché terre-neuvien, mais sous la forme d'une subvention sur les salaires, les matériaux bruts ou sur tout autre coût d'exploitation, on pourrait alors soutenir que la subvention porte préjudice au fabricant du même produit à Terre-Neuve. Pourtant, la subvention accordée au transport des marchandises a fondamentalement les mêmes conséquences.

En fait, il faut se demander si le gouvernement fédéral devrait accorder des subventions pour le transport de toute marchandise entre deux provinces qui fabriquent le même produit. Par exemple, il semble tout à fait illogique de donner une subvention pour le transport des pommes de terre entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, étant donné que chacune de ces provinces est plus qu'autosuffisante dans ce domaine. Néanmoins, les pommes de terre font maintenant partie des marchandises qui peuvent être subventionnées en vertu du Programme de subventions du transport intra-régional.

De plus, il faut souligner un fait très important, c'est-à-dire que le maintien de toute subvention qui n'a pas de but utile (ou qui n'atteint pas l'objectif visé), constitue un fardeau inutile et injustifié pour les contribuables.

Subventions entraînant les plus graves conséquences

Bien que les subventions accordées au transport à Terre-Neuve aient été décrites en détail au chapitre X du volume 1, nous nous permettons de résumer les aspects essentiels des subventions qui ont les plus importantes conséquences sur l'industrie locale. Elles sont au nombre de trois, c'est-à-dire:

- a) la subvention du transport intra-régional;
- b) la subvention du transport direct par bateau de la Newfoundland Steamships Limited; et
- c) la subvention du transport dans le Golfe.

La subvention intra-régionale, connue sous le nom de «subvention spéciale sélective dans la Région de l'Atlantique», est accordée au taux de 15% sur certaines marchandises qui sont transportées à l'intérieur d'un territoire choisi et qui sont fabriquées dans la région. Cette subvention particulière découle de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui a été promulguée en 1927 pour favoriser l'expansion économique de l'est du Canada et qui a visé l'Île de Terre-Neuve lorsque celle-ci s'est jointe au Canada en 1949.

La subvention accordée pour le transport direct par bateau est versée à la Newfoundland Steamships Limited au taux actuel de \$15.64 la tonne, pour toutes les marchandises transportées de Montréal à St-Jean et à Corner Brook. Cette subvention, qui était au départ de \$7.00 la tonne, a été accordée pour la première fois en 1969 après que la société eût persuadé le gouvernement du Canada que les niveaux existants de trafic et de revenu ne permettaient pas une exploitation rentable, que la société ne pouvait continuer indéfiniment de fonctionner à perte, et que la subvention proposée serait toujours grandement inférieure à celle qu'il faut pour le transport des marchandises dans le Golfe.

Cette dernière subvention est la plus élevée des trois et est accordée pour le transport des marchandises entre North Sydney et Port-aux-Basques au taux moyen actuel de \$60 la tonne pour le transport par chemin de fer et de \$40 la tonne pour le transport par camion. Le gouvernement fédéral était en fait obligé de verser cette subvention en vertu des Conditions de l'Union de 1949, puisqu'il devait maintenir le service du Golfe et inclure Terre-Neuve dans la Région des provinces Maritimes pour ce qui est de l'établissement des taux.

Bien que la subvention intra-régionale s'applique maintenant, depuis le 1^{er} septembre 1978, à certaines marchandises déterminées, celles qui sont accordées au transport dans le Golfe ou au transport direct peuvent être considérées comme des subventions générales puisqu'elles sont données pour toutes les marchandises transportées par ces deux services. Dans les trois cas, les subventions sont versées par le gouvernement fédéral.

Problèmes qu'entraînerait la suppression des subventions

L'élimination de la subvention intra-régionale entraînerait les conséquences les moins graves puisqu'elle est accordée, au taux assez bas de 15%, uniquement pour le transport des marchandises en provenance du territoire choisi et à destination de Terre-Neuve. En outre, il ne serait pas difficile au point de vue administratif de la supprimer car il suffirait simplement de modifier les règlements existants de façon à rayer les marchandises données de la liste de celles qui peuvent donner droit à des subventions.

Il serait aussi simple d'annuler la subvention accordée pour le transport direct par bateau de marchandises particulières. La Newfoundland Steamships Limited n'aurait qu'à tenir un registre du nombre de tonnes de marchandises ne donnant pas droit à des subventions et déduire ce nombre de la quantité globale de marchandises lorsqu'elle présenterait une demande de subvention pour les autres produits.

La subvention du transport dans le Golfe entraînerait les plus importantes conséquences pour les

entreprises locales puisqu'elle est la plus élevée des trois subventions en cause. En outre, son élimination serait plus difficile puisqu'elle n'est pas accordée actuellement en fonction du nombre de tonnes ni de marchandises précises. Elle est plutôt donnée d'après le déficit total subi pour le transport dans le Golfe et il n'existe pas actuellement de comptabilité des prix de revient pour les divers services que compte cette activité, c'est-à-dire le transport des wagons, des camions, des passagers ainsi que les services connexes.

Néanmoins, la Commission soutient qu'un tel système de comptabilité est signe de bonne gestion et est essentiel pour une planification rationnelle. Sa mise en application permettrait assez facilement de passer à l'étape logique suivante qui consiste à établir les prix de revient des services ferroviaires et routiers pour chaque marchandise ne donnant plus droit aux subventions. Les wagons qui sont actuellement transportés dans le Golfe sont assujettis à un taux fixe tandis que les camions à remorque sont soumis à un taux fixe au pied, quelle que soit la cargaison qu'ils renferment.

L'entrée en vigueur d'un programme de subventions sélectives pour aider le producteur terre-neuvien obligerait les transporteurs à déclarer le contenu de chaque cargaison à l'arrivée à Sydney avant que les marchandises puissent être acheminées vers Terre-Neuve. Un taux équivalent au coût total du service serait alors imposé aux produits choisis tandis qu'un taux subventionné serait accordé pour le reste des marchandises.

Critères déterminant quelles subventions éliminer

Plusieurs critères devraient servir à déterminer quelles subventions peuvent être éliminées. Le plus important serait de savoir si le produit peut être fabriqué ou transformé facilement et de façon pratique à Terre-Neuve.

Le rôle des frais de transport est un facteur important et une subvention ne devrait être éliminée que s'il peut être prouvé que les frais de transport constituent une part importante du coût du produit. Il serait certainement inutile de supprimer la subvention à l'égard d'un produit pour lequel les frais de transport contribueraient de façon minime au coût total.

Il faudrait aussi voir si les entreprises terre-neuviennes peuvent répondre à la totalité ou à une partie de la demande locale pour un produit particulier. Il serait injuste pour les consommateurs de Terre-Neuve d'éliminer la subvention pour une marchandise quelconque s'il était prouvé que les approvisionnements locaux ne peuvent répondre à la demande.

De même faudrait-il tenir compte de la qualité du produit fabriqué à Terre-Neuve. Encore une fois, il serait injuste pour le consommateur terre-neuvien

d'éliminer la subvention afin de favoriser la vente d'un produit local de qualité moindre. La Commission ne préconisera pas non plus la suppression d'une subvention, qui obligerait le consommateur à payer un prix beaucoup plus élevé pour un produit terre-neuvien.

Évidemment, il faudra à la longue tenir compte d'autres facteurs, mais la Commission est d'avis que ceux qu'elle vient de mentionner représentent les principaux critères dont il faut tenir compte pour instaurer un programme d'élimination des subventions.

Répercussions des subventions sur l'entreprise locale

Afin de déterminer si un programme d'élimination des subventions aiderait, en fait, les entreprises locales, la Commission a décidé d'étudier les répercussions que ces subventions ont sur trois sociétés terre-neuviennes.

1. Atlantic Gypsum Ltd.

L'Atlantic Gypsum Limited exerce ses activités à partir de Corner Brook et embauche actuellement 90 employés. Sa production annuelle est actuellement de 30 millions de pieds carrés de planches de gypse, qui pèsent quelque 25 000 tonnes. La société répond à 90% de la demande domestique en y consacrant 68% de sa production totale tandis qu'elle expédie la majeure partie des 32% restant vers le Cap Breton et de petites quantités jusqu'à Halifax.

Les frais imposés pour le transport des matériaux bruts et du produit fini représentent une grande part du coût total, soit 25%.

Les deux principaux concurrents de l'Atlantic Gypsum se trouvent au Québec et peuvent bénéficier d'une subvention de \$15.64 s'ils expédient leurs produits de Montréal à Terre-Neuve par les bateaux de la Newfoundland Steamships. On peut facilement évaluer l'importance de cette subvention sur ces produits particuliers en prenant comme exemple une planche de grandeur normale de 1/2 pouce. Mille pieds carrés de cette planche se vendent \$107 et pèsent 1 800 livres, de sorte que la subvention pour le transport direct par bateau équivaldrait à \$14.07 le mille ou dans ce cas particulier, à 13% du prix de vente total.

Même si l'Atlantic Gypsum a actuellement une part importante du marché terre-neuvien, cette situation pourrait changer si les marchés actuels de ses concurrents devaient s'amoinrir et si ceux-ci décidaient de bénéficier pleinement des subventions relatives au transport pour augmenter leurs ventes à Terre-Neuve. Les ventes de l'Atlantic Gypsum pourraient ainsi diminuer sur le marché local, et entraîner par le fait même une réduction de sa main-d'oeuvre. Si une part importante du marché terre-neuvien était accaparée

par les concurrents de l'Atlantic Gypsum, les conséquences pour cette dernière pourraient être beaucoup plus graves. D'autre part, si la subvention de \$15.64 la tonne était éliminée pour cette marchandise donnée, il serait presque impossible qu'une telle situation se présente.

2. *Standard Manufacturing Co. Ltd.*

La Standard Manufacturing Co. fabrique de la peinture et son siège social est situé à St-Jean. Elle embauche 75 employés à plein temps et 25 autres pendant l'été. Elle fournit une part importante du marché domestique puisqu'elle vend 75% de sa production totale à Terre-Neuve tandis que le 25% restant est expédié vers les autres provinces de l'Atlantique. Ces produits ne sont pas distribués à l'ouest du Nouveau-Brunswick. Les frais de transport sur les matériaux bruts ou les produits finis, représentent 15% du coût total du produit. Ses principaux concurrents sont des entreprises nationales dont les sièges sociaux sont situés en Ontario et au Québec.

Le prix de vente moyen de ce produit est d'environ \$12 le gallon et le gallon moyen pèse 12 livres. En conséquence, si un fournisseur de l'Ontario ou du Québec expédie ce produit de Montréal à Terre-Neuve par la Newfoundland Steamships, la subvention de \$15.64 la tonne représenterait 0,75% du prix de vente. La subvention pour le transport dans le Golfe équivaldrait à 3% ou 2% du prix de vente, selon que les marchandises auront été expédiées par chemin de fer ou par camion remorque.

3. *Newfoundland Margarine Co. Ltd.*

La Newfoundland Margarine Co. embauche 60 employés et son siège social est situé à St-Jean. Elle assume aussi une part importante du marché domestique puisqu'elle vend presque tous ses produits à Terre-Neuve. Les frais de transport représentent environ 15% du coût total de ses produits. Ses principaux concurrents, notamment la Standard Manufacturing, sont des entreprises nationales dont les sièges sociaux se trouvent en Ontario et au Québec.

Une tonne de margarine se vend \$1 330 de sorte que la subvention de \$15.64 la tonne pour le transport direct par bateau représenterait 1,2% du prix de vente. Si cette marchandise était transportée par chemin de fer, la subvention pour le Golfe équivaldrait à 4,5% du prix de vente et à 3%, si le mode de transport était le camion.

La Commission croit que ces exemples démontrent clairement que les subventions pour le transport jouent, dans certains cas, un rôle très important par rapport aux prix de vente (ces pourcentages seraient encore plus élevés si les subventions étaient en fonction des coûts de fabrication de ces produits). Elle est donc d'avis que l'élimination de ces subventions

serait au grand avantage des industries existantes à Terre-Neuve et favoriserait la création de nouvelles sociétés.

Il faut souligner que la Commission ne préconise pas l'élimination des subventions pour toutes les marchandises fabriquées à Terre-Neuve, mais seulement à l'égard de celles pour lesquelles il existe ou pourrait exister une industrie rentable qui peut répondre à la demande domestique conformément aux critères susmentionnés. La Commission admet que l'élimination d'une subvention sur un produit à destination de Terre-Neuve pourrait nécessairement entraîner la suppression de la subvention pour ce même produit en provenance de Terre-Neuve.

En résumé, chaque cas précis devrait être examiné individuellement. Toutefois, lorsque toutes les répercussions possibles auront été étudiées, la subvention devrait être éliminée s'il est prouvé que l'industrie locale peut en bénéficier et qu'il ne semble y avoir, en contrepartie, aucun désavantage pour les autres secteurs de l'économie terre-neuvienne.

Si un programme d'élimination des subventions était adopté, la Commission recommande que l'argent épargné par celui-ci soit utilisé pour subventionner les frais de transport des matériaux bruts dont ont besoin les entreprises locales de Terre-Neuve. L'Atlantic Gypsum Limited a fait savoir à la Commission que le nouveau programme de subventions sélectives (intra-régionales) exclut le gypse brut, qui est expédié de Flat Bay à Corner Brook. Étant donné que cette société importe environ 50 000 tonnes de gypse brut annuellement, les coûts de transport seuls totalisent \$30 000 à \$35 000 par année. Un autre fabricant, la Newfoundland Margarine Co., a informé la Commission que le taux de transport en vrac pour un wagon de 70 000 livres, entre Montréal et St-Jean, était plus élevé que le taux pour un wagon de 30 000 livres de produits finis. Ce ne sont que deux exemples qui démontrent qu'une autre forme de subventions pourrait aider considérablement les entreprises locales.

Processus d'élimination des subventions

La Commission est d'avis que l'organisme le plus approprié pour mettre en œuvre un programme d'élimination des subventions serait la Commission des transports de Terre-Neuve mentionnée dans le volume 1 et dans d'autres chapitres du présent volume. Grâce à ses installations de recherche, cet organisme pourrait entreprendre des études exhaustives qui permettraient aux responsables de prendre les décisions appropriées concernant les entreprises qui pourraient bénéficier de l'élimination des subventions. Ces études ne devraient pas non plus se limiter aux produits qui sont actuellement fabriqués à Terre-Neuve. Elles devraient aussi porter sur des entreprises qui pourraient être rentables et qui ne sont pas

encore établies dans la province, mais dont l'installation pourrait être encouragée par une évaluation créatrice et une modification des programmes de subventions.

