Le transport rail-route au Canada

par

D. W. CARR & ASSOCIATES

OTTAWA, AOÛT 1961

53745-6—9½

Table des matières

PAGE

Avant-propos 123

Évolution du transport rail-route au Canada 126–146
- Expansion du transport rail-route 126
- Routes desservies 128
- Projets relatifs au transport rail-route 131
- Équipement et installations 134
- Tarif 143

Comparaison du développement du service au Canada et aux États-Unis .. 146–156
- La diversité des techniques américaines 146
- Les influences particulières au Canada 148
- Les containers 149
- Les services d'expédition 150
- La location 150
- Fusions 151
- Plans 151
- Le service rail-camion 153
- Tarifs 153
- Main-d'œuvre 155

Concurrence faite au service ferroviaire traditionnel 156–166
- Service de caractère général 156
- Services accordés aux camionneurs 160
- Services accordés aux expéditeurs 160
- Services accordés aux chemins de fer 161
- Limites du transport rail-route 164

Concurrence faite au camionnage 166–178
- Généralités 166
- Concurrence en matière de frais 168
- Concurrence en matière de service 172

Transformation du transport routier 178–180

Tendances et perspectives 180–186

Appendice A
- Modalités du service rail-route aux États-Unis 187

Le transport rail-route au Canada

Avant-propos

Au Canada, le transport abandonne depuis quelque temps son caractère général en faveur des services spécialisés. Dans le passé, tous les genres de denrées s'expédiaient par rail: le pétrole, le charbon, le bétail, les caisses de produits manufacturés, etc. Mais aujourd'hui, les nouveaux moyens de transport sont spécialisés. Chacun d'eux peut transporter un genre particulier de marchandises plus efficacement que ne peuvent le faire les chemins de fer ou d'autres modes de transport. Les camions se chargent des expéditions dispendieuses, à tarif élevé, qui exigent un acheminement rapide et direct. Les navires des grands lacs et de la voie maritime assument une grande partie du transport en masse, à bon marché. Les pipe-lines sont le plus spécialisés car ils ne conviennent qu'au transport,—à sens unique,—des combustibles liquides ou gazeux.

Dans cette concurrence, les nouveaux services de transport laissent aux chemins de fer une forte proportion du transport de marchandises en vrac telles que le charbon, le minerai de fer, le blé d'exportation, etc., aussi bien qu'une partie considérable du transport de marchandises générales (surtout des produits manufacturés et divers). Ces expéditions ferroviaires se font pour la plupart sur de grandes distances. Depuis quelques années, pourtant, la concurrence des camions s'empare d'une partie importante de ce transport sur de grandes distances. Les chemins de fer au Canada ont fait des efforts énormes en vue d'améliorer leur service et de trouver les moyens de combattre la menace que cette concurrence représente pour ce secteur,—le plus profitable,—du transport. Parmi les nouveaux moyens adoptés par les chemins de fer, le service rail-route est le plus prometteur.

L'exploitation du rail et de la route consiste à employer un tracteur routier et une remorque pour recueillir les marchandises, à relayer la remorque chargée à un wagon plate-forme pour le transport de ligne du lieu d'origine au point de destination, et à livrer les marchandises au moyen d'un tracteur routier, à partir de la gare terminus du service rail-route. C'est le service «porte-remorque», communément appelé «piggyback».

En perspective, le service porte-remorque ne doit pas être considéré comme un progrès particulier ou isolé, mais comme l'une des nombreuses innovations qu'ont adoptées les chemins de fer ces dernières années, pour réduire leurs frais d'exploitation et améliorer les services-marchandises[1].

[1] La plupart des améliorations réalisées par les chemins ont eu pour objet de réduire les frais.

Les chemins de fer y voient un des points saillants de leur programme général de modernisation. On dit que ce service leur a permis non seulement d'enrayer la concurrence des camions, mais encore de reprendre une partie des expéditions qui leur avaient déjà échappé.

L'expansion du service porte-remorque est due aux expéditeurs, qui exigent de plus en plus des moyens de transport améliorés et spécialisés, et des lacunes qui se sont manifestées dans les méthodes[1] utilisées depuis toujours par les chemins de fer pour expédier les marchandises. Ces méthodes sont devenues trop coûteuses (la manutention dans les hangars, les fourgons, etc., peut exiger de quatre à six manipulations, ou davantage, tandis que le camionnage en demande deux); trop lentes (l'aiguillage et la classification au départ et à destination, et le détachement des wagons ici et là, aux points intermédiaires, prennent d'ordinaire autant de temps, sinon plus, que le trajet de ligne); trop impersonnelles et généralisées (on dit que les dommages, la perte et les vols sont plus nombreux dans le transport ferroviaire que dans le transport rail-route ou que dans le transport routier); dépourvues des services spéciaux adaptés aux besoins individuels des expéditeurs (les chemins de fer ont établi surtout des horaires et des services de transport d'ordre général, organisés pour répondre aux besoins moyens de l'ensemble des expéditeurs, qui doivent s'adapter à ces services ferroviaires plutôt que de compter sur leur adaptation).

Par suite de ces désavantages, les chemins de fer doivent céder aux camions une partie croissante du transport des marchandises générales, puisque, aux yeux de certains expéditeurs, ils étaient assez prononcés pour compenser le tarif plus avantageux du transport de ligne par chemin de fer. Ces expéditeurs se sont donc tournés de plus en plus vers les services de camionnage.

Le service rail-route a permis aux chemins de fer d'enrayer en partie les pertes dues à la concurrence du camionnage. On a dit que les frais peu élevés du transport de ligne des chemins de fer sont à la base de la possibilité nouvelle qui leur est offerte dans le domaine de la concurrence. Les avantages que présente le service rail-route résident principalement dans la combinaison de la rapidité et de l'efficacité du camionnage avec les frais peu élevés du transport ferroviaire de ligne, en utilisant le transport routier pour la cueillette et la livraison, et les trains pour le transport des remorques, d'un terminus à l'autre.

[1] Il s'agit ici des méthodes employées pour manutentionner la marchandise classifiée plutôt que de celles qui ont trait aux marchandises expédiées en masse, telles que le grain, le charbon ou le minerai, qui sont ordinairement chargées et déchargées par des moyens mécaniques efficaces et qui, étant déplacées surtout par train, peuvent aller directement du point de départ au point de destination sans délais onéreux en route, dans les gares de triage, le détachement de wagons aux points intermédiaires, etc., comme il arrive dans le transport général des marchandises.

Cependant il faut analyser à fond les avantages des services de porte-remorques à une grande échelle par rapport aux services spécialisés du camionnage ou d'autres moyens de transport. En majeure partie, l'enthousiasme qu'on a tout d'abord ressenti pour le transport rail-route venait de ses nombreux avantages sur les méthodes traditionnelles d'emploi des fourgons. On n'a pas toujours reconnu que le service rail-route offre peu d'avantages, mais certains désavantages importants, par rapport au camionnage routier, qui lui fait la plus forte concurrence[1]. Dans la campagne qu'ont entreprise les chemins de fer pour rendre leurs services plus efficaces et plus satisfaisants en face de leurs faibles profits et de la forte concurrence qui leur venait des camionneurs et de la voie maritime, le transport rail-route promettait de contribuer pour beaucoup à l'amélioration générale des chemins de fer[2]. C'est que la plupart des améliorations des chemins de fer avaient été centrées sur la réduction des frais, par exemple l'utilisation des moteurs diesel, la création de nouvelles gares de classification, tandis que le transport rail-route devait tout d'abord combler le vide grandissant entre les services de fourgon et le camionnage, et corriger la plus grave faiblesse des chemins de fer dans la concurrence[3].