D'après la Commission, la CTNT jouerait un rôle important en étudiant les avantages et les désavantages de toutes les subventions accordées pour les produits qui sont fabriqués ou manufacturés à Terre-Neuve, ou qui pourraient l'être. Elle pourrait, par exemple, se pencher sur les répercussions qu'ont les subventions du transport sur la culture des pommes de terre dans la province afin de déterminer si l'élimination des subventions pour une certaine période de l'année permettrait aux cultivateurs terre-neuviens de mettre sur pied une exploitation rentable. De même, la CTNT pourrait étudier l'industrie du sciage du bois afin de déterminer si celle-ci bénéficierait grandement de la suppression de la subvention pour certains genres et longueurs de bois de charpente.

En résumé, la CTNT devrait s'occuper d'assurer une analyse permanente de toutes les subventions accordées pour le transport et de leurs répercussions sur l'industrie terre-neuvienne et devrait pouvoir offrir un service d'appel auquel pourraient avoir recours les entreprises locales pour présenter leurs plaintes ou leurs pseudo-plaintes. Il faudrait de plus offrir un service de consultation aux entreprises qui envisagent de s'établir à Terre-Neuve surtout à l'égard des problèmes de transport et des subventions, qui peuvent représenter la grande différence entre la réussite et la faillite.

Enfin, la CTNT devrait s'occuper de concevoir de bons programmes de subvention qui viseraient vraiment à favoriser l'expansion des entreprises rentables dans la province. D'ailleurs, cet objectif ainsi que la nécessité de respecter les obligations constitutionnelles et d'offrir aux consommateurs terre-neuviens la protection qu'exige leur citoyenneté canadienne, constituent les trois volets de la raison d'être de tout programme de subvention pour le transport.

A longue échéance, il faut penser à l'utilisation intelligente des programmes de subvention pour favoriser l'expansion économique de Terre-Neuve, si nous voulons entrevoir l'avenir avec confiance, même s'il ne faut pas mettre aux oubliettes les obligations constitutionnelles ni la protection du consommateur.

Dans le volume 1, la Commission a indiqué qu'elle préciserait dans le volume 2 les marchandises qui ne devraient pas être subventionnées et, par conséquent, celles qui devraient l'être. Dans le présent chapitre, la Commission a établi les paramètres et les critères qui devraient servir à la sélection de ces marchandises, et a délibérément laissé le choix des marchandises exactes à la Commission terre-neuvienne des transports qui a été proposée.

De cette façon, les études et recherches détaillées et exhaustives qui s'imposent pourront être entreprises le plus efficacement possible au coût le moins élevé. De plus, la décision d'éliminer les subventions pour certaines marchandises ne sera prise qu'après une analyse de toutes les répercussions possibles et une consultation avec toutes les personnes et groupes intéressés ou visés par la modification proposée.

Chapitre VII

Répercussions sur l'emploi du changement technologique dans le domaine des transports

Introduction

La principale recommandation faite par la Commission dans le volume 1 concernait l'élimination progressive du chemin de fer à Terre-Neuve et le raffermisssement proportionnel des autres modes, en particulier des services directs de transport par bateau. Ces changements pourraient entraîner d'importantes réaffectations de la main-d'œuvre même si rien n'indique, semble-t-il, qu'il y aura réduction des possibilités d'emploi.

Depuis la parution du volume 1, la réaction générale a été que la suppression du chemin de fer entraînerait une hausse du chômage et un bouleversement social important. La Commission essaie maintenant, à partir de faits, de replacer le problème dans son contexte et d'exposer les types de changements susceptibles de se produire à cet égard si ses recommandations précédentes sont mises en application.

Changements dans l'utilisation des modes

En 1976, les chemins de fer ont transporté environ 400 000 tonnes d'importations, 70 000 tonnes d'exportations et 250 000 tonnes à l'intérieur de la province. Advenant l'abandon du chemin de fer, ces marchandises devront être acheminées par d'autres modes. Donc, ceux-ci verraient leur demande augmenter plus rapidement que le taux normal à mesure que le chemin de fer serait progressivement éliminé et que le trafic ferroviaire diminuerait graduellement. On peut facilement prédire ce qui adviendra d'une partie de ce trafic. Premièrement, on peut prévoir qu'au cours de la période de planification, tout le transport intraprovincial de marchandises se fera par camion étant donné que les transports maritime et aérien ne peuvent être concurrentiels dans ce domaine. Deuxièmement,

le camionnage jouera un rôle primordial dans le transport des marchandises en provenance des zones situées à l'est de Montréal. D'autre part, les coûts du camionnage de long-courrier augmentent plus rapidement que ceux du transport maritime. Par conséquent, ce dernier mode accaparera probablement une grande partie du trafic en provenance de Montréal et en direction ouest.

Par suite de l'élimination possible du chemin de fer, la demande devrait augmenter entraînant ainsi la création d'emplois dans les secteurs du camionnage provincial ou interprovincial ainsi que dans celui du transport maritime.

Changements des structures d'emploi

Il est difficile de préciser le taux de perte et de création d'emplois qu'entraînera le transfert progressif du trafic ferroviaire à d'autres modes. Toutefois, une analyse statistique sur ce sujet donne certaines indications sur l'importance de ces changements.

Les services de transport routier et maritime devront répondre à une demande beaucoup plus importante qu'elle le serait normalement, par suite de l'abandon du chemin de fer. Étant donné que le nombre actuel d'emplois dépend de la quantité de marchandises transportées, la demande accrue pour le transport routier et maritime entraînera une augmentation de la main-d'œuvre dans ces secteurs. Le tableau 7-1 indique le nombre de tonnes supplémentaires qui pourraient être transférées chaque année et le taux d'emplois additionnels découlant de la baisse progressive du transport ferroviaire interprovincial. En plus des 530 nouveaux emplois, il devrait y avoir une légère augmentation des emplois connexes au

camionnage à Port-aux-Basques et à Argentinia, puisque un plus grand nombre de camions utiliseraient les traversiers. Même si on ne possède pas de chiffres exacts sur le nombre d'emplois reliés au transport ferroviaire interprovincial de marchandises, les données globales sur le nombre d'emplois au sein du CN indique qu'en moyenne, les chemins de fer ont plus d'employés que le transport maritime et le camionnage. Ainsi, en ce qui concerne le transport interprovincial de marchandises, le nombre de nouveaux emplois ne correspondra pas immédiatement à celui des postes éliminés.

Tableau 7-1 Changements concernant les quantités de marchandises et le nombre d'emplois suite au déclin progressif du transport ferroviaire interprovincial de marchandises*

Année	Tonnes additionnelles (x 1000)		Emplois additionnels	
	Camion- nage	Transport maritime	Camion- nage	Transport maritime
1978	18	29	23	32
1979	44	72	33	47
1980	82	113	48	68
1981	90	148	10	17
1982	110	179	30	35
1983	115	188	6	10
1984	95	156		
1985	88	144		
1986	98	161		
1987	133	217	23	32
1988	152	250	47	69
		Totaux	220	310=530

* Compte tenu d'une baisse de 10% par année du transport ferroviaire de marchandises et d'une augmentation de 38% des marchandises transportées par camion suite à l'abandon du chemin de fer.

Toutefois, d'autres emplois seront aussi créés dans l'industrie du camionnage par suite de l'augmentation du trafic intraprovincial et des collectes et livraisons de marchandises acheminées par bateau. Compte tenu de ces facteurs et de l'augmentation de la main-d'œuvre découlant de l'utilisation accrue du transport maritime et du camionnage, le nombre *total* des emplois dans l'industrie des transports sera en fait, légèrement supérieur au nombre actuel.

Répercussions des changements sur la main-d'œuvre

Bien qu'en théorie, tout porte à croire que le taux net d'emplois disponibles ne devrait pas avoir diminué dans dix ans, si l'élimination du chemin de fer était échelonnée sur cette période, au lieu d'être effectuée immédiatement, en pratique cet abandon aura, pour des raisons évidentes, des répercussions néfastes pour certaines personnes et collectivités.

Un certain nombre d'anciens employés des chemins de fer n'auront pas la compétence voulue pour occuper les nouveaux postes offerts dans les autres modes, et ceux-ci ne seront pas toujours situés dans la ville de résidence des chômeurs. Ces derniers

seront donc obligés de déménager, ce qui pourrait ne pas leur convenir, pour des raisons personnelles ou financières.

Malgré ces problèmes, certaines mesures peuvent servir à minimiser les répercussions de ces changements. La Commission a déjà précisé le rôle primordial du comité consultatif mixte (CCM) dans le volume I et le présent document. Le recyclage, la mutation à d'autres postes au sein du CN ou d'autres modes de transport limiteront considérablement les répercussions des changements proposés. De plus, les départs volontaires constitueront aussi un facteur important.

Emplois dans le secteur ferroviaire

Dans le volume 1, la Commission avait évalué qu'en 1976, 2 000 employés travaillaient dans le secteur ferroviaire et certains dirigeants syndicaux ont déclaré récemment dans les journaux locaux qu'ils étaient plutôt au nombre de 3 000. Il est difficile d'évaluer exactement le nombre d'employés du chemin de fer, car un grand nombre de personnes travaillent indirectement pour le chemin de fer bien qu'officiellement ils fassent partie d'une autre division du CN, par exemple, les préposés au transbordement de bogie à bogie, à Port-aux-Basques, qui relèvent du CN Marine au lieu du CN Rail. Quoi qu'il en soit, l'élimination du chemin de fer entraînerait la suppression de ces postes.

Le nombre le plus précis qu'a pu obtenir la Commission par suite d'entretiens avec des gestionnaires du CN, est 1 400 employés, dont 1 120 travaillent actuellement directement dans le secteur ferroviaire, 270 s'occupent du chemin de fer, mais relèvent du CN Marine (200) ou d'une autre division (70).

L'abandon du chemin de fer entraînerait en théorie l'élimination de ces postes devenus superflus et, par conséquent, la mise à pied des 1 400 employés en cause. Toutefois, il est impossible actuellement d'interrompre brusquement les services ferroviaires. Par contre, toute élimination progressive sur une période prolongée aboutira en fin de compte aux mêmes résultats, soit la suppression des postes actuels, mais les répercussions sociales seraient tout à fait différentes. Cette méthode permettrait à bien des employés de se trouver un emploi dans une autre division du CN ou dans d'autres modes de transport.

Une analyse plus poussée du nombre d'emplois au CN semble indiquer que le nombre d'employés qui seraient mis à pied par suite de l'élimination du chemin de fer serait moins important qu'on pourrait le penser. Même si on ne possède pas de renseignements sur la répartition par âge des employés du chemin de fer, les données globales du CN à Terre-Neuve montrent que 10% de l'effectif total est âgé d'au moins 60 ans et que 19%, de 55 ans ou plus. Si on applique la même répartition aux employés du

chemin de fer (et tout indique que les pourcentages dans ce cas sont même plus élevés) 140 d'entre eux auraient plus de 60 ans et 266 plus de 55 ans.

Par conséquent, si l'élimination du chemin de fer était échelonnée sur dix ans, au moins 266 postes disparaîtraient entre-temps parce que les titulaires ont pris leur retraite à l'âge de 65 ans. De plus, à la fin de cette décennie, 180 employés pourraient prendre une retraite anticipée à 60 ans. Donc, sans mettre des employés à pied, mais seulement en ne remplaçant pas ceux qui prennent leur retraite, l'effectif actuel de 1 400 pourrait être réduit à 950 à la fin de la période d'élimination progressive du chemin de fer.

En plus des retraites, les départs volontaires contribueront considérablement à éliminer les postes superflus. Ces dernières années, le taux à cet égard a été d'environ 6 % par année. Il est difficile de le dire mais il est fort probable que cette proportion augmente après l'annonce de la suppression éventuelle du chemin de fer, étant donné que les employés visés acceptent tout emploi offert au lieu de rester dans l'incertitude. Toutefois, si le taux actuel se maintient, 500 employés devraient quitter volontairement leur poste avant la date limite de fermeture. Donc, seulement 450 postes seraient supprimés à la fin. La Commission a démontré précédemment qu'il ne devrait pas être très difficile de trouver un nombre équivalent de postes au sein des autres modes de transport ou même des autres divisions du CN.

Quelques mises en garde

Même si l'augmentation de la demande pour le camionnage et le transport maritime par suite de l'élimination du chemin de fer devrait entraîner une augmentation nette de l'emploi, il faut faire certaines mises en garde.

Premièrement, les prévisions relatives à l'emploi, présentées précédemment, reposent sur l'hypothèse que le transport maritime par conteneurs continuera à occuper une faible part du trafic total. C'est le cas actuellement puisque seulement 10 % des importations totales est acheminé par conteneurs. Selon certaines indications cependant cette méthode de transport est de plus en plus utilisée et si elle venait à occuper une place importante dans le transport des

marchandises, elle aurait des répercussions considérables sur le nombre de nouveaux emplois étant donné qu'elle nécessite moins de travailleurs que le transport par camion ou le transport classique par navire. Ainsi, plus de marchandises pourraient être transportées par moins de travailleurs, ce qui diminuerait beaucoup les possibilités d'emploi pour les employés du chemin de fer.

Deuxièmement, pour ce qui est du camionnage, les Transports Nationaux du Canada Ltée (TNCL) devraient transporter une part relativement élevée des marchandises qui étaient auparavant acheminées par chemin de fer. Ce transfert devrait permettre à certains employés du chemin de fer de se trouver un poste au sein des TNCL. Toutefois, il se peut que certaines conventions collectives en vigueur dans diverses divisions du CN fassent obstacle à la mutation des employés, ce qui éliminerait aussi de nombreuses possibilités de mutation.

Finalement, aucune disposition n'existe actuellement donnant priorité, pour un poste dans un autre mode, aux employés licenciés. En théorie, tout nouveau poste créé par suite de l'augmentation de la demande pourrait être rempli par toute personne qu'elle soit ou non un employé du chemin de fer. Pour minimiser les conséquences de la suppression progressive du chemin de fer, les comités consultatifs mixtes devront veiller à ce que les entreprises de camionnage et de transport maritime donnent priorité aux employés du chemin de fer mis à pied.

En conclusion, il semble que, même si la suppression graduelle du chemin de fer s'étale sur dix ans, l'élimination nécessaire des postes se ferait par les départs volontaires et les retraites. Le recyclage et la mutation des travailleurs au sein du CN et de l'industrie des transports régleraient certains problèmes.

Il est capital de prévoir à long terme et d'essayer d'échelonner la solution du problème sur ces dix années. Si la solution n'est qu'à court terme, d'importantes mises à pied devront être effectuées à certains moments donnés, entraînant de l'incertitude ainsi que des perturbations sociales et économiques. Il faut donc éviter ce genre d'affectations, si possible, et il y a tout lieu de croire que la réaffectation globale, si elle s'effectue à long terme, se fera en nuisant le moins possible aux personnes en cause.

Chapitre VIII

Certaines structures administratives

Commission terre-neuvienne des transports

La Commission est d'avis que la majeure partie des difficultés de Terre-Neuve en matière de transports découle de l'absence de toute structure officielle conçue spécialement pour favoriser l'établissement de réseaux internes et interprovinciaux adéquats.

Le gouvernement provincial et particulièrement celui du Canada ont créé des ministères et des organismes chargés de s'occuper des aspects réglementaires et financiers du transport. Néanmoins, la Commission est convaincue qu'il n'y a pas suffisamment de communication entre ces groupes en vue d'obtenir les meilleurs résultats et même qu'ils se nuisent. Elle croit que la création de la Commission terre-neuvienne des transports proposée au chapitre XI du volume 1 contribuera au redressement immédiat de cette situation.

En fait, il faut s'assurer qu'un seul organisme est chargé du réseau total de transport de la province au lieu d'une multitude d'organismes s'occupant d'un secteur particulier sans égard aux conséquences dans d'autres domaines. De la même façon que la présente Commission d'enquête a été tenue d'évaluer le réseau global de transport, la Commission terre-neuvienne des transports poursuivrait une analyse continue, ce qui épargnera du temps et de l'argent.

En outre, la Commission croit que certains aspects du transport, particulièrement l'analyse et la recherche statistiques qui, en principe, relèvent des ministères et organismes existants, ne sont pas, *en pratique*, effectuées de façon régulière, coordonnée et efficace. La Commission terre-neuvienne des transports pourrait pallier cette lacune.

La Commission terre-neuvienne des transports devrait exercer les principales activités suivantes:

a) après une étude appropriée, faire des recommandations aux ministères et organismes gouvernementaux sur les normes visant les services de transport internes et interprovinciaux, comparer les niveaux *réels* de service par rapport aux normes établies et faire rapport sur les baisses de rendement aux organismes gouvernementaux responsables;

b) veiller à l'application des règlements élaborés par les organismes de réglementation et recommander des modifications; assumer, au besoin, la responsabilité directe de la réglementation et du contrôle des modes de transport qui ne s'incrivent pas complètement dans le réseau actuel de la province, notamment un réseau d'autobus;

c) tenir des audiences publiques sur les principaux changements qu'elle propose d'apporter aux services de transport, sur l'établissement et la surveillance des niveaux de service et sur d'autres problèmes importants du domaine de transport; rédiger des rapports à ce sujet à l'intention des gouvernements et des organismes en cause et surveiller la mise en application des principes énoncés dans ces rapports;

d) coordonner les services de transport, particulièrement dans la province, dans la mesure où cette activité peut ne pas être considérée comme un empiètement important sur les pouvoirs de réglementation des autres organismes;

e) évaluer l'efficacité des subventions existantes et faire des recommandations aux organismes appropriés sur le montant total de la subvention que devrait accorder le gouvernement à un moment donné et sur la répartition de cette somme entre les divers modes et services de transport; faire des recommandations concernant la création de nouveaux services de transport ainsi que sur la nature, le montant et la durée de toute subvention ou aide requise;

f) établir et tenir à jour un système de classement des données sur tous les aspects du transport de la province, évaluer tous les nouveaux services et toutes les nouvelles méthodes proposés, surveiller les tendances économiques de la province, et entreprendre, coordonner et diriger une recherche continue sur des questions précises déterminées par la Commission ou par le gouvernement.

Les paragraphes qui suivent présentent plus d'information sur ces activités.

a) Normes du service

Il n'existe pas actuellement, sauf peut-être dans certains ministères fédéraux, de mécanismes permettant d'évaluer efficacement et de façon continue les normes de service des divers modes de transport. Avec l'établissement d'un service maritime distinct dans le golfe, l'expansion du secteur du camionnage, l'élaboration probable d'un réseau intraprovincial de transport en commun et le maintien des subventions, il est nécessaire plus que jamais de déterminer des niveaux de service appropriés et d'établir des méthodes convenables pour évaluer dans quelle mesure les transporteurs le respectent.

Un autre avantage d'avoir un organisme unique, tel que la Commission terre-neuvienne des transports, est que celui-ci peut comparer les normes et s'assurer qu'elles sont assez uniformes d'un service à un autre ou d'un mode à un autre.

b) Élaboration de règlements concernant les services et les transporteurs et contrôle de leur application

La réglementation concernant le transport à Terre-Neuve relève actuellement d'organismes fédéraux, tels que la Commission canadienne des transports, et d'organismes provinciaux, particulièrement le Conseil des services publics, qui sont chargés de légiférer dans le domaine du transport par véhicule automobile. La Commission a déjà recommandé, dans le volume 1 que le droit de réglementation concernant le service d'autobus du CN, qui incombe maintenant à la CCT, soit confié à l'organisme provincial pour qu'il y ait uniformité des règlements ayant trait au transport en commun dans la province. Elle reconnaît toutefois qu'il est difficile en pratique pour un seul organisme d'assumer tous les pouvoirs de réglementation du transport interne et interprovincial.

La Commission des services au public contrôle maintenant le transport interne et intraprovincial, l'électricité et la téléphonie, les taux et autres «services» publics de la province. Comme cette fonction est de plus en plus complexe, il pourrait être préférable ou même nécessaire de séparer les pouvoirs de la Commission des services publics en matière de transport de ces activités de réglementation des «services publics». La Commission croit alors que ce pouvoir

de réglementation devrait incomber à la Commission terre-neuvienne des transports.

De toute façon, la Commission soutient que le développement planifié et échelonné des services de transport internes ou interprovinciaux nécessiteront l'application de nouveaux règlements dans des secteurs où la réglementation est encore faible, particulièrement à l'égard du réseau d'autobus et peut-être de certains aspects du camionnage, des services de traversiers intrainsulaires et de la navigation côtière. Il semble être temps de mettre en application de façon coordonnée et soigneusement planifiée, un ensemble de règlements permettant de fournir le plus grand nombre de services de transports possibles dans ces régions. La Commission est convaincue que cette fonction devra incomber à la Commission terre-neuvienne des transports et, qu'en fait, cette dernière devrait être chargée d'émettre les permis d'exploitation dans des secteurs où la libre concurrence peut être nuisible, comme c'est le cas dans le domaine des transporteurs routiers.

c) Audiences publiques

La Commission s'est rendue compte au cours de ces séances d'information et par la suite des audiences officielles, que bien des Terre-Neuviens sont insatisfaits en général d'un ou plusieurs aspects du transport les visant directement. De plus, elle croit que le gouvernement doit être sensible aux besoins et aux vœux de la population dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec des principes économiques valables, et qu'en outre, il doit créer des mécanismes favorisant l'expression de ces opinions. Les commissaires sont d'avis, par exemple, que la tenue d'audiences publiques officielles et régulières ne permettrait non seulement la diffusion de l'information appropriée mais aussi la diminution de l'information appropriée mais aussi la diminution des perpétuelles critiques et l'abolition de la mauvaise réputation du transport au sein des Terre-Neuviens. Ils soutiennent que cette mesure serait très utile.

Ainsi, la Commission propose que la Commission terre-neuvienne des transports soit chargée de tenir des audiences lorsqu'à son avis il peut être utile de connaître l'opinion du public. Des propositions d'abandon de services, de modifications des taux ou de construction de nouvelles routes sont des exemples des domaines dans lesquels il serait essentiel, pour prendre une décision censée, de demander officiellement l'opinion du public et d'en tenir compte.

Naturellement, il ne suffirait d'offrir un simple mécanisme d'information; la Commission terre-neuvienne des transports devrait aussi être chargée d'enregistrer et de transcrire les délibérations, de compiler les recommandations et les propositions formulées et de les faire parvenir au gouvernement visé. Ainsi, elle pourrait agir presque à titre de commission d'enquête permanente avec le pouvoir de recueillir l'infor-

mation du public et de formuler des recommandations officielles, en tant que Commission, aux gouvernements et organismes appropriés.

La Commission propose aussi que la Commission terre-neuvienne des transports s'occupe d'informer le public sur les politiques de transport et les services. Encore une fois, elle croit que cette méthode de diffusion préalable de renseignements précis contribuera beaucoup à supprimer les doutes et les soupçons de la population à l'égard des nouvelles politiques ou méthodes adoptées par les transporteurs et le gouvernement.

Les commissaires proposent donc que la Commission terre-neuvienne des transports tienne une ou deux fois par année une série de réunions publiques dans divers endroits de la province. Ces séances peuvent être données par l'ensemble de la Commission ou, officieusement, par un ou plusieurs de ses membres au cours de leurs visites régulières. Les deux méthodes peuvent être utilisées. Ces réunions permettraient à de petites collectivités isolées et à des habitants, qui d'ordinaire n'auraient pas les moyens, les ressources ni l'expérience pour faire connaître leur opinion, de faire connaître leurs problèmes et préoccupations aux autorités appropriées.

d) Coordination des services de transport

A cet égard, la Commission croit que la Commission terre-neuvienne des transports devrait jouer un rôle utile dans des secteurs où une coordination officielle s'impose pour que le service maximal soit offert, particulièrement pour ce qui est du réseau d'autobus mentionné au chapitre III du présent document. Une coordination entre tous les modes de transport serait également une fonction importante.

e) Subventions

La question des subventions a été étudiée en détail au chapitre X du volume 1 tandis que le chapitre XI du même document portait sur le rôle de la Commission terre-neuvienne des transports dans ce domaine. Dans le présent document, la Commission a approfondi encore plus la question des subventions, au chapitre VI, et a fait des recommandations précises sur le rôle de la Commission terre-neuvienne des transports. A ce moment-ci, elle ne peut que répéter ce qu'elle a dit au sujet des subventions, c'est-à-dire que ces dernières jouent un rôle important dans l'évaluation du réseau de transport à Terre-Neuve.

La Commission a étudié la possibilité et la valeur de transférer le pouvoir exclusif d'attribuer des subventions, qui incombe actuellement aux organismes fédéraux et provinciaux responsables, à la Commission terre-neuvienne des transports. Bien que ce projet semble impossible pour le moment, elle croit néanmoins que les deux paliers de gouvernement devraient essayer de le réaliser. Dans ce contexte, la Commission croit que le rôle consultatif de la Com-

mission terre-neuvienne des transports doit être pris très au sérieux. En effet, elle soutient que les recommandations de cette dernière à l'égard des subventions devraient constituer le facteur le plus important et le plus décisif du processus d'allocation des subventions. Cette méthode aurait un autre objectif, soit celui de permettre à la province, par l'intermédiaire de son représentant à la Commission terre-neuvienne des transports, de participer à l'allocation et à la détermination des subventions du gouvernement fédéral pour le transport à Terre-Neuve.

f) Programme de recherches permanentes

Au chapitre XI du volume 1, la Commission a étudié à fond cette question de recherches permanentes. Elle voudrait simplement répéter qu'elle juge absolument nécessaire d'établir un centre de recherches sur le transport à Terre-Neuve, centre dont le personnel comprendrait un directeur, un ou deux adjoints et les employés de soutien nécessaires. Ce centre qui relèverait en fin de compte de la Commission terre-neuvienne des transports se pencherait sur des projets et des problèmes précis tout en assumant le rôle important et permanent de recueillir et tenir à jour l'information. Dans le cadre de la présente enquête, les commissaires ont découvert qu'en raison de l'absence d'un tel centre de coordination; une grande partie des excellentes recherches qui avaient été faites auparavant par d'autres commissions ou comités d'étude étaient devenues complètement désuètes et que leur mise à jour est certes aussi difficile que leur exécution ne l'avait été.

La création d'un centre de recherches éliminerait ce problème et offrirait aux autorités, y compris la Commission terre-neuvienne des transports, des renseignements précis et exacts. La Commission croit naturellement que le centre de recherches utiliserait la mine de documents, de statistiques et de personnes-ressources disponibles dans les ministères et organismes fédéraux et, dans une certaine mesure, provinciaux.

La Commission prévoit que le coût de construction et d'exploitation d'un centre de recherches serait d'environ \$365 000 dollars par année (voir le tableau 8-1), et recommande que ce projet soit financé à parts égales par les gouvernements provinciaux et fédéraux, qui bénéficieraient, chacun dans leur domaine, des services offerts. Étant donné que le gouvernement fédéral fournit la plupart des principaux services de transport entre Terre-Neuve et le reste du Canada, il est nécessaire et judicieux qu'il appuie le travail du groupe de recherches. D'autre part, les renseignements obtenus par ce groupe pourraient être plus utiles à la province de Terre-Neuve

qu'au reste du Canada; il faut donc que la province participe également au financement.

Tableau 8-1 Salaires et prévisions budgétaires annuels pour le centre de recherches sur le transport à Terre-Neuve

<u>SALAIRES</u>			
Directeur	\$40 000		
Adjoint administratif	25 000		
Personnel de soutien—secrétaire	20 000		
Planificateurs du transport (2)	60 000		
Chargés de recherches (4)	60 000		
	<u>\$205 000</u>	<u>\$205 000</u>	
<u>AUTRES DÉPENSES</u>			
Dépenses de bureau— (y compris le loyer, les services, le matériel et les fournitures, le temps d'utilisation d'ordinateurs, la bibliothèque)	\$ 60 000		
Sous-traitance	100 000		
	<u>\$160 000</u>	<u>\$160 000</u>	
			<u>\$365 000</u>

La Commission recommande que le centre de recherches soit dirigé par un directeur à temps plein qui rendrait compte des activités au directeur administratif de la Commission terre-neuvienne des transports, et par le fait même à ses membres. Le directeur pourrait être tenu de rédiger des rapports annuels ou semi-annuels en plus des rapports *précis* sur certains travaux. Étant donné qu'une bonne partie des travaux du centre serait effectuée à contrat, il faudrait prévoir des fonds suffisants à cet égard.

Structure de la commission terre-neuvienne des transports

Dans le chapitre XI du volume 1, la Commission a parlé à certaines reprises de la structure de la future Commission terre-neuvienne des transports. Elle a indiqué que cet organisme devrait comprendre deux représentants nommés par la province, deux autres nommés par le gouvernement fédéral et un président choisi par les deux parties. Le directeur administratif ferait rapport directement à la Commission et le personnel de soutien serait réparti en groupes de travail auxquels seraient affectés en fonction des besoins, les employés de bureau nécessaires.

Il serait important d'assurer une communication efficace entre la Commission terre-neuvienne des transports et ces groupes de travail, d'une part, et les chercheurs dans des domaines semblables au gouvernement, dans le secteur privé et à l'université, d'autre part. Il pourrait ainsi y avoir partage d'idées. En fait, dans certains cas, il pourrait même y avoir possibilité d'un financement partagé pour des travaux précis. Toutefois, le financement fondamental de la Commission terre-neuvienne des transports incombe-

rait aux gouvernements provincial et fédéral, ces derniers en assumant la plus grande part pendant les premières années ou jusqu'à ce que le gouvernement provincial ait les ressources justifiant une plus forte contribution.

La Commission est d'avis que la Commission terre-neuvienne des transports coûterait probablement, au moins pour les cinq à dix premières années, 520 000 dollars par année (voir le tableau 8-2).