Une autre considération est que les conditions dans lesquelles le transport rail-route peut s'effectuer au Canada diffèrent beaucoup de celles qui existent aux États-Unis. Ses possibilités, en ce qui concerne le Canada, doivent donc être appréciées, à bien des points de vue, indépendamment de ce qui se passe aux États-Unis.

---

[1] On montrera plus loin que le service rail-route comporte certains désavantages considérables dans la concurrence avec le camionnage. Ses limites ne sont pas toujours reconnues. Par exemple, voir *Meyer et autres*, p. 150: «La différence fondamentale entre le camionnage et le transport rail-route est l'écart entre les frais du transport de ligne par rail et par route.» Cette analyse omet des considérations très importantes.

[2] Le fait est développé par J. R. Meyer et autres, dans *The Economics of Competition in the Transportation Industries*, Cambridge, 1959, p. 110, où il est dit: «Le service rail-route est... une nouvelle conception du transport ferroviaire. [Il] permet une simplification radicale de l'exploitation des chemins de fer: aiguillage sur place, transport routier pour les services à faible densité de la cueillette et de la livraison, et évitement des hangars et des enfilades de voies. À moins que ces nouvelles pratiques ne soient adoptées, le service rail-route sera simplement une version plus dispendieuse et plus colorée du transport ferroviaire traditionnel.»

[3] Le professeur A. W. Currie a laissé entendre que le transport rail-route, sur lequel se concentre présentement l'attention, n'est qu'un aspect de la révolution qui se produit aujourd'hui dans l'ensemble de l'organisation du transport. Voir *Canadian Transportation*, avril 1959, page 35. Le transport rail-route semblait une mesure clef pour les chemins de fer, à cause de la perspective qu'il leur ouvrait de services améliorés qui feraient concurrence au camionnage. Par exemple, voir, de M. N. R. Crump, *Monetary Times Annual*, 1959 p. 114.

Évolution du transport rail-route au Canada

Expansion du transport rail-route

Le transport rail-route n'est pas nouveau au Canada. Il a commencé dès 1858, lorsque s'ouvrit la division de Windsor du chemin de fer de la Nouvelle-Écosse. Au début, le service rail-route fournissait 15 p. 100 des recettes de ce chemin de fer. Dans le temps, les voitures des cultivateurs étaient attachées sur les wagons en plate-forme, pour le transport des produits de Windsor à Halifax. Les chevaux voyageaient à bord du même train, dans des fourgons.

Aujourd'hui les unités motrices ne sont pas transportées d'ordinaire. Seule la remorque routière est transportée par rail. Ce service moderne de porte-remorques a commencé modestement au Canada presque 100 ans plus tard, en 1952. Aux États-Unis, d'autre part, certains chemins de fer l'utilisaient déjà à la fin des années 30. Au Canada, le service a commencé quand les deux chemins de fer se sont mis à transporter leurs propres remorques, en 1952. Il a progressé lentement, jusqu'à l'automne de 1957. Au mois d'octobre de l'année précitée, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien commencèrent à transporter des remorques pour le compte des voituriers publics de la route. A partir de là, la croissance du service rail-route a été rapide.

On dispose de données sur cette croissance à compter de janvier 1958. Ces données montrent que, en comparaison des 3,932 wagons plates-formes affectés au service rail-route au cours du premier mois de

WAGONS DE CHEMINS DE FER AFFECTÉS AU SERVICE RAIL-ROUTE AU CANADA, SUIVANT LES MOIS[1]

	1958	*1959*	*1960*	*1961*
Janvier	3,932	7,811	9,471	10,502
Février	3,861	7,772	10,674	10,809
Mars	5,435	10,513	13,126	13,632
Avril	7,047	11,965	16,288	14,576
Mai	6,978	11,549	14,801	15,472
Juin	6,163	11,832	13,605	
Juillet	6,439	12,210	12,581	
Août	6,401	10,595	13,491	
Septembre	7,693	12,365	13,778	
Octobre	7,964	13,036	12,935	
Novembre	7,269	12,407	12,265	
Décembre	7,927	11,874	11,884	
Total	77,109	133,929	154,898	
Moyenne mensuelle	6,426	11,161	12,908	

[1] Bureau fédéral de la statistique.

consignation, janvier 1958, les chargements ont augmenté à 16,288 wagons par mois au mois d'avril 1960, puis diminué par la suite; en mai 1961, ils n'avaient pas encore remonté à ce niveau.

Ce remarquable quadruplement au cours des deux premières années et demie d'existence a placé au Canada le service rail-route dans un rôle relativement plus important que celui qu'il avait occupé dans sa beaucoup plus longue période de développement aux États-Unis. A la fin de 1960, les chargements pour le transport rail-route comprenaient presque 4.3 p. 100 de l'ensemble des chargements ferroviaires au Canada. Aux États-Unis, ils n'avaient atteint que la proportion de 1.82 p. 100 de l'ensemble des chargements.

	Canada[1]			*États-Unis*[1]		
Année	*Total des wagons chargés*	*Total des wagons chargés pour service rail-route*	*Pourcentage du service rail-route par rapport au total*	*Total des wagons chargés*	*Total des wagons chargés pour service rail-route*	*Pourcentage du service rail-route par rapport au total*
		(milliers)			(milliers)	
1955	4,065.6	—	—	37,636.0	168.1	0.45
1956	4,402.8	—	—	37,844.8	207.8	0.55
1957	4,036.8	—	—	35,500.1	249.1	0.70
1958	3,771.0	77.1	2.00	30,222.1	276.8	0.91
1959	3,854.9	133.9	3.50	31,014.5	416.5	1.34
1960	3,635.4	154.9	4.26	30,439.6	554.2	1.82

[1] SOURCE: Bureau fédéral de la statistique et Association des chemins de fer américains, Service des wagons. On doit allouer quelque chose pour la plus forte proportion de wagons plates-formes contenant deux remorques, employés aux États-Unis par rapport au Canada. Ainsi, pour les remorques manutentionnées, les estimations précitées de chargements de wagons, aux États-Unis peuvent sous-estimer le transport rail-route des États-Unis dans une proportion de 10 à 20 p. 100 relativement aux chargements faits au Canada. Naturellement, la rectification laisserait tout de même le Canada bien en avance, toute proportion gardée.

Au Canada, le service rail-route est assuré par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, tandis que le Pacific Great Eastern fournit ce service uniquement pour les remorques des camionneurs. Aux États-Unis, 50 chemins de fer, dans 50 états, exploitant 86 p. 100 des voies ferrées, assuraient en 1960 le service rail-route.

Le Pacifique-Canadien est devenu le plus important voiturier rail-route au monde. Il a transporté en 1957 24,000 remorques à bord des wagons plates-formes, en 1958, 62,000 et en 1959, 101,600[1]. En 1960, le service rail-route du Pacifique-Canadien a accusé une légère augmentation par rapport à 1959. En 1960, le Pacifique-Canadien assurait au Canada environ les deux tiers du service rail-route, mais, cette année-là,

[1] *Rapports annuels,* Chemin de fer du Pacifique-Canadien. Les services rail-route à l'intention des voituriers publics ont ajouté, en 1958, 4.5 millions de dollars de revenu au transport-marchandises du Pacifique-Canadien et 780,000 tonnes à la manipulation des marchandises.

certains indices ont démontré que le National-Canadien commençait à prendre une part plus considérable que dans le passé du transport rail-route.