Tableau 8-2 Salaires et prévisions budgétaires pour la Commission terre-neuvienne des transports

Président et membres de la Commission (4)	\$200 000
Directeur administratif	40 000
Employés de bureau—secrétaire	40 000
Chefs de section (3)	80 000
Adjoints en dotation du personnel	60 000
Dépenses de bureau	50 000
Déplacements	30 000
Publications	20 000
	<u>\$520 000</u>

Comités consultatifs mixtes

Dans le chapitre XIV du volume 1, la Commission a énoncé les fonctions et tâches générales des comités consultatifs mixtes. Fondamentalement, elle a recommandé la création de ces comités dans des secteurs où l'application de ses recommandations influencerait considérablement sur la main-d'oeuvre et les méthodes de travail. Lorsqu'elle a fait cette recommandation, la Commission comprenait dans quelle mesure ces comités, particulièrement au sein des services ferroviaires et maritimes du CN à Terre-Neuve, contribueraient à régler les problèmes découlant des changements visant la main-d'oeuvre.

Comme il a été mentionné au volume 1, le comité consultatif mixte se composerait de deux présidents ainsi que d'un directeur de recherches chargé d'effectuer les travaux précis demandés par le comité. Toutefois, les coûts de recherches ne seraient probablement pas élevés puisque le directeur pourrait faire appel aux services du centre de recherches relevant de la Commission terre-neuvienne des transports. Il faudrait y affecter assez de personnel de bureau et d'administration pour rédiger les ordres du jour et les documents devant être étudiés par le comité, tenir un dossier des procès-verbaux, établir les états financiers et rédiger les rapports de recherches. De plus, il faudrait parfois embaucher temporairement des chargés de recherches.

Le comité principal compterait 24 membres, en plus du président, représentant également les douze syndicats (nommés dans le volume 1) et le patronat. Chaque représentant syndical et patronal pourrait aussi avoir un remplaçant.

Les réunions régulières du comité auraient lieu au moins une fois par année et à tout autre temps jugé

nécessaire par le président. D'après ce qui s'est passé depuis des années, il semble que quatre réunions par année suffiraient à moins de circonstances extrêmement graves. Elles auraient lieu dans des endroits divers en alternance avec St-Jean.

Ce comité comprendrait trois sous-comités au sein du CN: un pour le service ferroviaire du CN, un pour le service du golfe de la Canadian National Marine Corporation et un pour son service côtier. Ils compteraient douze membres représentant également les syndicats et le patronat. Le président ou co-président du comité principal serait président des sous-comités, assurant ainsi l'uniformité des politiques et l'application des mesures.

La Commission est d'avis que les sous-comités pourraient utiliser le matériel et le personnel du comité principal. Chaque sous-comité pourrait être tenu de se réunir chaque année.

Quant à la recherche, la Commission propose que le comité consultatif mixte s'occupe principalement d'élaborer ou d'améliorer des méthodes de manutention des marchandises, le service à la clientèle et ainsi de suite et qu'à cet égard, il visite les endroits où de nouvelles méthodes auraient déjà été mises en application avec succès, subventionne des recherches à Terre-Neuve visant à élaborer de nouvelles méthodes ou à les appliquer et demande à des spécialistes de rédiger des rapports de recherche précis. Cette dernière fonction devrait être exercée de concert avec le centre de recherches sur le transport à Terre-Neuve. De plus, le comité devrait être tenu d'étudier les caractéristiques et les possibilités de la main-d'œuvre actuelle de concert avec le service de consultation en main-d'œuvre du gouvernement fédéral. Il devrait aussi être chargé de trouver d'autres possibilités d'emploi et de déterminer quels programmes de formation additionnels s'imposent.

La Commission prévoit que l'exploitation d'un comité consultatif mixte, tel que celui établi pour le CN, coûterait environ \$178 000 (voir le tableau 8-3).

Il est facile de voir pourquoi le CN a été pris en exemple, et la Commission a recommandé dans le volume I, que des comités consultatifs soient créés au besoin dans d'autres modes et services de transport pour étudier les réductions des effectifs, les changements de méthodes de travail et les hausses subies dans certains secteurs par suite du transfert de la demande.

Autonomie locale et responsabilités

Dans le volume 1, la Commission a signalé l'insatisfaction générale et même la méfiance exprimées à l'égard du processus de prise de décision au sein de certaines des plus importantes entreprises de transport de la province et, en particulier, du CN.

Les Terre-Neuviens comme peut-être bien d'autres, sont souvent méfiants des grosses entreprises imper-

Tableau 8-3 Composition et frais annuels d'un Comité consultatif mixte

<i>Comité principal (par réunion)</i>			
Président (plus co-président)			
	Traitements et dépenses	\$	600
	Déplacements (24 × \$100)		2 400
	Logement (24 × \$50)		1 200
	Salaires (12 × \$100)		1 200
			5 400
	Quatre fois par année		\$ 21 600
<i>Sous-comités (par réunion)</i>			
Président (plus co-président)			
	Traitements et dépenses	\$	600
	Déplacements (12 × \$100)		1 200
	Logement (12 × \$50)		600
	Salaires		600
			3 000
	Six fois par année		18 000
			X 3 comités
			\$ 54 000
<i>Recherches</i>			
	Visites sur les lieux des travaux (3 × 7 500)	\$22 500	
	Travaux de recherches	20 000	
	Contrats de recherches	30 000	
			\$ 72 500
			\$148 100
	Administration et secrétariat (environ 20% de \$148 100)		29 600
			\$177 700

sonnelles qui comptent bien des divisions et des services. Ce sentiment est encore plus fort dans le cas des transports à Terre-Neuve, qui relèvent dans bien des cas de grosses entreprises nationales très complexes dont le siège social est situé à l'extérieur de la province. Des préoccupations de ce genre ont été formulées à maintes reprises à la Commission, surtout à l'égard du CN et plus particulièrement des services ferroviaires.

La Commission comprend bien le consommateur qui essaie de trouver une solution à un problème qui semble assez simple et qui se voit aux prises avec une bureaucratie écrasante. En effet, il trouvera rarement une seule personne pour lui donner une réponse claire; au contraire, il devra s'adresser à plusieurs agents qui connaissent chacun un élément du problème. Dans certains cas, il devra même s'adresser à un centre régional situé à l'extérieur de Terre-Neuve, ou communiquer directement avec le bureau national. Ce processus entraîne donc des retards et des frustrations, et le consommateur a l'impression que personne dans la province ne comprend la situation ou ne s'occupe de la question. Le problème est peut-être plus aigu à Terre-Neuve parce que la Confédération est un phénomène récent et que les habitants se souviennent encore du jour où les aspects du trans-

port dans la province relevait d'autorités terre-neuviennes. La situation a changé considérablement après la Confédération. La prise en main de plusieurs modes de transport par le gouvernement fédéral a entraîné un transfert du centre de décision. Il en fut de même pour l'expansion de plusieurs transporteurs nationaux privés.

Il faut peut-être comprendre alors que les Terre-Neuviens habitués à régler leurs propres problèmes, par leur propre gouvernement ou du moins par des responsables installés dans la province, sont un peu frustrés et trouvent répugnant que les décisions soient prises à l'extérieur de la province.

Que cette réaction soit *raisonnable* ou pas, ce genre de frustrations tend à renforcer l'*opinion générale* qu'ont les habitants, à savoir qu'on ne tient pas compte ou très peu de leurs idées et de leurs opinions pour prendre des décisions. Certains doutent encore, même s'ils n'ont pas raison, que les responsables accordent une grande importance aux priorités de Terre-Neuve lorsque les décisions qu'il faut prendre concernent aussi d'autres provinces.

La Commission admet que cette réaction des consommateurs et des expéditeurs terre-neuviens est dans une grande mesure une *impression*. Elle est convaincue que dans bien des cas les décisions visant Terre-Neuve sont *prises* dans la province. Par exemple, les chemins de fer nationaux ont un directeur à Terre-Neuve, tandis que dans les trois provinces Maritimes le service ferroviaire relève du même bureau régional de Moncton. C'est au moins une preuve que certains efforts sont faits pour offrir une administration distincte à Terre-Neuve.

Néanmoins, la Commission croit qu'il faudra essayer encore davantage d'obtenir l'avis des collectivités et leur consentement avant d'élaborer et surtout de *mettre en application* des politiques pouvant avoir d'importantes répercussions sur elles. Cette consultation locale pourrait permettre aux responsables sur le continent d'obtenir des éléments de décision qu'ils ne pourraient peut-être pas obtenir autrement et d'éviter de commettre des erreurs en matières de politiques et de méthodes ou à l'égard du moment de mettre leurs décisions en application.

La Commission a longuement analysé cette question et en a discuté avec les syndicats, les expéditeurs et les transporteurs. Elle est d'avis qu'une certaine décentralisation du processus de décision est nécessaire et inévitable pour l'élaboration d'un réseau de transport. On peut soutenir que les Terre-Neuviens ne devraient pas se préoccuper des réseaux nationaux, mais devraient plutôt essayer d'instaurer le meilleur système possible dans leur province. C'est toutefois chose impossible. Terre-Neuve dépend au même titre que les autres provinces des réseaux nationaux de transport. En outre, Terre-Neuve fait partie du Canada et ne peut restreindre l'étude de ses besoins

à ses seules limites territoriales. En fait, la Commission croit que dans certains cas il est bon que les décisions à l'avantage de Terre-Neuve soient modifiées peut-être considérablement dans l'intérêt national.

De toute façon, la Commission ne voit aucun avantage à ce que *toutes* les décisions ayant trait au transport à Terre-Neuve soient prises dans la province. Une façon de voir aussi simpliste ne pourrait être appliquée par les grandes entreprises nationales et pour ce qui est uniquement des services provinciaux, elle aurait des répercussions néfastes et dénoterait un manque de coordination des services et d'uniformité des tarifs.

La Commission ne peut affirmer, d'après les preuves qui lui ont été fournies, que les transporteurs actuels refusent consciemment d'établir un réseau valable de transport à Terre-Neuve. En effet, elle reconnaît que tous les transporteurs désirent desservir le marché terre-neuvien dans la mesure où leurs possibilités le leur permettent. Mais ce n'est toutefois pas l'*impression* qu'ont les Terre-Neuviens. Il est donc important que tous les transporteurs s'assurent, dans la mesure du possible, que la population se *rend compte* qu'ils connaissent les problèmes locaux et qu'ils sondent le pouls des collectivités avant de prendre des décisions importantes en matière de politiques. Agir autrement prolongerait cette situation de méfiance et, à long terme, les services perdraient la faveur des usagers.

La Commission croit donc qu'une façon d'y arriver pour tous les transporteurs privés et publics, dont le siège social n'est pas à Terre-Neuve, serait de nommer dans la province un directeur local ou provincial pouvant prendre des décisions ou, lorsque les facteurs régionaux ou nationaux ont préséance sur les intérêts locaux offrir une voie de communication directe avec les centres décisionnels sur le continent. Par le fait même, le directeur local s'occuperait de transmettre l'information et les opinions locales aux responsables nationaux. La Canadian National Marine Corporation a déjà fait un pas dans cette direction en décidant de nommer un directeur terre-neuvien pour le service du golfe à Port-aux-Basques et un directeur pour le service côtier à St-Jean.

La Commission ne peut trop insister sur l'importance pour les principales entreprises de transport de supprimer les doutes de la population à l'égard de leurs motifs. Même si ceux-ci sont dans certains cas injustifiés, la solution n'est pas de simplement reconnaître les faits mais plutôt d'essayer d'éliminer les causes sous-jacentes de cette méfiance parce que la valeur du réseau de transport dépend non seulement du niveau de satisfaction réel, mais aussi du niveau de satisfaction perçu. Dans ce cas, la Commission recommande que les transporteurs locaux fassent tous les efforts possibles pour s'assurer que les déci-

sions sur des questions telles que l'établissement des taux, les horaires, la mise en œuvre de services, les changements à cet égard, et les problèmes de main-

d'œuvre sont prises après avoir consulté la population et, lorsque c'est impossible, en fonction des besoins locaux.

Chapitre IX

Résumé des recommandations

Le présent chapitre comprend la liste des nouvelles recommandations de la Commission d'enquête à l'égard des domaines mentionnés dans le deuxième volume. Ces recommandations *complètent* celles du premier volume et devraient être prises en considération *en plus* des recommandations présentées aux chapitres XV et XVI du même document.

Il est recommandé que:

139—des études de faisabilité et de marché, soient entreprises en vue d'évaluer la possibilité de mettre en œuvre un service régulier de traversiers pour camions entre North Sydney et Argentia. Ces études devraient aussi tenir compte de la concurrence du secteur privé et des répercussions qu'aurait un tel service sur le service existant de traversiers dans le golfe.

140—la mise en service d'un navire à partir d'un port de la péninsule Burin soit envisagée quand la demande provenant de la Péninsule sera assez importante pour assurer un coefficient d'occupation élevé.

141—une étude détaillée soit conduite en vue de déterminer la possibilité d'instaurer un service de traversiers-rail jusqu'à Corner Brook.

142—les installations portuaires de St-Jean soient agrandies, particulièrement en ce qui concerne la manutention des conteneurs, de façon à favoriser l'acheminement du nombre croissant de marchandises transportées directement par bateau.

143—les installations portuaires de Corner Brook soient aussi agrandies probablement par la mise en application du programme d'exploitation des hauts-fonds.

144—même si les circonstances actuelles ne semblent pas justifier l'utilisation de la Baie d'Espoir

comme terminus pour le service maritime direct, ce projet soit réétudié dès la construction de routes ou une augmentation considérable de la population dans le centre de Terre-Neuve.

145—le CN soit incité à poursuivre dans les plus brefs délais, les recherches en vue de trouver une façon d'utiliser les aéroglisseurs pendant la morte saison. Si les recherches portent fruit, il est recommandé que les aéroglisseurs soient mis en service dans le golfe.

146—à court terme, soit établi un horaire coordonné du réseau actuel de transport par autocar en ce qui a trait aux services du corridor de la transcanadienne et aux exploitants secondaires.

147—à long terme, Terre-Neuve possède un réseau de transport par autobus complètement intégré.

148—la Commission terre-neuvienne des transports étudie le principe d'entreposage général élaboré par notre Commission et qu'elle fasse rapport aux paliers appropriés de gouvernement.

149—le gouvernement fédéral adopte un programme d'élimination sélective des subventions afin d'encourager et de favoriser l'expansion économique de Terre-Neuve.

150—ce programme soit géré par la Commission terre-neuvienne des transports.

151—une planification à longue échéance soit effectuée dès le début lorsque des changements relativement importants sont prévus en matière de main-d'œuvre, au lieu des réaffectations à court terme.

152—tout en respectant les objectifs généraux, les comités consultatifs mixtes s'efforcent d'accorder priorité aux employés du chemin de fer relevés de leurs fonctions lorsqu'il s'agit d'affectations dans les autres secteurs des transports.

153—un comité consultatif mixte et des sous-comités soient constitués de la façon décrite au chapitre VIII du présent volume.

154—le financement du Centre de recherches de la Commission terre-neuvienne des transports incombe également aux gouvernements fédéral et provincial.

155—le financement de la Commission terre-neuvienne des transports soit aussi partagé également,

à l'exception des fonds fournis en majorité par le gouvernement fédéral pendant la période d'organisation.

156—tous les transporteurs, en particulier les entreprises nationales, fassent en sorte que les Terre-Neuviens sachent que les conditions locales, les opinions et les conseils des habitants sont pris en considération au moment de prendre des décisions concernant les transports à Terre-Neuve.

Partie 3

Épilogue

Chapitre X

Rétrospective

Le volume 1 du Rapport de la Commission d'enquête sur le transport à Terre-Neuve a été publié en juillet 1978 et la population n'a pas perdu de temps à faire connaître sa réaction. Bien que la Commission ait répété à maintes reprises que le réseau de transport de Terre-Neuve était un tout complexe et qu'elle espérait que les recommandations ne soient pas étudiées isolément, la réaction générale a porté, comme nous l'avions prévu, sur le petit nombre de recommandations concernant l'avenir du chemin de fer de cette province.

La Commission ne peut oublier la réaction du public et des milieux officiels, car celle-ci fait maintenant partie des faits dont il faut tenir compte pour planifier l'avenir du transport à Terre-Neuve. Par conséquent, le présent chapitre portera principalement sur la réplique de la Commission à cette réaction à l'égard de ses recommandations sur le chemin de fer. Les autres aspects importants du transport à Terre-Neuve, tels que les services de transport au Labrador ou le service d'autobus, ne feront pas l'objet du présent chapitre, puisque le volume 1 ou d'autres chapitres du présent document en ont déjà traité.

Les recommandations sur le service ferroviaire ont été mal comprises et mal interprétées, et il est malheureux, quoique peut-être inévitable, que ce seul aspect, ou presque, ait causé certaines inquiétudes.

On a tout d'abord dit que la Commission avait recommandé des modifications qui entraîneraient une consommation de combustible beaucoup plus élevée, si l'on tient compte du carburant utilisé par les camions-remorques en comparaison des trains. En fait, la Commission a recommandé de transporter le plus de marchandises possible par le service maritime

direct, qui est le plus faible consommateur de carburant. Les camions serviraient principalement à transporter les chargements provenant de certains endroits dans les provinces Maritimes et ceux devant être acheminés du port à leur destination. La majeure partie des importations proviennent de zones à l'ouest de Montréal, et les distances à parcourir sur le continent sont grandes par rapport à celles à Terre-Neuve; le réseau de transport proposé par la Commission occasionnerait donc, au contraire, une consommation globale inférieure.

On a aussi soutenu que la Commission n'avait pas assez tenu compte du problème de l'emploi et du nombre de chômeurs qui résulterait de l'application de ses recommandations. La Commission a étudié très attentivement les problèmes des travailleurs qui pourraient perdre leur emploi à cause des changements proposés, et a même insisté sur la formation de comités consultatifs mixtes pour protéger leurs intérêts. Dans un chapitre précédent, la Commission a fait remarquer que la réduction de l'effectif du CN pourrait être effectuée dans une large mesure sur une période de dix ans par les retraites et les départs volontaires, sans qu'il soit nécessaire d'accomplir des licenciements massifs. De plus, la Commission se préoccupait du nombre *total* d'emplois dans la province, et non seulement des employés du CN. Elle avait pour mandat précis d'examiner tous les aspects du transport à Terre-Neuve et de faire des recommandations. Elle ne devait pas s'intéresser exclusivement au chemin de fer. La Commission s'est penchée sur le transport des marchandises par rail et sur l'emploi dans ce domaine, mais elle s'est aussi occupée des autres modes et de leurs employés. Elle a

aussi examiné les augmentations ou les diminutions d'emplois pouvant survenir dans les industries visées par les changements proposés.

En troisième lieu, on a dit que la Commission avait recommandé l'abandon du chemin de fer simplement pour permettre l'exécution de certaines réparations à la Transcanadienne, échelonnées sur cinq ans. En fait, elle a recommandé que le gouvernement fédéral paie au moins 90% du coût des travaux de rénovation de la Transcanadienne, effectués au cours des cinq prochaines années, sans qu'il n'y ait aucune réduction importante du service ferroviaire à Terre-Neuve durant cette période ni d'échanges officiels ou officieux.

Après cette période, la Commission croit qu'il serait possible de confier la responsabilité de la Transcanadienne à Terre-Neuve au gouvernement fédéral, qui serait alors dégagé de la responsabilité du réseau ferroviaire. Dans un tel cas, la province devrait s'assurer que le gouvernement fédéral assume en tout temps l'entière responsabilité de la Transcanadienne (c.-à-d.-) l'ensemble du coût des améliorations et tous les frais d'entretien). En fait, la Commission avait recommandé une entente intergouvernementale plus complexe et plus globale pour que la province ne soit pas perdante si le chemin de fer devait être abandonné. Cette recommandation est d'ailleurs étudiée en détail plus loin dans le présent chapitre.

La réaction du public a aussi été décevante parce qu'elle portait uniquement sur les recommandations concernant le chemin de fer. La Commission s'intéresse à l'ensemble du réseau de transport de Terre-Neuve, plutôt qu'à l'un de ses éléments. Elle affirme qu'on ne peut examiner indépendamment chaque aspect du réseau et qu'il faut plutôt tenir compte de tout. Cette notion est importante, car logiquement il est impossible d'améliorer vraiment ce réseau si l'on ne tient pas compte de tous les modes et de tous les aspects du transport. Il faut surtout envisager l'avenir avec optimisme et discernement afin d'établir quelle combinaison de modes peut constituer le réseau le plus efficace et le plus rentable. Ainsi, il faudra apporter des modifications, qu'il s'agisse de suppressions, de prolongements ou d'additions. L'évaluation du réseau n'est possible que si *tous* les changements sont pris en considération. Il est injuste et illogique de se pencher seulement sur la suppression ou l'addition d'un élément.

Enfin, l'importance accordée aux seules recommandations touchant le chemin de fer a entraîné une réaction publique presque nulle à l'égard de bien d'autres recommandations essentielles de la Commission, telles que celles sur le Labrador, les installations portuaires et les réseaux d'autobus. Le manque de réactions publiques et de critiques positives dans ces domaines peut même nuire à la formulation d'une réponse et de décisions gouvernementales réfléchies.

Ainsi, malgré l'espoir de la Commission d'avoir un examen de tout le réseau de transport, seules les recommandations sur le chemin de fer ont entraîné une forte réaction publique ainsi qu'une réaction officielle des deux paliers de gouvernement, tandis que les autres recommandations importantes sont restées sans réponse.

En septembre, le gouvernement provincial a annoncé qu'il ne participerait à aucune démarche visant à abandonner le réseau ferroviaire de Terre-Neuve et qu'il n'en appuierait aucune. Par la suite, le gouvernement fédéral a indiqué qu'il respecterait la décision du gouvernement provincial et qu'il n'essaierait pas d'agir unilatéralement. La réaction du gouvernement provincial était compréhensible et il fallait s'attendre à la réaction du gouvernement fédéral. Comme la Commission elle-même l'a laissé entendre dans le volume 1, le gouvernement fédéral n'avait d'autre choix pratique que d'accepter la décision du gouvernement provincial.

Il est cependant très malheureux que le gouvernement fédéral n'ait pas jusqu'à maintenant indiqué concrètement la décision qu'il a arrêtée et les mesures qu'il entend prendre à l'égard du chemin de fer et des autres modes de transport de Terre-Neuve. Le gouvernement fédéral ne peut accepter tout simplement et passivement la décision générale du gouvernement provincial; il doit bientôt indiquer officiellement ses intentions en ce qui a trait à l'ensemble du rapport de la Commission, compte tenu de la décision de son homonyme provincial.

Selon la Commission, il serait extrêmement fâcheux, pour l'avenir du chemin de fer et l'ensemble du réseau de transport de Terre-Neuve, si malgré la publication du volume 2, le réseau ferroviaire était maintenu dans les conditions financières actuelles, sans qu'aucune décision ou plan concrets n'aient été formulés. Si après la publication du rapport final (vol. 2) de la Commission, le chemin de fer continue de fonctionner comme par le passé, sans qu'il y ait d'innovations, et que le seul changement évident soit une réduction marquée du nombre d'emplois, on aura causé un tort considérable et irréparable ainsi que sapé sérieusement les travaux de la Commission.

Les deux paliers de gouvernement ont décidé de maintenir le chemin de fer pour l'immédiat. La Commission n'est pas fondamentalement opposée à cette décision, puisque dans son volume 1, elle a de fait recommandé de maintenir le chemin de fer durant un certain temps, soit cinq ans, avant de prendre une décision définitive. Elle a aussi recommandé qu'on s'efforce pendant cette période de déterminer s'il serait possible d'utiliser le réseau ferroviaire d'une manière plus rentable et efficace.

Il y a cependant deux aspects de la situation actuelle que la Commission juge importants.

Tout d'abord, la Commission ne peut accepter que

la question du chemin de fer a été réglée une fois pour toutes. Cette façon de voir semble limitée et illogique. En raison de l'évolution de la situation et de l'apport de nouveaux faits, la décision doit être révisée périodiquement. Ainsi, le gouvernement provincial devra peut-être modifier sa décision, c'est-à-dire décider d'abandonner tout le réseau ferroviaire de Terre-Neuve ou de le modifier fondamentalement. Il faut se donner l'occasion de réétudier et de réévaluer la situation, et de revoir la décision officiellement et régulièrement, par exemple à tous les cinq ans.

En second lieu, même le réseau ferroviaire maintenu provisoirement ne devrait pas être simplement celui que l'on a connu par le passé. Il faut s'efforcer avec honnêteté et sincérité de faire des expériences avec le réseau ferroviaire pour découvrir quelles améliorations réelles peuvent y être apportées. Il faudrait le modifier considérablement pour voir si certaines circonstances ou situations apportent une amélioration. De telles innovations pourraient très bien consister en de nouvelles méthodes de manutention des marchandises, de tarification, de techniques de vente, de relations avec la clientèle, comme l'indique le volume 1.

Sans aucun doute, il faudra allouer des sommes raisonnables mais non excessives pour acheter du matériel et apporter les améliorations nécessaires aux expériences requises.

A cet égard, la Commission fait les remarques énoncées ci-après.

1. Avant ou après la publication du volume 2, les deux paliers du gouvernement doivent approuver et faire connaître publiquement des projets concrets et précis sur l'avenir du chemin de fer de Terre-Neuve.

2. Les modifications fondamentales relatives à la main-d'œuvre doivent être retardées jusqu'à ce qu'on ait décidé ce qu'il faut faire, qu'on ait établi les comités et les structures nécessaires et que ceux-ci aient eu l'occasion de faire leurs preuves. Si les comités recommandés ne sont pas formés suffisamment tôt avant l'annonce des décisions prises pour pouvoir influencer sur les changements prévus, on aura réduit leurs possibilités d'être efficaces.

3. A Terre-Neuve, il faudra dévier beaucoup des pratiques et des procédés actuels du CN, lorsque de tels écarts seront jugés souhaitables et essentiels. Deux questions sont d'une importance capitale dans le cas qui nous occupe. Tout d'abord, afin d'apporter des améliorations au réseau ferroviaire de Terre-Neuve, il faut lui accorder une certaine autonomie. Il sera peut-être possible alors de modifier les méthodes de manutention des marchandises ou les services de relations avec la clientèle, sans se reporter directement aux politiques ou aux précédents nationaux, ce qui est toutefois difficile avec le partage actuel des pouvoirs et les pouvoirs de la direction locale, qui

caractérisent l'exploitation du CN à Terre-Neuve. En second lieu, le réseau ferroviaire de Terre-Neuve devrait être financièrement indépendant des autres activités du CN. Il faudra pendant un certain temps dépenser certaines sommes à Terre-Neuve sans espérer un gain immédiat. Il serait impossible de le faire si les déficits d'exploitation de ce réseau devaient continuer d'être comblés par financement compensatoire. Si ce genre de financement continuait, le CN ne pourrait s'empêcher de s'efforcer chaque année de réduire au maximum le déficit. Comme la Commission le recommande dans son volume 1, il vaudrait mieux que le gouvernement fédéral assume directement le déficit du chemin de fer de Terre-Neuve.

Il a été suggéré que la création d'une administration du chemin de fer de Terre-Neuve distincte, qui répondrait de toute l'activité ferroviaire à Terre-Neuve et qui relèverait d'un gestionnaire directement comptable au siège social de Montréal, serait l'une des structures administratives permettant la souplesse nécessaire pour régler les problèmes susmentionnés. La séparation complète des activités ferroviaires de Terre-Neuve de celles du continent créerait cependant des difficultés et des problèmes, surtout en ce qui a trait à la répartition des frais et au calcul des déficits: il ne faudrait donc certainement pas prendre cette mesure sans l'avoir étudiée sous tous ses aspects.

4. La Commission maintient qu'il faudrait évaluer toutes les améliorations de manière rigoureuse et systématique. Il faudrait préciser à l'avance le but de ces dernières et prendre des mesures pour recueillir toutes les données permettant d'en évaluer le succès. Ces évaluations pourraient être effectuées par le Centre de recherches sur le transport à Terre-Neuve dont il est question au chapitre VIII du présent volume.

Les buts de tout changement ou amélioration sont d'une extrême importance, et il faut considérer avec soin tous les aspects pour parvenir à une évaluation valable. Par exemple, il ne suffit pas d'augmenter simplement le trafic ferroviaire, encore faut-il considérer l'incidence de cette augmentation sur les autres modes de transport.

En pratique, il semble probable qu'une augmentation du trafic découlerait d'une forte baisse des tarifs ferroviaires à Terre-Neuve. L'augmentation pourrait cependant n'être pas aussi forte que le public s'y attendrait, car la partie du transport qui se fait à Terre-Neuve représente une part relativement faible de la distance totale parcourue par la plupart des marchandises provenant du centre et de l'ouest du Canada. De plus, ce sont fréquemment les sièges nationaux des expéditeurs, plutôt que les destinataires locaux, qui choisissent le mode de transport.

On peut prévoir que les conséquences de l'augmentation du trafic ferroviaire résultant d'une baisse des tarifs seraient les suivantes:

Premièrement, le déficit total du réseau ferroviaire de Terre-Neuve s'accroîtrait, car même si la situation financière du chemin de fer de Terre-Neuve s'améliorerait, les pertes subies par le service du golfe augmenteraient considérablement, puisque les deux services sont étroitement liés. Le transport des marchandises ferroviaires par traversier est une entreprise coûteuse qui demande une subvention de \$60 la tonne (contre les \$40 que demande le transport par camion-remorque).