En 1960, une proportion d'environ 25 p. 100 de toutes les remorques expédiées par le rail et la route appartenait directement au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. Le reste des remorques transportées par ces deux chemins de fer, soit une proportion de 75 p. 100, appartenait aux sociétés de camionnage par location, y compris des maisons telles que *Smith Transport,* qui sont des filiales des chemins de fer. Le National-Canadien a manutentionné presque autant de remorques propriété des chemins de fer que de remorques propriété des camionneurs. Mais le Pacifique-Canadien n'a manutentionné qu'environ une des ses propres remorques contre cinq remorques appartenant aux sociétés de camionnage. Le Pacifique-Canadien transportait donc la proportion de beaucoup la plus forte des remorques venant des sociétés de camionnage, mais le National-Canadien transportait la plus forte proportion de remorques appartenant aux chemins de fer.

Le progrès réalisé dans le transport rail-route au Canada a été considérable par rapport à la courte période de son développement. L'expansion a été plus rapide au Canada qu'aux États-Unis. Au Canada, les possibilités d'accroissement, notamment pour desservir les camionneurs de location, ont été plus grandes, et la planification plus efficace. Les alinéas qui suivent sont consacrés à cette planification et à cette organisation.

Routes desservies

Bien que les services rail-route n'aient été instaurés au Canada qu'en 1952, les sociétés indépendantes de camionnage tentaient depuis la fin des années 30, mais sans succès, de conclure des ententes dans ce sens avec les deux principaux chemins de fer. Dans presque tous les cas, le parcours Montréal-Toronto, où la circulation routière était très congestionnée[1], faisait l'objet des négociations. Jusqu'en 1957, les chemins de fer ont refusé d'offrir un tel service rail-route.

En 1952, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont commencé à transporter par rail leurs propres remorques entre Montréal et Toronto. On ne dispose pas de données complètes sur le nombre des remorques transportées à cette époque, mais les témoignages indiquent que l'expansion du service a été assez lente.

Dans l'intervalle, le National-Canadien s'est associé au Pacifique-Canadien pour effectuer une étude du volume du transport routier et des frais des chemins de fer comparativement à ceux des camions. Apparemment, on a accordé dans ces études une attention primordiale à «la

[1] Voir *Communiqué sur le transport,* Association canadienne du camionnage, Incorporée, 2 août 1957.

région la plus importante de la concurrence routière (rail) au Canada . . . en particulier entre Toronto et Montréal[1]».

En 1957 deux événements ont aidé à augmenter, dans l'exploitation du service rail-route, le nombre des parcours aussi bien que le nombre des remorques transportées. L'un était l'achat, par le Pacifique-Canadien, de la *Smithson's Holding Ltd.*, qui était la plus grosse entreprise de camionnage au Canada. L'autre a été la demande adressée par huit importantes sociétés de camionnage au Pacifique-Canadien et au National-Canadien pour l'obtention de services rail-route entre Montréal et Toronto[2]. En 1958, la cession de la *Smithson's Holding* au Pacifique-Canadien était terminée. Le Pacifique-Canadien entrait en possession de services de camionnage établis, du Manitoba à la Nouvelle-Écosse, dont certains pouvaient s'adapter au service rail-route. La demande de service rail-route, présentée par les huit sociétés de camionnage par location a été approuvée le 1er août 1957. Le service porte-remorques a commencé le 8 octobre 1957, et il a connu un succès immédiat de toute part[3]. Dans un espace de deux ans, le Pacifique-Canadien était en mesure de transporter plus de remorques que tout autre chemin de fer au monde. D'autre part, le service de location rail-route du National-Canadien se développait rapidement.

Après ce départ, le service rail-route a pris un essor rapide. Les points saillants de son expansion au sein du National-Canadien en indiquent les modalités.

14 juillet 1958	Inauguration du service rail-route entre le centre du Canada et les provinces Maritimes.
février 1959	Service rail-route de location Montréal-Ottawa-Toronto-London, Port Arthur-Winnipeg.
février 1959	Service rail-route de location prolongé pour desservir 11 villes de l'Ouest, y compris Winnipeg, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton et Vancouver.
9 mars 1959	Service rail-route reliant l'Est et l'Ouest, pour le transport des remorques contenant les articles de ménage.
23 mars 1959	Service rail-route international entre Toronto, New-York et le New-Jersey, établi conjointement avec le Delaware Lackawanna.
15 mai 1959	Service rail-route entre Montréal et Fredericton (N.-B.).
7 juillet 1959	Camions complets, y compris tracteurs et remorques, entre Moncton et Halifax.
20 juillet 1959	Chargements déterminés (par exemple, produits chimiques, etc.) transportés dans des remorques appartenant aux sociétés, entre Sarnia et Montréal.

[1] Voir H. B. Parr, directeur adjoint du transport des marchandises, National-Canadien, *Railway Age*, 13 janvier 1958, p. 16.

[2] *Smith Transport*, filiale de *Smithson's Holding Ltd.*, était l'une des huit sociétés. Les autres étaient: *Asbestos Transport, Direct Winters Transport, Husband Transport, Inter-City Truck Lines, Kingsway Transports, Motorways* (Quebec) et *Reliable Transport.*

[3] Le directeur général adjoint de *Kingsway Transports Ltd.*, M. W. J. Hines, a dit que l'accord de 1957 visant le transport des remorques de location marquait «une étape dans l'histoire du transport au Canada, assurant des profits à tous les intéressés et montrant que la collaboration est possible». *Canadian Transportation*, août 1959, p. 37.

L'expansion du service au sein du Pacifique-Canadien a suivi à peu près la même évolution, mais elle a été un peu plus considérable. Appuyé par une organisation de camionnage très importante, le service rail-route du Pacifique-Canadien s'est développé plus rapidement que celui du National-Canadien[1]. En décembre 1959, le président, M. N. R. Crump, annonçait que le service rail-route comprenait dans le réseau du Pacifique-Canadien 6,000 milles de route et était disponible de l'Atlantique au Pacifique[2]. Dans le temps, le service desservait 21 villes. Au mois de mai 1960, il en desservait 25. Les voituriers publics par location ont pu utiliser le service rail-route du Pacifique-Canadien aux points suivants: Saint-Jean, Fredericton, Aroostook (Maine), Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Fort William, Dryden, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Medicine Hat, Lethbridge, Calgary, Edmonton et Vancouver. D'autres villes étaient desservies uniquement par un service rail-route relevant du chemin de fer.

Avec ses propres remorques, le Pacifique-Canadien offre les services rail-route entre Montréal, Toronto, Hamilton et London. Dans l'Ouest du Canada, les remorques appartenant aux filiales du Pacifique-Canadien: Canadian Pacific Transport, Dench et O.K. Valley Freight (fonctionnant comme sociétés de camionnage par location), sont transportées entre Winnipeg, Brandon, Regina, Saskatoon, Swift Current, Medicine Hat, Lethbridge, Calgary, Edmonton, Red Deer et Vancouver.

Globalement, le Pacifique-Canadien exploite 84 trajets rail-route.

Le chemin de fer *Pacific Great Eastern,* en Colombie-Britannique, assure le service rail-route entre Vancouver nord et Dawson Creek aux camionneurs publics de location.

La plus grande expansion du service rail-route s'est produite dans la région où le volume du transport était le plus considérable. En 1960, environ 85 p. 100 des chargements sur porte-remorques se faisaient dans l'Est du Canada, et le reste, dans l'Ouest du Canada. Près de la moitié du total des chargements provenait du service rail-route entre Montréal et Toronto.