Deuxièmement, l'augmentation du trafic ferroviaire serait au détriment des camions-remorques puisqu'une réduction des tarifs ferroviaires rendrait le camionnage moins concurrentiel qu'actuellement. Le nombre de camions-remorques traversant à Terre-Neuve diminuerait, quelques sociétés locales devraient fermer leurs portes tandis que d'autres entreprises cesseraient de desservir Terre-Neuve. Ainsi, le transport de poissons frais et salés au retour des camions-remorques diminuerait sérieusement. Comme l'industrie de la pêche dépend presque complètement de ce service de transport de retour, que le chemin de fer et les autres modes n'ont pu fournir jusqu'à ce jour, cette mesure nuirait grandement à cette industrie et pourrait même la mettre en péril à brève ou longue échéance. Divers mémoires présentés à la Commission faisaient d'ailleurs ressortir cet aspect, qui est d'une importance fondamentale et ne peut être trop souligné.

Par conséquent, il faut considérer tous les facteurs pour déterminer non seulement ce qui sera avantageux pour le chemin de fer, mais aussi pour l'ensemble du réseau de transport de Terre-Neuve et les industries qui en dépendent.

L'enquête de la Commission révèle qu'en général, il faudrait que les expériences et les innovations visent à obtenir des résultats et des renseignements qui permettraient ce qui suit:

i) déterminer s'il est possible de transporter par chemin de fer de manière vraiment rentable une quantité et un genre particulier de marchandises. En d'autres termes, y a-t-il un genre et une quantité de marchandises qui accroîtraient au maximum les profits et qui diminueraient les pertes de manière à réduire de beaucoup les déficits? A noter qu'il faudrait tenir compte du transport des marchandises par chemin de fer et par traversier du golfe;

ii) déterminer s'il y a des parties du réseau qui pourraient en soi fonctionner avec une efficacité et une rentabilité raisonnables. Le transport, par exemple, de certains genres de marchandises entre Port-aux-Basques et Corner Brook ou le centre de Terre-Neuve pourrait-il représenter un service important sans entraîner des pertes excessives?

D'après ses recherches préparatoires à la rédaction du volume 1, la Commission a conclu que les innovations ne produiraient vraisemblablement pas de résultats positifs dans les domaines précités. Toutefois, elle recommande de favoriser les améliorations en tenant compte des limites financières, puisque l'activité ferroviaire doit continuer indéfiniment comme le spécifie le gouvernement ou pour au moins cinq ans comme le recommande la Commission. Il se peut qu'une nouvelle conjoncture et de nouvelles techniques ainsi que des améliorations appropriées permettent au chemin de fer de connaître des jours plus heureux.

Une fois de plus, la Commission insiste pour que toute évaluation qui affecterait le futur du chemin de fer englobe une étude des avantages financiers et que le but à long terme soit de réduire les déficits ferroviaires.

D'aucuns soutiendraient que les préoccupations financières ne sont pas pertinentes lorsqu'il s'agit du chemin de fer et des autres services offerts à Terre-Neuve en vertu de la constitution. Ils prétendraient que ces services sont garantis par la constitution et qu'il faudrait donc les maintenir *quel que soit le coût*. Ce point de vue est de toute évidence très populaire à Terre-Neuve, et la Commission pourrait facilement le partager si le réseau de transport de Terre-Neuve ne présentait pas de lacunes manifestes ou si l'on avait assez d'argent pour les corriger. Mais en fait, *il y a* d'importantes lacunes dans le réseau de transport, les deux plus évidentes étant l'absence d'un bon réseau routier et le manque d'installations de manutention des marchandises dans les principaux ports. Bien qu'il soit possible de combler les moins graves et les moins évidentes, telle que la qualité inférieure à la normale de certains tronçons de la Transcanadienne, par de nouveaux investissements relativement modestes, il faudrait dépenser immédiatement plusieurs centaines de millions de dollars et, par la suite, une somme annuelle considérable, pour supprimer complètement tous les principaux défauts du réseau, comme le volume 1 l'indique. Par conséquent, nous parlons de sommes relativement importantes, et non de montants modestes qu'il serait possible d'obtenir par de légères modifications.

En outre, il ne sera pas facile d'obtenir d'importants investissements auprès des gouvernements provincial et fédéral. Les grosses dépenses qui s'imposent portent sur des domaines qui ne relèvent pas uniquement du gouvernement fédéral. Il semble donc logique que le gouvernement provincial en assume une partie importante, ce qui est douteux compte tenu de la conjoncture financière actuelle. Par conséquent, il faudrait que la demande de fonds soit de toute façon transmise au gouvernement fédéral qui, même s'il a le pouvoir de fournir des installations déterminées et d'assurer une qualité de service, n'est pas vraiment

obligé de le faire en vertu de la constitution, si ce n'est pour le chemin de fer et d'autres services protégés. Le gouvernement fédéral ne fera certainement pas de nouveaux investissements considérables, si les fonds fédéraux actuellement alloués pour les services constitutionnels et autres ne sont pas dépensés de manière utile et rentable.

Il est donc peu probable de trouver les fonds nécessaires pour assurer tout le service ferroviaire (y compris le service des traversiers-rails du Golfe) et apporter en même temps les améliorations requises. Si le chemin de fer doit continuer d'exister sous sa forme actuelle, certaines améliorations essentielles du réseau de transport devront vraisemblablement être oubliées.

Il se peut que le réseau puisse fournir une partie de l'argent nécessaire à *certaines* améliorations essentielles, réduisant ainsi la quantité de capital frais exigé. Si l'on évalue les buts à long terme, il faudra analyser avec soin les aspects financiers du réseau de transport et la rentabilité de chaque mode de transport.

Les explications de la Commission fournies dans le volume 1 sont encore pertinentes à l'étude de ces objectifs à long terme. Voici fondamentalement les principales questions que la Commission se posait dans ce volume.

La première question et la plus importante est de savoir si le chemin de fer est *essentiel* aux transports à Terre-Neuve. Si l'on décide que le réseau ferroviaire est indispensable dans sa forme actuelle, il n'y a pas d'autres choix que de le maintenir même si dans d'autres circonstances le coût serait prohibitif. Par contre, si l'on juge que le rôle actuel du chemin de fer n'est pas essentiel, on peut alors en considérer la modification.

A noter que la première question n'est pas de savoir si le chemin de fer est *souhaitable*, mais plutôt s'il est *essentiel*. Peu de personnes pourrait nier le fait qu'il est souhaitable. Tous les membres de la Commission sans exception conviendraient qu'il serait fort *souhaitable* que le chemin de fer continue d'exister indéfiniment. La contestation porte donc sur le caractère essentiel du chemin de fer de Terre-Neuve, plutôt que sur son caractère souhaitable. La majorité des commissaires sont encore d'avis que le chemin de fer dans son rôle actuel n'est pas essentiel puisque dans le monde entier, et non seulement à Terre-Neuve, le trafic passe du chemin de fer à d'autres modes de transport et qu'aucune marchandise n'est dépendante du chemin de fer (c.-à-d. que toutes peuvent être transportées par d'autres moyens de transport).

A noter aussi que dans le monde actuel, le transport ferroviaire n'est très efficace et rentable que dans deux cas:

i) le mouvement de trains-blocs sur de nombreux

milliers de milles, tel que le transport de minerai de Labrador City à Wabush et à Sept-Îles ou celui de céréales des Prairies à Lakehead;

ii) le transport de voyageurs dans des régions à forte densité de population telles que celles de Londres et de Tokyo.

En second lieu, il fallait déterminer si la modification du réseau serait souhaitable. A nouveau, la majorité des membres de la Commission étaient d'avis que l'on gagnerait considérablement à ce qu'une partie ou la totalité des sommes servant actuellement à soutenir le chemin de fer soient plutôt affectées à d'autres modes de transport. Une population dispersée comme celle de Terre-Neuve entraîne le transport de petites quantités de marchandises sur de grandes distances. Si la quantité d'argent à allouer est limitée, il n'est possible de rendre efficace un tel réseau que si le nombre des modes de transport de rechange est réduit et si l'on concentre ses efforts et les mises de fonds sur ceux qui sont réellement rentables. Essayer de maintenir tous les modes dans le contexte actuel maintiendrait vraisemblablement leur insuffisance.

Il faut signaler que le maintien du réseau ferroviaire *n'atténue pas* la nécessité d'améliorer d'autres secteurs du réseau de transport. Terre-Neuve a besoin d'autres installations portuaires et routières. L'importance de ce besoin sera sensiblement le même, que le chemin de fer subsiste ou non. En d'autres termes, il faudra encore améliorer le réseau routier de Terre-Neuve pour qu'il puisse supporter les voiturées et le trafic sans cesse croissant. Il faudra aussi améliorer de beaucoup les installations portuaires. Par conséquent, le maintien du chemin de fer ne supprime pas ni n'atténue à long terme le besoin d'investir dans d'autres secteurs du réseau de transport.

La Commission répète sa conclusion principale, déjà exposée dans le volume 1. Pour résoudre à long terme les problèmes du réseau de transport de Terre-Neuve, il faut réévaluer le rôle du chemin de fer afin que toute modification se traduise par des économies appréciables si l'on veut apporter des améliorations décisives et permanentes. Il ne faudrait pas s'attendre à ce que le chemin de fer réalise un profit ou même qu'il joigne les deux bouts, mais il faudrait simplement en réduire le déficit. Pour cette raison, la Commission estime à nouveau qu'il n'est pas judicieux d'exiger simplement que tout le réseau ferroviaire demeure inchangé à perpétuité, car il faudrait des sommes d'argent sans cesse croissantes pour appuyer un mode de transport non essentiel. Elle est arrivée à la conclusion que la solution la plus intéressante quant au maintien perpétuel du chemin de fer est de se servir de l'obligation constitutionnelle comme instrument de négociation afin d'obtenir un réseau de transport plus efficace à Terre-Neuve. En d'autres termes, il est possible de modifier l'obligation constitutionnelle du gouvernement fédéral de

maintenir le chemin de fer et d'autres services de transport, pourvu qu'il soit possible de garantir assez de revenus et de choix.

Évidemment, toute modification ou tout changement important apporté aux services de transport garantis par la constitution exigerait la modification des conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada. Il faudrait modifier certaines dispositions ou les abroger et les remplacer par d'autres. Cette mesure demanderait le consentement formel des deux paliers de gouvernement et la ratification d'un accord par les organismes compétents, mais il n'y a pas lieu de croire à l'impossibilité de la chose si les deux parties conviennent de la nécessité et de l'acceptabilité des changements.

Ces changements pourraient prendre essentiellement deux formes. Il serait possible d'échanger un service pour un service. Le gouvernement fédéral pourrait se dégager de la responsabilité du chemin de fer pour assumer celle de la route transcanadienne à Terre-Neuve. Il prendrait, comme la Commission l'a déjà indiqué, l'entière responsabilité de la construction et de l'entretien de cette route.

La Commission n'a cependant pas recommandé ce genre d'échange, car elle estimait qu'un échange plus favorable était permis par la seconde forme, soit la garantie que le gouvernement fédéral continuerait d'affecter un montant d'argent déterminé aux transports de Terre-Neuve (en dollars réels de 1978). Sans dépasser le montant total, il serait possible de réaffecter certaines sommes sur la recommandation de la future Commission terre-neuvienne des transports. Grâce à cette réaffectation, l'argent continuerait de servir à l'un ou l'autre des secteurs du transport de Terre-Neuve. Il serait possible de réaffecter l'argent économisé dans un secteur, tel que le service du golfe ou du cabotage, à un autre secteur, tel que la construction de routes, l'aménagement portuaire ou l'amélioration du réseau de transport du Labrador.

Comment fixer le montant total à allouer à Terre-Neuve? Selon la Commission, il faut que le montant total qui sera affecté à Terre-Neuve suffise à pourvoir au développement et à l'entretien des structures et des services essentiels. La détermination de ce montant reposerait sur la situation et les besoins particuliers de Terre-Neuve, mais il ne serait en aucun cas inférieur au montant, en dollars réels de 1978, qui est dépensé annuellement à l'heure actuelle.

Le tableau 10-1 indique le montant total que le gouvernement fédéral a dépensé ou engagé en 1977 pour le transport à Terre-Neuve. Il permet de constater facilement que le montant est élevé. On pourrait très bien se servir, comme base de calcul, de la moyenne des dépenses engagées en trois ans puisqu'il y a d'importantes fluctuations annuelles.

Il convient de noter qu'une partie de l'argent dépensée à Terre-Neuve maintient des services uni-

Tableau 10-1 Dépenses du gouvernement fédéral pour le transport à Terre-Neuve en 1977

	Exploitation et entretien [*]	Dépenses d'établis- sement	Totaux
Golfe	\$48 603 000	} (\$6 900 000)	\$48 603 000
Argentia	2 221 000**		6 900 000
Traversiers intrainsulai- res	2 059 166		2 059 166
Chemin de fer***			
Transport par wagonnées com- plètes	(13 200 000)		13 200 000
Messageries	(7 200 000)		7 200 000
Autobus	(2 100 000)		2 100 000
Navires de cabotage	25 484 000		25 484 000
Aéroports	12 809 400	4 133 600	16 943 000
Garde côtière	(8 392 000)		8 392 000
Aides à la navigation maritime	(2 107 106)		2 107 106
Navires à vapeur de Terre-Neuve	3 780 963		3 780 963
L.T.T.M.P.M.	(1 200 000)		1 200 000
L.S.T.M.R.A.	(300 000)		300 000
Subventions aux céréa- les fourragères	500 000		500 000
MEER (1978)	27 736 100		27 736 100
			\$168 226 335

* Les chiffres de 1976 sont entre parenthèses.

** Montant peu élevé en raison de la réduction de service découlant de l'engloutissement du *William Carson*.

*** Le CN comble les déficits de son activité ferroviaire à Terre-Neuve par financement compensatoire.

ques garantis par la constitution, et dont les besoins en matière de subventions excèdent \$100 millions par année par exemple les services du golfe, de cabotage et de chemin de fer, et que l'autre partie sert à assurer des services qui ne sont pas propres à cette province, tels que les services des aéroports et de la Garde côtière. Les services garantis sont propres, dans l'ensemble, à Terre-Neuve, alors que les autres services sont offerts à toutes les provinces canadiennes. Les premiers sont importants, car tout changement qui leur serait apporté nécessiterait une modification de la constitution. Ils sont aussi importants parce que ce sont ces services qui permettront le plus de réaliser des économies.