Sauf en ce qui concerne les provinces Maritimes, le transport rail-route constitue, jusqu'ici, principalement un service à l'intérieur des régions plutôt qu'un service entre régions. De l'ensemble des chargements sur porte-remorques dans le centre du Canada en 1960 (les chargements de l'Ontario et du Québec représentaient 81 p. 100 de la manutention par porte-remorques au Canada), seule une proportion estimée à 9. p. 100 était acheminée hors des deux provinces centrales. De même, dans l'Ouest du Canada, seule une proportion d'environ 20 p. 100 des chargements sur porte-remorques était destinée à des endroits à l'extérieur de la ré-

[1] L'achat récent de plusieurs sociétés de camionnage par le National-Canadien lui permettra sans aucun doute d'augmenter de beaucoup ses chargements du rail-route.

[2] *Monetary Times,* revue annuelle nationale, 1960, pp. 95-96.

gion. Dans les provinces Maritimes, en 1960, une proportion d'environ 80 p. 100 des chargements devait être acheminée en dehors de leurs limites, en grande partie vers le centre du Canada. Mais le total des chargements sur porte-remorques dans les provinces Maritimes représentait une partie relativement réduite de l'ensemble au Canada, soit environ 4 p. 100[1].

La plupart des mouvements par rail et route au Canada se concentrent dans la région industrialisée du centre, y compris les régions métropolitaines de Montréal, Toronto, Hamilton, Windsor, Sarnia et London. Il s'agit donc principalement d'un service à courtes ou à moyennes distances, plutôt qu'à longs trajets.

Mais le service des porte-remorques, qu'il réponde aux besoins d'une région hautement industrialisée dans le transport intense à courte distance, ou aux besoins du transport à longue distance entre les régions du Canada, demeure presque exclusivement un service de ville à ville. Tel qu'il est organisé, il effectue surtout le halage par rail et par route des chargements ferroviaires entre les villes industrielles. Il ne dessert pas les gares intermédiaires entre les principaux centres industriels. Ainsi, le Pacique-Canadien, avec un réseau rail-route de quelque 6,000 milles, dessert environ 25 villes.

Ce service de gare terminus à gare terminus a de l'importance puisque, dans la mesure où le service des porte-remorques enlève des marchandises aux services de fourgons des chemins de fer, on peut compter qu'il élargira le rôle du camionnage dans l'ensemble de l'industrie du transport. Le secteur de la cueillette et de la livraison du camionnage capillaire a nécessairement pris de l'ampleur pour desservir les points intermédiaires. En ce sens, l'expansion du service rail-route a stimulé l'extension correspondante du camionnage à courte et à moyenne distance. Un stimulant semblable peut s'exercer sur le camionnage à longue distance, car le service rail-route de gare terminus à gare terminus confère un avantage de temps et de distance au camionnage direct dans les régions entourant le point de livraison du service rail-route qui sont le plus proches du point de départ.

Projets relatifs au transport rail-route

Bien que les routes et les installations rail-route se développent rapidement, seuls deux des cinq plans bien connus des États-Unis fonctionnent entièrement au Canada. On peut attribuer la limitation de la

[1] En 1960, le National-Canadien assurait le service rail-route hors des provinces Maritimes uniquement pour les remorques qu'il possédait. Dans l'Ouest du Canada, aucun service rail-route n'était fourni par le National-Canadien, mais on transportait les remorques des sociétés de camionnage par location. Le Pacifique-Canadien transportait les remorques de location dans toutes les régions, mais son service rail-route pour ses propres remorques était négligeable dans l'Ouest du Canada et les provinces Maritimes.

réalisation des plans en partie à ce que les chemins de fer sont propriétaires de certaines des sociétés importantes de camionnage[1]. Les cinq plans des États-Unis peuvent être brièvement exposés ainsi[2]:

I Le chemin de fer fournit les wagons plates-formes et le service, et les voituriers de la route par location fournissent uniquement la remorque devant être expédiée.
II Les chemins de fer manutentionnent leurs propres remorques.
III Arrangement exposé dans le paragraphe I, mais les remorques appartiennent à des voituriers ou expéditeurs privés.
IV L'expéditeur fournit et la remorque et les wagons plates-formes.
V Le plan comporte un tarif conjoint rail-camion, qui permet au chemin de fer ou au voiturier de la route d'accepter des expéditions en provenance ou à destination du territoire de l'autre. Ce plan a plus d'importance aux États-Unis, où il faut plus de services intermédiaires de lignes qu'au Canada.

Le plan II, en vertu duquel les chemins de fer manutentionnent leurs propres remorques, a pris naissance au Canada en 1962. Il a grandi lentement au début. Plus récemment, on l'a intégré et coordonné dans les services généraux des marchandises qu'offrent les chemins de fer, et il a connu une expansion soutenue.

Le plan I, qui concerne le transport des remorques de location, s'est développé plus rapidement au Canada que le plan II, et on dit qu'il ajoute des recettes profitables au revenu des chemins de fer. En 1960, il représentait environ 75 p. 100 de l'ensemble du service porte-remorques au Canada, tandis que le plan II fournissait le reste, soit 25 p. 100[3]. Le plan I n'est pas accessible à tous les camionneurs. Jusqu'ici, il a été réservé aux camionneurs ayant des trajets routiers établis entre les points desservis par le rail et la route. Le tarif applicable au plan I (nº 38D) limite le service aux remorques de location des camionneurs titulaires des permis de route requis et qui ont préalablement négocié des contrats avec les sociétés ferroviaires. En somme, les accords sont négociés uniquement avec les camionneurs importants. Les camionneurs ne jouissant pas de ce service ont prétendu que les accords constituent de la discrimination de la part des chemins de fer, bien que la question n'ait pas encore été décidée par les tribunaux.

Les plans III et IV, visant le transport des remorques propriété des expéditeurs, sont encore à l'étude au Canada. Un certain nombre d'expéditeurs se sont montrés intéressés à négocier des arrangements sous le régime du plan III, mais, jusqu'ici, les expéditions faites d'après ce plan ont eu dans une forte mesure un caractère d'essai.

[1] Voir *Canadian Transportation*, janvier 1960, exposé de M. A. E. Jenner, directeur des services rail-route du Pacifique-Canadien, page 31.

[2] Un exposé complet de ces cinq plans des États-Unis se trouve dans l'appendice I. D'autre part, on a récemment employé aux États-Unis un sixième plan comportant l'utilisation des remorques pour les expéditions représentant moins d'une wagonnée.

[3] Environ un tiers de la proportion de 75 p. 100 de l'ensemble du service rail-route, fourni en vertu du plan I au camionnage par location, était destiné aux sociétés de camionnage par location propriété des chemins de fer.

En ce qui concerne les chemins de fer, l'un et l'autre ont eu avec les expéditeurs des entretiens préliminaires au sujet des plans III et IV. Mais ils ont tous deux déclaré qu'ils sont très satisfaits de la façon dont les plans I et II fonctionnent. En confinant le service rail-route à ces deux plans, les chemins de fer du Canada espèrent peut-être répondre à tous les besoins des expéditeurs en matière de transport, plutôt qu'à ceux des expéditeurs qui dépendent exclusivement du secteur rail-route[1]. Telle semble être la tendance dans le transport des autos. Par exemple, le Pacifique-Canadien a récemment mis à point une nouvelle remorque de 40 pieds (automobiles-marchandises), qui transportera quatre nouvelles automobiles dans un sens et des marchandises générales au retour. La société *Smith Transport* a commencé à l'utiliser à l'automne de 1959, dans le service rail-route. Dans le passé, les fabricants d'automobiles considéraient le transport comme une opération en un seul sens. La nouvelle remorque automobiles-marchandises, compte-t-on, suscitera une double économie, en réduisant les frais des trajets de ligne par l'emploi du service rail-route et en assurant un chargement de retour là où les voituriers d'automobiles revenaient d'ordinaire à vide. On prévoit une grande demande pour l'utilisation de ces services relativement aux expéditions d'automobiles dans l'Ouest du Canada.

Avec l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent et l'achat, par la société *Canada Steamship Lines,* des sociétés *Kingsway Transport, Gosset and Sons* et *Arrow Transit,* on comptait fortement que le «fishyback», c'est-à-dire le chargement des remorques sur les bateaux, se développerait rapidement. Toutefois, le plan n'a pas encore manifesté beaucoup d'expansion. Le fait peut s'expliquer en partie par la nécessité qu'il y a de rénover les navires existants pour pouvoir efficacement en consacrer l'espace utile à l'arrimage des remorques. Certains navires, principalement aux États-Unis, ont déjà été modifiés de la sorte, à prix d'or. Les constatations laissent supposer qu'il serait plus économique de construire des navires spécialement destinés à l'arrimage des remorques et des autres containers. Peu de progrès ont été jusqu'ici accomplis dans la construction de navires canadiens destinés au transport des remorques et autres containers, mais ce qui s'est passé récemment aux États-Unis dans l'architecture navale indique que, à l'avenir, la construction des bateaux destinés au transport des marchandises générales pourrait bien mettre l'accent sur le transport des marchandises en caisse.

---

[1] Une des difficultés essentielles des chemins de fer aux États-Unis est la proportion croissante du transport-marchandises qu'effectuent individuellement les expéditeurs au moyen de leur propre outillage ou d'un outillage loué. Une étude dont l'*Interstate Commerce Commission* a fait rapport en 1958, montrait que 201 des 325 fabricants interrogés exécutaient leur propre camionnage et que 40 autres projetaient de faire de même. L'étude montrait également que les chemins de fer touchaient 24 p. 100 du dollar provenant du transport des marchandises, les voituriers publics de la route, 39 p. 100, et les voituriers des entreprises privées, des coopératives, ou engagés par contrat, 26 p. 100. *Barron,* 4 août, 1958 p. 3.

Équipement et installations

Les caractéristiques principales de l'équipement et des installations du transport rail-route sont la simplicité et l'économie, en comparaison des exigences des services de transport classiques. La nature de l'exploitation le montre, de même que les opérations que comporte le service rail-route. Les tracteurs routiers hâlent les remorques aux gares terminus du transport rail-route et reculent sur des rampes, pour les charger sur des wagons plates-formes (chaque voie peut recevoir de 5 à 12 wagons, ou davantage) (Figure 1). Une équipe de deux hommes, qui affermit les remorques, peut s'occuper même de cinq rampes. Les wagons plates-formes chargés, étant directement triés à mesure du chargement, peuvent alors être formés en trains, amenés à la gare du départ et accrochés à de rapides locomotives de trains de marchandises ou de voyageurs (figure 2).

Par conséquent, les caractéristiques essentielles d'une gare terminus rail-route sont une provision de wagons plates-formes munis d'attaches à remorque, une voie d'évitement terminée par une simple rampe de chargement, et une aire de stationnement. Ces installations sont ordinairement peu coûteuses. Dans une étude récemment pratiquée aux États-Unis on comparait les installations de la gare terminus camions-wagons de Kearney (New Jersey) avec l'espace occupé par la gare-terminus industrielle à Trenton (New Jersey). Les deux établissements manutentionnaient à peu près la même quantité de marchandises. La gare terminus du service rail-route comprenait 19,700 pieds de voies ferrées et 15 branchements (aiguilles). La gare terminus régulière comprenait 185,530 pieds de voies ferrées et 265 branchements. Aux prix courants, les voies ferrées et les branchements de la gare terminus rail-route de Kearney avaient coûté, estimait-on, $279,039 et celles de Trenton, $3,031,645, c'est-à-dire au delà de dix fois plus[1]. En outre, il fallait beaucoup moins de travail pour manutentionner la même quantité de marchandises dans la gare terminus du service rail-route. Les faibles mises de fonds et les frais de manutention peu élevés que représentent les gares terminus rail-route donnent aux chemins de fer une occasion réelle de faire des économies[2]. Il peut également y avoir des économies dans les frais des trajets de ligne.

---

[1] *Brief of Defendant Railroads*, pp. 52-59, *Eastern Central Motor Carriers Association Inc.*, c. *Baltimore and Ohio Railroad Company* et autres, Dossier I.C.C. n° 32533, et autres, 7 janvier 1959, dont des passages sont cités dans *Piggyback and The Future of Railroad Transportation*, de John G. Shott, Washington, 1960, pp. 39-43.

[2] Les dépenses de premier établissement sont un poste important des frais des chemins de fer. Une estimation approximative mettrait les deux tiers des immobilisations ordinaires des chemins de fer dans les biens immeubles et un tiers dans les locomotives et les wagons. Une proportion d'environ 80 p. 100 des dépenses des chemins de fer est affectée aux biens immeubles et à l'organisation, tandis qu'une proportion de 20 p. 100 est consacrée à l'exploitation des trains. Par conséquent, le service rail-route offre aux chemins de fer l'occasion de réduire les dépenses dans le secteur des frais principaux.