La Commission a donc recommandé d'autoriser tout changement des services constitutionnels, pourvu que les économies réalisées servent à d'autres services de transport de Terre-Neuve. C'est la seule façon de fournir les grosses sommes d'argent nécessaires au développement du transport à Terre-Neuve. Même si l'obligation constitutionnelle crée une situation particulière, il n'y a aucune raison pour que le montant total que le gouvernement fédéral dépense à Terre-Neuve ne puisse servir de base de calcul ou de réaffectation, puisque cette utilisation assurerait une plus grande souplesse. Il faudrait évidemment donner l'assurance qu'en cas d'augmentations rapides et imprévues des frais d'exploitation des services garantis, le montant total continuerait de prévoir un

montant proportionnel au nombre de Terre-Neuviens ou un autre facteur de comparaison afin de maintenir les services que le gouvernement fédéral fournit aussi dans toutes les autres provinces du Canada, soit les services «non constitutionnels».

La réaffectation effective des ressources reposerait sur les recommandations de la Commission terre-neuvienne des transports. Terre-Neuve nommerait la moitié des membres de cette dernière et approuverait le choix du président. Ses intérêts seraient ainsi protégés au mieux. Cet arrangement représente vraiment une occasion unique pour Terre-Neuve de jouer un rôle important dans la dépense des fonds alloués aux services de transport de cette province. Au chapitre des fonds visant à assurer les services de transport essentiels, cette dernière ne perdrait rien, mais pourrait tirer beaucoup de profit de l'arrangement que recommande la Commission.

Il faut aussi s'interroger sur la possibilité de réaliser des économies dans les autres secteurs du transport à Terre-Neuve, et non simplement dans le secteur ferroviaire. Par exemple, il est fort possible d'économiser un montant d'argent appréciable en modifiant le service de cabotage et en augmentant son efficacité. Il serait peut-être possible d'économiser aussi des sommes d'argent considérables en modifiant les services aériens et les services maritimes directs de soutien.

Le dernier point porte sur la prise en charge finale de l'actif ferroviaire du CN à Terre-Neuve si le chemin de fer subissait des modifications profondes ou était progressivement supprimé. Bien que la Commission n'ait pu étudier la question en détail en raison des délais, elle remarque qu'un projet de loi sur l'actif relié à l'activité ferroviaire de Terre-Neuve et d'ailleurs apporterait, s'il recevait force de loi, des changements considérables à la propriété de ces biens.

La Commission est d'avis que Terre-Neuve a essentiellement cédé son chemin de fer et les biens connexes au Canada, en 1949, parce que le gouvernement fédéral acceptait d'exploiter ce chemin de fer et d'en assumer les frais. Selon elle, on ne comptait pas alors que le gouvernement fédéral conserverait tous ces biens s'il était décidé de supprimer le service ferroviaire avec l'accord de la province, décision qui serait peu judicieuse présentement. Elle est plutôt d'avis que le gouvernement fédéral devrait rendre à la province les immobilisations et les éléments d'actif non amortissables que cette dernière lui a cédés. Cela veut dire, par exemple, qu'il rendrait à la province l'actif cédé en 1949, tel que les emprises ferroviaires, les gares de chemin de fer, les terrains non amortissables et d'autres éléments semblables ou qu'il lui verserait la valeur pécuniaire actuelle de cet actif. Pour ce faire, il faudrait évaluer le matériel actuel de sorte qu'il n'y ait aucun doute sur la valeur réelle de tout bien dont on disposerait entre aujourd'hui

et la date de l'abandon possible du chemin de fer. De même, si le gouvernement fédéral a échangé un terrain contre un bien équivalent, il devrait céder ce dernier à la province. La Commission admet évidemment qu'il se peut que certains biens ferroviaires originaux soient encore nécessaires au maintien d'autres services du CN, tels que son service maritime, son service d'autobus et celui du CNTL. Elle soutient néanmoins qu'une quantité considérable d'autres biens ne servirait à aucun mode de transport qui demeurerait en place après une modification importante du réseau de chemin de fer.

La Commission admet évidemment que la plupart du matériel roulant et des autres éléments amortissables cédés en 1949 ont selon toute vraisemblance perdu depuis longtemps leur valeur et qu'en fait, le gouvernement fédéral et les Chemins de fer nationaux du Canada les ont remplacés par du matériel de meilleure qualité. Elle ne considère donc pas la remise de ces biens à la province.

Si le service ferroviaire de Terre-Neuve cessait en vertu d'un accord entre les gouvernements, il faudrait certainement rendre à la province l'actif susmentionné. Indépendamment des arrangements internes envisagés par le gouvernement fédéral et le CN ou d'autres organismes au sujet des biens ferroviaires de Terre-Neuve, il est essentiel que le premier soit toujours en mesure de rendre à la province, dans le cas d'un abandon définitif du service ferroviaire, le droit de propriété non grevé des biens immobiliers et de biens connexes.

Enfin, en ce qui a trait à l'avenir à long terme de l'ensemble du réseau de transport terre-neuvien, la Commission est arrivée à la conclusion que les explications du volume 1 valaient toujours. Elle adoptera donc la même position. Elle affirme qu'après correction des principaux défauts évidents du réseau actuel, le montant qu'il faudra injecter pour le rendre efficace et rentable, sera légèrement supérieur au montant annuel total dépensé actuellement pour le transport à Terre-Neuve. Le principal changement nécessaire est de convenir que les économies réalisées dans un secteur ou par un mode de transport serviront à appuyer les autres secteurs ou modes. Avec une quantité relativement modeste de nouveaux fonds, ces économies suffiraient à mettre sur pied et à exploiter un réseau de transport satisfaisant à Terre-Neuve.

La Commission souligne de nouveau que les changements et les réaffectations susmentionnés visent seulement à appuyer le développement normal du réseau de transport actuel de Terre-Neuve. Les améliorations extraordinaires, telles que la construction d'une route traversant le Labrador ou le lancement d'un tout nouveau service, exigeraient du capital frais et de ce fait, des ententes distinctes entre les gouvernements fédéral et provincial.

Il faut aussi se rendre compte qu'il faudra un certain temps pour réaliser des économies et qu'il faudra donc faire certaines dépenses dans l'avenir immédiat pour combler les lacunes du réseau actuel.

La Commission recommande que dans les cinq prochaines années, période où aucune économie ne sera possible, on procède à des améliorations pour combler ces lacunes, en particulier celles de la route transcanadienne et des installations portuaires. On apporterait ces améliorations sans faire de compromis et le gouvernement fédéral fournirait la plus grosse part des fonds nécessaires.

Lorsqu'on aura comblé les lacunes et qu'il deviendra possible d'économiser de l'argent dans certains secteurs, il devrait y avoir une réaffectation des fonds au sein du réseau de transport de Terre-Neuve. Il serait possible, par exemple, de se servir des économies découlant du retrait ou de la modification du service ferroviaire pour la construction et l'entretien d'un réseau routier moderne, ou pour d'autres secteurs reliés au transport.

A long terme, il n'y a aucun doute que les transports à destination et en provenance de Terre-Neuve devraient reposer de plus en plus sur les services maritimes directs et qu'ils le feront. Les services aériens directs formeront aussi une partie essentielle du réseau. C'est pourquoi la Commission désire insister à nouveau sur l'importance du travail de la *Gander Development Corporation* dans ce domaine et répète que tous les paliers de gouvernement devraient encourager et appuyer ce travail. Suite aux travaux qu'elle a menés après le volume 1, la Commission est convaincue des possibilités qui s'offrent au fret aérien national et international, en particulier

de celles qu'offre l'industrie des pêches, essentielle à Terre-Neuve. Bien qu'elle n'ait pu étudier indépendamment cet aspect du transport des poissons et en rendre compte, elle a participé à des études préliminaires, et a consulté les groupes pertinents de Terre-Neuve et du continent. La Commission arrive à la conclusion que les études visant à évaluer la faisabilité et les incidences pratiques du transport de marchandises par air sous tous ses aspects sont d'une grande importance. Il faudrait encourager la *Gander Development Corporation* à effectuer des études et lui fournir les fonds nécessaires à cette fin.

Il est indubitable que le transport futur des marchandises à Terre-Neuve reposera fortement sur les services de camionnage, même si cette dépendance n'empêchera pas en soi l'utilisation du chemin de fer dans certaines régions, si cette dernière est rentable.

En conclusion, nous croyons qu'un tel développement est plus qu'une simple recommandation d'abandon du service ferroviaire de Terre-Neuve. Il s'agit d'une recommandation visant à élaborer, pour le transport à Terre-Neuve, un nouveau cadre où le réseau ferroviaire pourra être d'une importance réduite ou sans importance. Cette façon positive, et non négative, d'envisager la situation donne l'occasion à Terre-Neuve de jouer un rôle important dans la répartition future des ressources consacrées au transport et au développement économique.

Nous croyons aussi qu'il faut apporter les changements dans un proche avenir. Plus on retardera la prise des décisions, plus le chemin de fer sera dans une situation précaire, plus la province sera en faible position pour négocier et plus il sera difficile d'apporter des améliorations aussi urgentes.

Chapitre XI

Rapport minoritaire du commissaire Esau E. Thoms

Dans le volume 1, j'ai exprimé mon désaccord en ce qui concerne l'avenir du transport ferroviaire à Terre-Neuve. Mon opinion n'a pas changé depuis la publication de ce document.

Dans le volume 2, je ne peux souscrire aux opinions émises qui correspondent aux recommandations sur le transport ferroviaire faites par la majorité des commissaires dans le volume 1. A cet effet, je désapprouve particulièrement les chapitres ou les sections ayant trait à l'expansion du service de transport direct

par bateau et les énoncés répétés par mes collègues au chapitre X intitulé «En rétrospective». J'ai déjà donné les raisons précises de mon dissentiment à cet égard dans mon rapport minoritaire au volume 1, et j'incite le lecteur à en prendre connaissance.

Je suis d'accord, comme dans le volume 1, avec les parties du rapport et les recommandations de la majorité des commissaires, contenues dans le volume 2, qui ne vont pas à l'encontre des idées et des principes que j'ai énoncés dans le volume 1.

Études préparées par la Commission

Autres études connexes

Études préparées par la Commission

*Études des experts-conseils**

1. Development Planning Associates Limited, *Existing Transportation Services in Newfoundland and Labrador*.
2. Crichton, Andrew, *An Overview of Newfoundland Industry*.
3. Karasek, Colin, *Cost Analysis of Transportation in Newfoundland*.
4. Karasek, Colin, *Origin-Destination Statistics of Newfoundland Transportation Modes*.
5. Karasek, Colin, *A Cost Analysis for Two Port Concept*.
6. Karasek, Colin, *Preliminary Study for Corner Brook Rail Car Ferry*.
7. Omnifacts Limited, *Assessment of the Tourist Industry*.
8. Omnifacts Limited, *Corporation Interviews*.
9. Omnifacts Limited, *Public Opinion Survey, Newfoundland Transport Services*.
10. Osmond, Donald, *Expansion of Argentia Ferry Service*.

*Études internes**

1. *Population, Labour Force and Employment Projections by Traffic Zones*.
2. *Assessment of the Tourist Industry (Overview) and Gulf Ferry*.
3. *Survey of the Fishing Industry and Highway Transportation*.
4. *Examination of Rail and Highway Fuel Efficiencies*.
5. *An Assessment of Modal Transportation Characteristics in Newfoundland*.

6. *A Study of the Feasibility of Operating an Integrated Bus System in Newfoundland*.
7. *Assessment of the Trucking Industry*.
8. *A Study of the Feasibility of Operating Hovercraft in Newfoundland*.
9. *A Comparison of Freight Rates by Mode in Newfoundland*.
10. *Evaluation of Highway System*.
11. *Gulf Ferry Requirements*.
12. Oguine, Japhet, *Assessment of Canadian National Railway*.
13. *Forecast of General Freight Traffic in Newfoundland*.

Autres études connexes

1. *Trans-Newfoundland Corridor Transportation Study Summary*, Commission canadienne des Transports, 1974.
2. *Transportation in Labrador*, Ébauche, Commission canadienne des Transports, 1970.
3. *Labrador Coastal Community Transportation Project*, Memorial University of Newfoundland Extension Service, 1976.
4. *Living Together: A Study of Regional Disparities*, Conseil économique du Canada, 1977.
5. *Transportation in Labrador*, Commission canadienne des Transports, 1972.
6. *Royal Commission on Labrador*, Transportation Component, Snowden, 1974.
7. *Report on Transportation in Labrador*, The Labrador Transportation Policy Group, 1977.

* Ces études ne sont pas disponibles en français.

8. *Strait of Belle Isle Transportation Study*, Memorial University of Newfoundland Faculty of Engineering & Applied Science, 1973.
9. *Atlantic Provinces Transportation Study*, Vol. I, II, IV, VI, & VII, The Economist Intelligence Unit, 1967.
10. *Transportation in Canada*, Royal Commission on Canada's Economic Prospects, Lessard, 1956.
11. *Report of the Royal Commission on Transportation*, Turgeon, 1951.
12. *Transportation Policy: A Frame-work for Transport in Canada*, 1975.
13. *Transportation and the Atlantic Region*, Roads and Transportation Association of Canada, 1974.
14. *The Adequacy of Air Services in the Atlantic Region of Canada*, Commission canadienne des Transports, 1973.
15. *An Interim Report on Freight Transportation in Canada*, Transports Canada, 1975.
16. *Report of the Royal Commission Inquiry into Northern Transportation*, Province du Manitoba, 1969.
17. *Yukon Transportation Study Summary Report*, Department of Indian Affairs and Northern Development, 1968.
18. *Arctic Transport*, Vol. I, II & III, Transports Canada, 1970.
19. *Transportation and Economic Policy: Review of Current Issues*, Ontario Background Paper, 1974.
20. *Federal Regulation of Transport in Canada*, McManus, 1972.
21. Submission by the Provinces of Alberta, British Columbia, Manitoba, Ontario, Quebec, Saskatchewan, and the Maritimes Transportation Commission to Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission, in the Matter of Railway Costing Procedures and Related Matters, 1968.
22. *Report of the Royal Commission into Railways and Transportation in Canada, 1931-2*.
23. *Newfoundland Transportation Study Survey Phase*, Railway Transportation Directorate, 1976.
24. *Aspects of Transportation in Atlantic Canada*, Atlantic Provinces Economic Council, 1975.
25. *Food Prices in Newfoundland: Comparison with Mainland Regions*, Food Prices Review Board, 1974.
26. An Act to Approve the Terms of Union of Newfoundland with Canada, 1949.
27. *A History of Transportation in Canada*, Vol. I & II, Glazebrook, 1970.
28. *Transportation: The Evolution of Canada's Networks*, Schreiner, 1972.
29. *Transportation Competition and Public Policy in Canada*, Purdy, 1972.
30. *Canadian Transportation Economics*, Currie, 1967.
31. *Transportation Intelligence Report*, Vol. IV, No. 4, Commission canadienne des Transports, le 2 mai 1977.
32. *Freight Rates, Subsidy and Economic Development. Some Evidence from the Atlantic Provinces*, J. R. G. Brander, Université du Nouveau-Brunswick.
33. Anti-Inflation Report No. 1: Monitoring of Increases in Railway Freight Rates. Railway Transport Committee, Commission canadienne des Transports, août 1976.
34. Anti-Inflation Report No. 2: Monitoring of Increases in Railway Passenger and Commuter Fares. Railway Transport Committee, Commission canadienne des Transports, janvier 1977.
35. *Transport Review Trends and Selected Issues*, Direction de la recherche, Commission canadienne des Transports, février 1977.
36. *Report of the Commission on the Costs of Transporting Grain by Rail*, Vol. I, octobre 1976.
37. *Northern Frontier, Northern Homeland—The Report of the Mackenzie Valley Pipeline Inquiry*, Vol. I, Berger, 1977.
38. *Le grain et les chemins de fer dans l'Ouest canadien*, Rapport de la Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains, Hall, 1977.
39. *Labrador Area Master Plan*, Sommaire, Transports Canada—Air, 1976.
40. *National Railroad System Annual Costs and Revenues, 1956-70*, Commission canadienne des Transports.
41. *Diversion of Overseas Trade Between United States and Canadian Ports*, Commission canadienne des Transports, mai 1972.
42. *Transportation in Labrador* (No. 61), (Systems Analysis Branch), 1972.
43. *A Study of Air Service Across the Strait of Belle Isle* (No. 87), 1972.
44. *Newfoundland Coastal Transportation Study Labrador Air Component*, Part A: Air Carrier Operations and Traffic (No. 64), 1973.
45. *Subsidy Payments to Water and Air Transport in the Atlantic Region, 1968-1973*, Part 1: Water Transport (No. 65), 1973.
46. *Adequacies of Air Services in the Atlantic Provinces* (No. 71), 1973.
47. *Montreal—Newfoundland Shipping: A Cost Analysis of Six Alternatives* (No. 84), 1972.
48. *Newfoundland Ferry Services Study* (No. 151), 1974.
49. *Newfoundland Ferry Services Study*, Summary (No. 152), 1974.
50. *A Study of Extending Atlantic Region Freight Subsidies to Water Movements*, (No. 234).
51. *An Historical Review of Direct Transport Subsidies in Canada*, (H. J. Darling), 1975.