53745-6—10

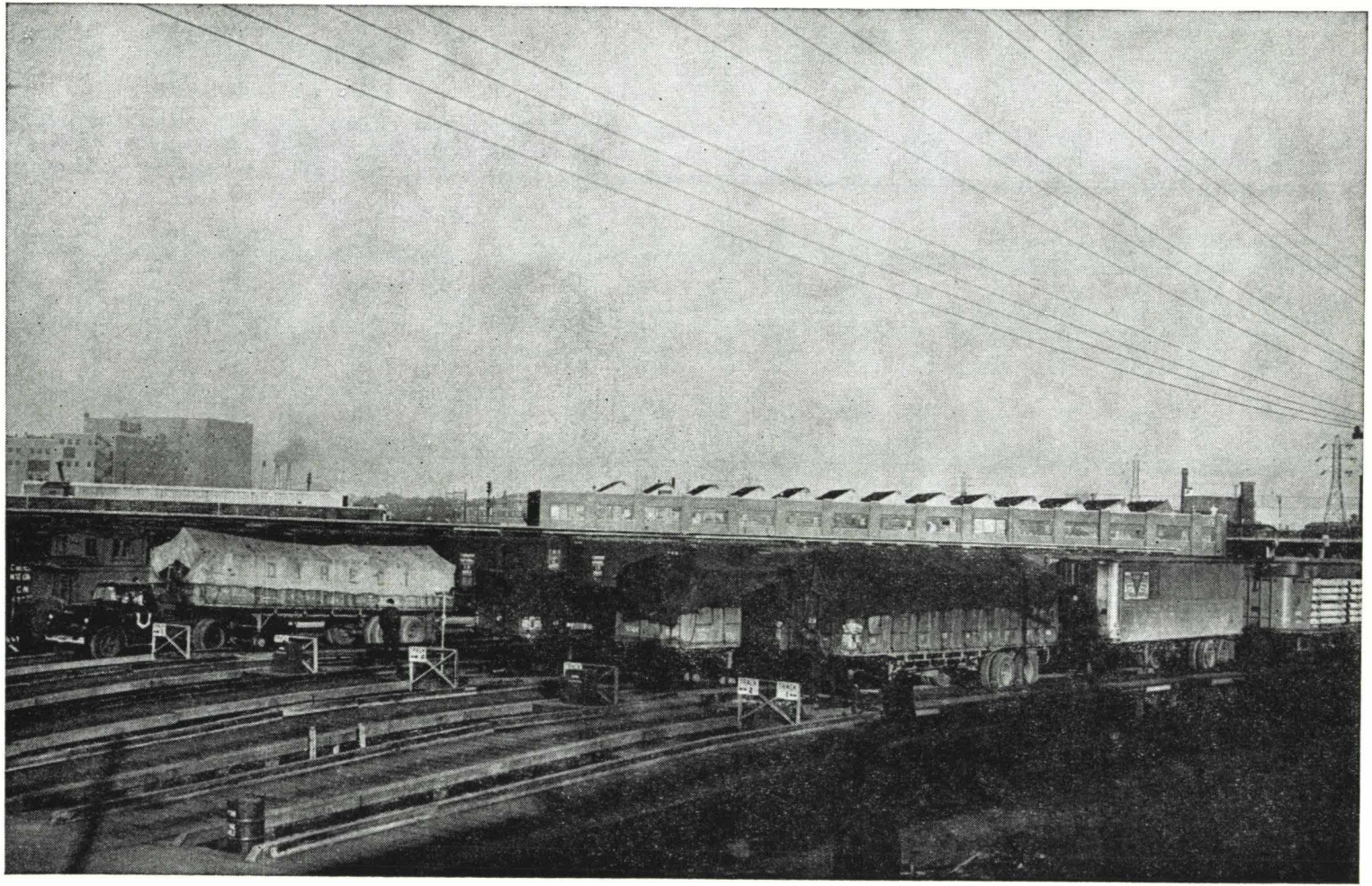

Figure 1

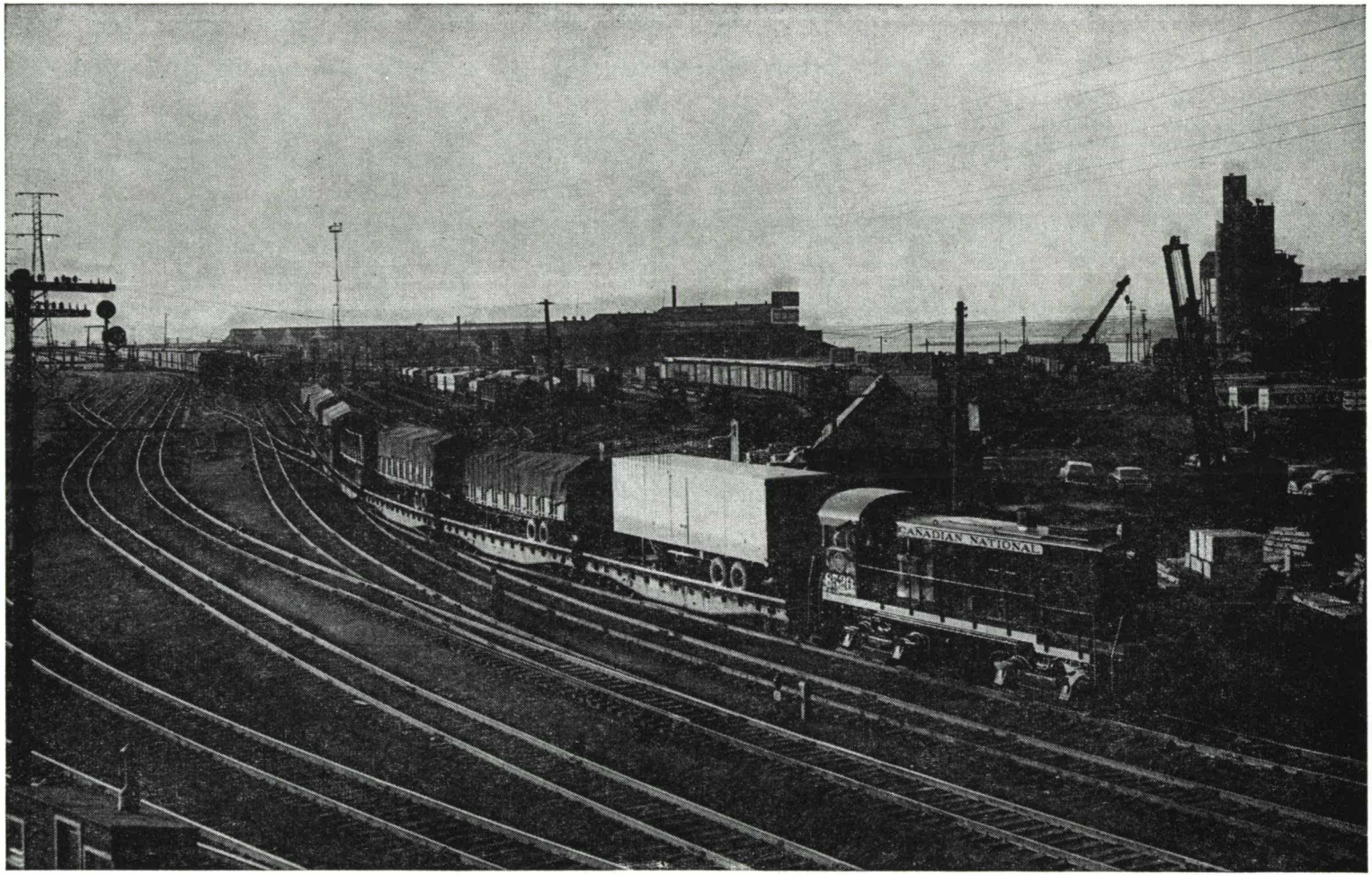

Figure 2

On place maintenant les gares terminus rail-route dans les banlieues des villes, aux endroits donnant facilement accès aux principales routes, de façon que l'étape du camionnage puisse être accomplie rapidement. Jusqu'ici, le chargement au bout des rampes s'est révélé des plus efficaces. Dans certains cas, le chargement de côté, avec des monte-charges à fourche, a été tenté, mais il reste encore à perfectionner, pour l'emploi de cette méthode, des containers économiques et commodes, les wagons plates-formes et l'outillage de chargement. Cependant, les chemins de fer poursuivent des recherches étendues dans ce domaine[1].

Relativement aux wagons plates-formes du service rail-route, les chemins de fer du Canada ont adopté une attitude très pratique et ont maintenu les frais à un bas niveau en adaptant les wagons plates-formes primodialement à la manutention des remorques régulières de la route. Comme on le relève plus bas, cette attitude contrastait de façon marquée avec celle qu'ont adoptée les chemins de fer des États-Unis.

Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont tous deux commencé par l'emploi des wagons plates-formes réguliers, qu'on a modifiés le plus simplement possible en ajoutant une attache convenant à toutes les remorques (Figure 3), des rails de direction sur les côtés et un court appontement à charnières dans le bout, pour servir de traversine entre les wagons[2]. Le National-Canadien a adapté 120 de ses wagons plates-formes de la façon indiquée, et ces wagons ont été mis à la disposition des voituriers publics de la route à la fin de 1957. Le Pacifique-Canadien en a adapté 200.

Mais les wagons plates-formes réguliers n'avaient pas été construits ou équipés en vue de la rapidité et de l'usage continuel qu'exige le service rail-route[3]. Par conséquent, à mesure qu'on construisait au Canada de nouveaux wagons plates-formes, on les modifiait particulièrement en vue du service rail-route. Ces wagons étaient équipés de roues d'acier, de coussinets à rouleaux, d'un pont d'acier, de rails de protection, d'une attache escamotable et de tabliers pour le chargement de bout. On ajouta certains des générateurs mûs par essieux, qui devaient servir aux remorques réfrigérées. A la fin de 1959, le Pacifique-Canadien avait 951 wagons plates-formes affectés au service rail-route, dont 600 étaient de ces wagons spécialement construits pour le service rail-route. A la fin de la même

[1] Voir A. E. Jenner, directeur des services rail-route du Pacifique-Canadien dans *Canadian Transportation*, août 1959, pp. 32 et 33.

[2] Dans certains des premiers wagons plates-formes convertis, les remorques étaient fixées avec des chaînes, des vérins et des cales. L'attache escamotable ACF aujourd'hui utilisée ancre la cheville de la remorque à la hauteur appropriée et élimine donc le besoin d'autres attaches.

[3] On estime à 35 à 45 milles le nombre moyen de milles que parcourt quotidiennement un fourgon régulier, contre les 160 milles que parcourent dans une journée les wagons plates-formes du service rail-route.

53745-6—10½

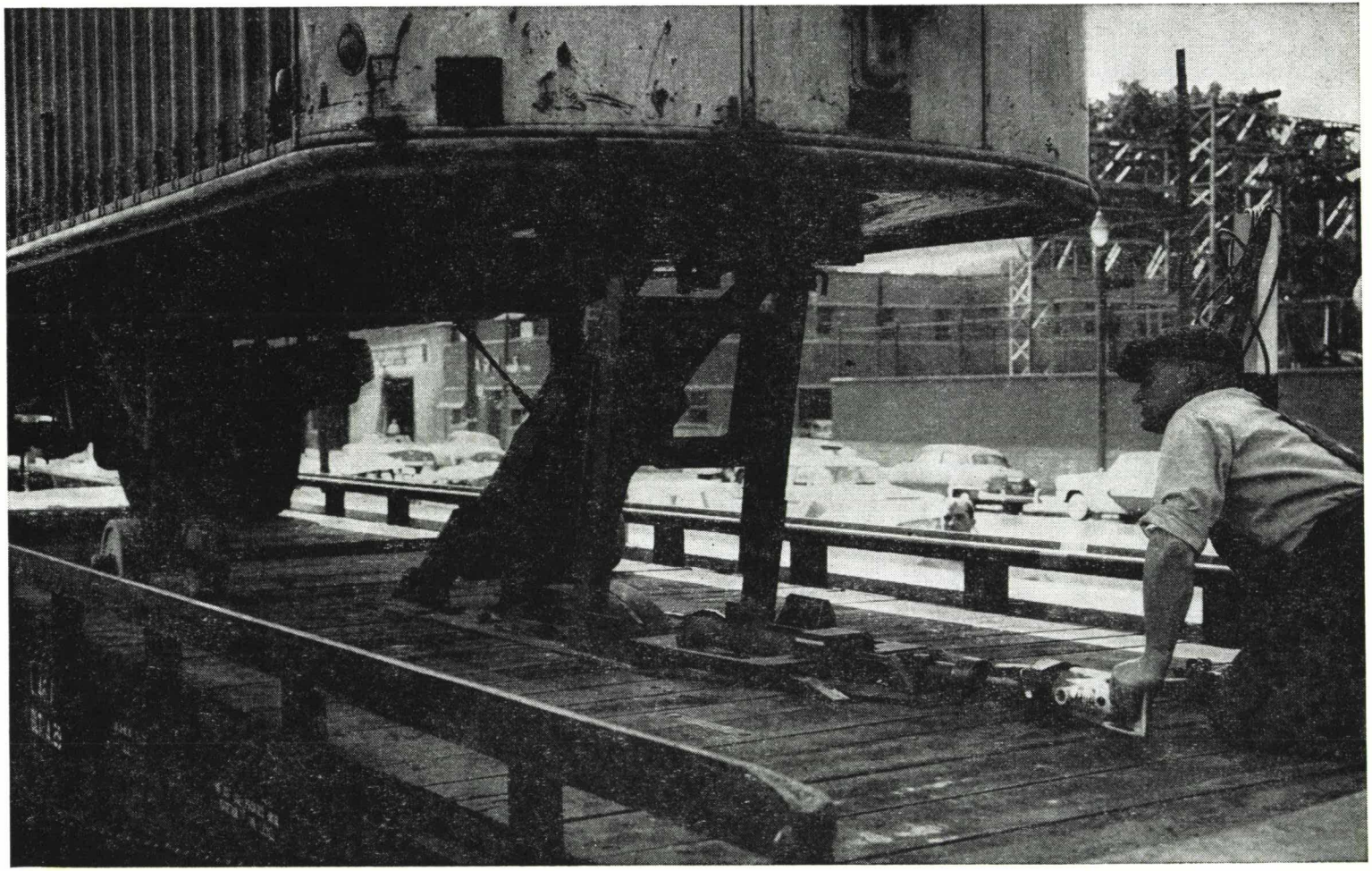

Figure 3

année, le National-Canadien avait 706 wagons plates-formes et environ la même proportion de nouveaux wagons[1].

Plusieurs des caractéristiques de ces wagons de service rail-route au Canada sont dignes de remarque. Presque tous ces wagons, ceux du National-Canadien et ceux du Pacifique-Canadien, sont équipés avec des attaches escamotables ACF servant à l'ancrage des remorques. Le fait est significatif. Il montre que le service rail-route au Canada se fonde tout d'abord sur l'emploi des remorques ordinaires de la route, plutôt que sur des containers spéciaux, comme aux États-Unis. Les chemins de fer du Canada, en rendant les services rail-route uniformes et en les normalisant dans tout le Canada, semblent avoir profité des expériences faites aux États-Unis, dans lesquelles la diversité du matériel a suscité des complications à la fois dans les frais et dans le service.

Une autre différence est la capacité des wagons plates-formes. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont tous deux adopté principalement le wagon plate-forme pour une remorque, de 46 pieds de longueur, comme étant le mieux approprié (figures 4 et 5). Les dimensions de ce wagon plate-forme permettent aux chemins de fer de transporter n'importe quelle remorque, grosse ou petite, et d'accorder à chacune des remorques un service individuel. La plupart des chemins de fer des États-Unis ont adopté le wagon plate-forme de 85 pieds, pouvant accommoder deux remorques. On a estimé que les wagons plates-formes pour deux remorques représentaient moins de 10 p. 100 de la quantité globale employée dans le service rail-route au Canada.

Relativement aux progrès accomplis jusqu'ici au Canada dans le service rail-route, on a peu mis l'accent sur les containers spéciaux utilisés à bord des porte-remorques. A cet égard, les containers spéciaux sont de grosses caisses qui peuvent facilement passer d'un moyen de transport à l'autre, principalement les services de route, de rail ou d'eau. Ces containers sont pour la plupart faits d'aluminium; ils sont de différentes dimensions, les plus grands correspondant à une remorque. Les camions munis de monte-charge à fourche peuvent les charger et les décharger, mais leur emploi exclusif comporte l'inconvénient de nécessiter l'uniformisation complète des wagons plates-formes, du matériel de chargement et des véhicules routiers aux fins des échanges entre les chemins de fer et de la manutention à tous les points de livraison. Mais les avantages des containers sont, d'autre part, considérables: la réduction du nombre des caisses pourrait augmenter les recettes par tonne, la résistance au vent est moindre dans le transport ferroviaire, et parfois le chargement ou le déchargement est plus facile et plus rapide.

[1] *Railway Age*, 2 novembre 1959, p. 36.