52. *The Adequacy of Unit Toll Commercial Air Services in the Atlantic Region of Canada*, novembre 1974.
53. *Trans Newfoundland Transportation Study*, Kates, Peat, Marwick & Company, 1974.
- Volume A: Inter-City Bus Service (No. 129)
 Volume B: Trucking Industry (No. 130)
 Volume C: Trans Canada Highway (No. 131)
 Volume D: Rail Freight and Passenger Services (No. 132)
 Volume E: Railway Fixed Plant in the Trans-Newfoundland Corridor (No. 133)
 Volume F: Passenger Transportation (No. 134)
 Volume G: Freight Transportation (No. 135)
 Volume H: Community Access (No. 136)
 Volume I: Air Transport (No. 137)
 Volume J: Corridor Transportation System (No. 138)
 Summary Document (No. 139)
54. *Isolated Communities. Digest of Transportation, Social & Economic Data*, 1977.
55. *Submission on the Trans-Newfoundland Corridor Transportation Study* (File).
56. Application by Eastern Provincial Airways... To operate a Class 2 Regular Specific Point Commercial Air Service . . . Décembre 1976.
57. *Report of the Royal Commission on the Economic Status and Prospects of Newfoundland & Labrador* (Pushie), 1967.
58. *Central Newfoundland Warehouse and Distribution Study* (Atlantic Provinces Transportation Commission), 1975.
59. *Corner Brook Harbour Development Study*, 1976.
60. *The Most Effective Means of Operating the South Coast Coastal Services, including the Ferry Operation between North Sydney, Nova Scotia and Argentia, Newfoundland*, H. Russell Lake, 1970.
61. *An Interim Report on Freight Transportation in Canada*, Transports Canada, 1975.
62. *An Interim Report on Inter-City Passenger Movement in Canada*, Transports Canada, 1975.
63. *Decks Awash: Transportation*, Vol. III, No. 1, Memorial University of Newfoundland Extension Service.
64. *Conference on Transportation*, Gander, Memorial University of Newfoundland Extension Service, mars 1974.
65. *Report of the Royal Commission on St. John's Harbour Arterial*, T. J. Dalton, 1972.
66. *St. John's Urban Regional Plan*, Department of Municipal Affairs and Housing Government of Newfoundland.
67. *Commodity Task Force Reports*, Department of Forestry & Agriculture, 1975:
 —Wild Berry Industry Study
 —Sheep/Beef Commodity Study
 —Swine Commodity Study
 —Fresh Vegetable Industry Study
 —Dairy Industry Study
68. *Burin Peninsula Ferry Port Selection Study*, T. J. Dalton, 1974.
69. *Transportation Review and Annual Report*, Atlantic Provinces Transportation Commission: 1976-77; 1975-76; 1974-75; 1972-73; 1970-71.
70. *Tips & Topics* (Periodical), Atlantic Provinces Transportation Commission, 1973, 1974, 1975.
71. *An Atlantic Provinces Transportation Policy Principles and Recommendations*, avril 1975.
72. *Report to the Federal Provincial Committee on Atlantic Region Transportation Regarding Certain Transportation Assistance for the Atlantic Region*, Atlantic Provinces Transportation Commission, 1973.
73. *The Elements of an International Shipping Policy for Canada*, H. J. Darling, Transports Canada.
74. *Canadian Ports: A New Management*, Transports Canada, 1976.
75. *New Transportation Policy and Initiatives*, Transports Canada, 1975.
76. Déclaration du ministre des Transports, M. Otto Lang, sur le service ferroviaire voyageur, 29 janvier 1976.
77. *Transport Canada Estimates, 1977-1978*, Hon. Otto Lang.
78. *Transport Major Capital Projects by Provinces, 1976-1977 Estimates*, Transports Canada.
79. *Rapport annuel de Transports Canada, 1975-76*, 1975.
80. *Rapport annuel d'Air Canada*, 1976.
81. *Bill C-33*, Chambre des communes du Canada, 27 janvier 1977.
82. *Bill C-48*, Chambre des communes du Canada, 21 mars 1975.
83. *Royal Commission on Transportation*, 1961, McPherson, Vol. I, II & III, 1961.
84. *Transport Review*, Commission canadienne des Transports, février 1977.
85. *Atlantic Provinces Transportation Study*, Acres Research and Planning Limited, Toronto, 1967.
86. Survey of visitors to Newfoundland, summer 1969 by air, by automobile, Air Canada, Consumer Research Department.
87. *Atlantic Province Transportation Directory, 1976*, Atlantic Provinces Transportation Commission, Moncton, Nouveau-Brunswick, 1976.
88. *The Basic Elements of an Atlantic Provinces Transportation Policy*, Atlantic Provinces Transportation Commission, Moncton, Nouveau-Brunswick, 1969.
89. *Transportation Review and Annual Report, 1974-75, 1975-76*, Atlantic Provinces Transportation Commission, Moncton, Nouveau-Brunswick.

90. *Comparison of Vessel Requirements for Service Between Montreal and Newfoundland* (Technical report, No. 22-384), Camat International Transportation Consultants Limited, Montréal, 1975.
91. *Economic Prospects for the Goose Bay Area*, éd. rév., Bureau of Management Consulting, Ottawa, 1973.
92. *A Comparative Economic Analysis of Eastern Provincial Airways and its Role in the Development of the Atlantic Region*, Eastern Provincial Airways, Gander, Terre-Neuve, 1965.
93. *Transportation and Road Studies in Quebec and the Atlantic Provinces*, The Economist Intelligence Unit Limited, Londres, 1968.
94. *Feasibility of Air Cushion Vehicle Operations Across Cabot Strait*, Phase I, Johnson, N. Howard and Bergen-Hennebouwen, Simon, Transportation Development Agency, Montréal, 1971.
95. *Submission to the Royal Commission on Transportation*, Maritimes Transportation Commission, Ottawa, 1960.
96. *Deep Water Harbour Study*, Metra Consulting Group Limited, Londres, 1969.
97. *Transport Subsidies and the Economic Development of the Atlantic Provinces*, Mohring, Herbert, Centre for Urban & Community Studies, University of Toronto, 1972.
98. *Task Force on Transportation and Communications*, Ébauche, St-Jean, Terre-Neuve.
99. *Le Centre d'Études Régionales, Terre-Neuve, Transports Ressources; Évaluation Sommaire de leurs Relations*, Université d'Ottawa, 1972.
100. *Atlantic Provinces Air Transportation Study*, A.M. Steven et F.R. Wilson, Fredericton, Nouveau-Brunswick, 1969.
101. *Atlantic Canada Transportation Non-policy: A Revelation of Attitude*, Canadian Transportation Research Forum, F.M. Waller, Toronto, 1968.
102. *A Study of the Air Transport Mode in Canada*, Z. Haritos and J.D. Gibberd, Ottawa, Information Canada, 1972, 72 pages, illus. (Commission canadienne des Transports, Direction de la recherche, Rapport N° 38). *Civil Aviation Infrastructure Annual Costs and Revenues, 1954-1968*.
103. *Civil Marine Infrastructure Annual Costs and Revenues, 1955-1969*, Z. Haritos and D.G. Hildebrand, Ottawa, Information Canada, 1973, 80 pages, illus. (Commission canadienne des Transports, Direction de la recherche, Rapport N° 40).
104. *Highway Costs and Revenues in Canada*, Ottawa, 1970, illus. (Commission canadienne des Transports, Direction de la recherche, Rapport N° 11).
105. *Transport Costs and Revenues in Canada*, Ottawa (Commission canadienne des Transports, Direction de l'analyse économique et sociale, 1973, 28 pages, illus. Rapport N° 41).
106. *A Pricing Policy Framework for Public Transportation Facilities*, Ottawa, 1971, illus. (Commission canadienne des Transports, Direction de l'analyse économique, Rapport N° 15).
107. *Road Annual Costs and Revenues, 1955-1968*, Commission canadienne des Transports, Rapport N° 39, Information Canada, 77 pages, illus., Ottawa, 1972.
108. *Regional Road Transportation Problems and Opportunities: Shippers Viewpoint*.
109. *Regional Road Transportation Problems and Opportunities: Carrier Viewpoint*.
110. *Roundwood Transportation Study — Goose Bay to Stephenville*.
111. *Loi sur les chemins de fer*, Chapitre R-2.
112. *Loi sur le déplacement des lignes et croisements de chemin de fer*, Chapitre 12.
113. *Loi sur les transports*, Chapitre T-14.
114. *Loi nationale sur les transports*, Chapitre N-17.
115. *Loi sur la sécurité des pneus des véhicules automobiles*, Chapitre 96.
116. *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, Chapitre M-14.
117. *Loi sur les enquêtes*, Chapitre 1-13.
118. *Loi sur le Ministère des Transports*, Chapitre T-15.
119. *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*, Chapitre C-10.
120. *Loi sur le transport des marchandises dans la région atlantique*, Chapitre A-18.
121. *Loi sur Air Canada*, Chapitre A-11.
122. *Loi sur l'aéronautique*, Chapitre A-3.
123. *Loi sur l'administration financière*, Chapitre F-10.
124. *Atlantic Provinces Air Service for Eastern Provincial Airways using the DHC-6 Twin Otter*, De Havilland Aircraft, 1975.
125. *Local Air Service System Plan*, Eastern Provincial Airways and De Havilland Aircraft, 1975.
126. *Labrador Area Master Plan*, Transports Canada, 1975.
- Executive Summary
- Part A Inventory
- Part B Forecasts
- Part C Statement of Alternatives
- Part D Systems Analysis; Sections I—III
- Appendix
127. *Adequacy of the Air Services to and within the Atlantic Region*.
128. *Atlantic Provinces Airline Service Study*, 1968.
129. Summary of significant demand and supply relationships and preliminary statement of principles and guidelines for policy and program formulation by the DREE relative to tourist development in the Maritime Provinces, W.M. Baker, 1973.

130. *Forecast Freight Transportation Flows and Capacity Deficiencies—1990*, Ministry of Transport, 1975.

131. *Commodity Flow Analysis 1968-1972*, Canadian All-rail Traffic, Reference Paper N° 1.

132. *A Strategy for the Economic Development of the Atlantic Region, 1971-1981*, Atlantic Development Council.

133. *Industrial Development Policies in the Maritime Provinces*, Atlantic Provinces Economic Council.

134. *Newfoundland: Economic Circumstances and Opportunities*, MEER, 1973.

135. *Atlantic Region: Economic Circumstances and Opportunities*, MEER, 1973.

136. *Climate for Development Atlantic Region*, MEER, 1976.

137. *Rapport annuel du MEER, 1975-1976*.

138. *Project Analysis Study, Grand Bank—Fortune, Newfoundland*, Newfoundland Design Associates, 1974.

139. *Quebec Trans Labrador Highway Report*, Department of Transportation and Communication, Terre-Neuve, R.J. Noah & Associates Limited, 1974.

140. *Report of the Buchans Task Force*, Gouvernement de Terre-Neuve, 1976.

141. *The Transportation and Communications Sub-Committee Report to Buchans Task Force*.

142. *Buchans Task Force Sub-Committee on Transportation, Highway Study*, R.J. Noah & Associates Limited, 1976.

143. *Newfoundland Mainland Transportation Study*, Acres Consulting Services, Vancouver, 1972, Transports Canada.

144. *Island of Newfoundland Hovercraft Feasibility Study*, Pacific Hovercraft Limited.

La Commission

Commissaires

M. Arthur M. Sullivan

(docteur en psychologie)—président de la Commission

M. J. Burford Ploughman—commissaire

M. Esau E. Thoms

(docteur en droit)—commissaire

Avocat

M. H. James Puddester

(baccalauréat, licence en droit)

Administration

Mme Ada O'Reilley—agent d'administration

M. Barry Mills

(baccalauréat en commerce)—agent d'administration adjoint

Mme Sally Lou LeMessurier

(baccalauréat)—adjoint spécial

M. Fred Anderson—adjoint spécial

Mme Elizabeth Hammond—secrétaire-réceptionniste

M. Chesley W. Sanger

(maîtrise)—agent d'administration adjoint

Recherche

M. Mervin G. Andrews (ingénieur)—directeur

M. Barry Butt (baccalauréat)

M. Donald Driscoll (ingénieur)

M. Japhet Oguine

Experts-conseils (Recherches)

C. Karasek & Associates

Development Planning Associates

Omnifacts Ltd.

M. Leo Barry

M. Andrew Crichton (ingénieur)

M. Donald Osmond (ingénieur)

Experts-conseils (Questions techniques)

M. Thomas Goodyear (capitaine)

Experts-conseils (Révision)

M. Leslie Harris (doctorat)

Mme Susan Sherk (baccalauréat)

Comptable

M. A. C. Lloyd Hudson

Agents d'information

Mme Elizabeth Henneghan (baccalauréat)

M. Robert Knight