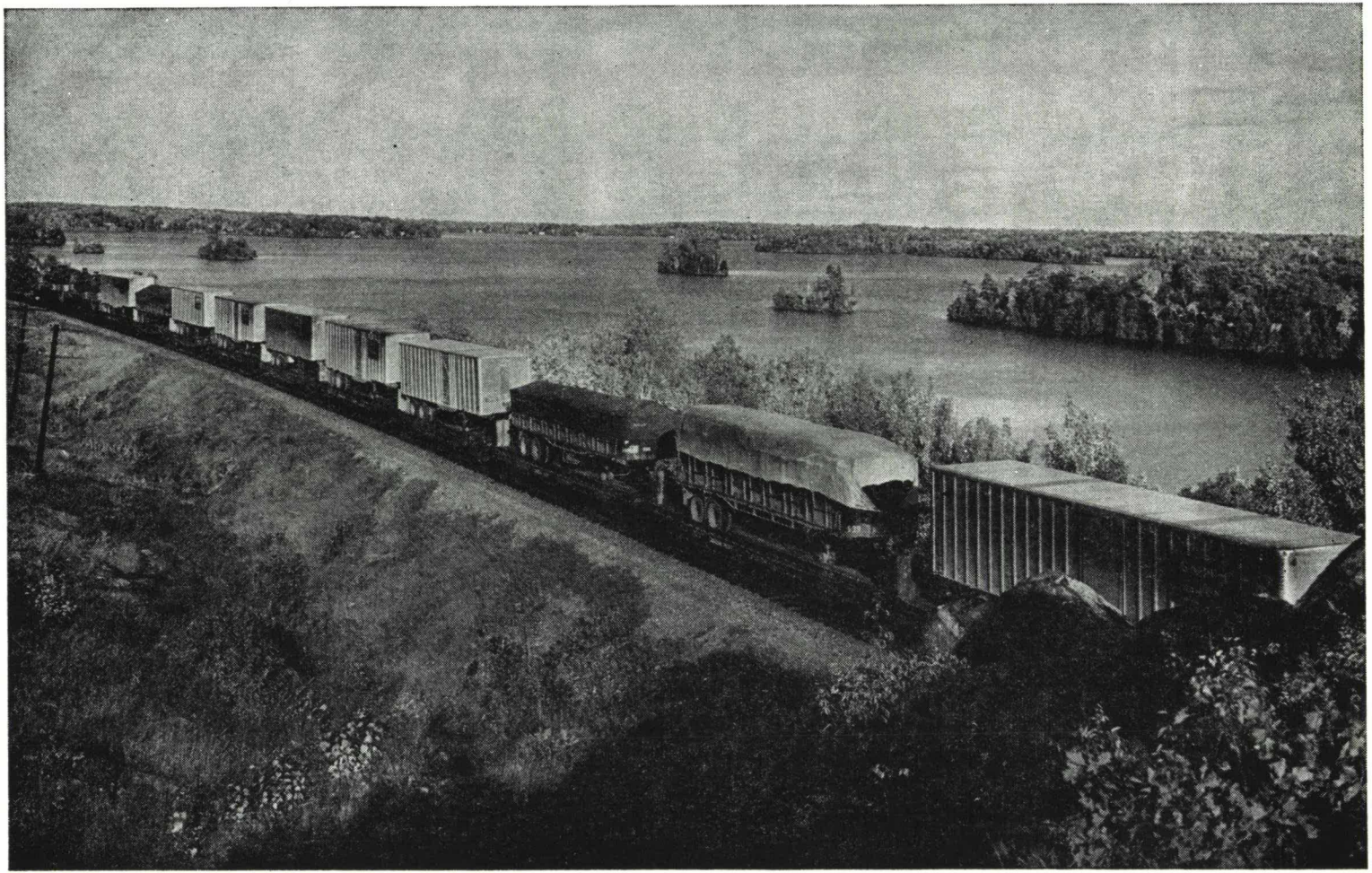

Figure 4

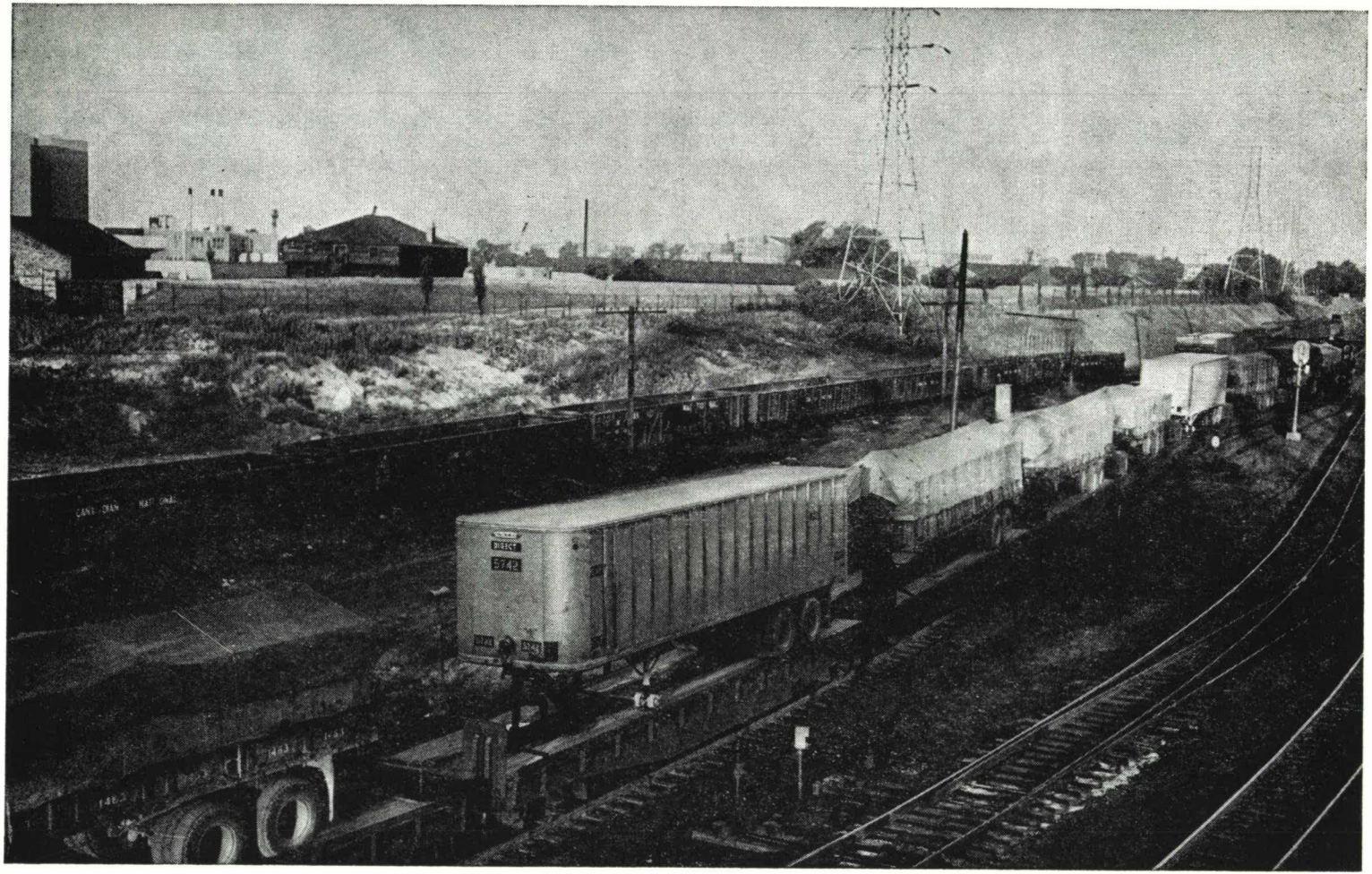

Figure 5

Dans des proportions limitées, on utilise aujourd'hui au Canada des containers spéciaux[1], dont les chemins de fer[2] reconnaissent les avantages. Mais ces containers n'étaient pas considérés comme l'ultime objectif dans le transport rail-route comme pourraient le laisser croire les progrès réalisés aux États-Unis. Le Pacifique-Canadien a insisté sur le fait que l'utilisation des remorques de route n'est pas simplement un pas intermédiaire en direction de techniques faisant exclusivement usage des containers, mais qu'elle pourrait bien demeurer une méthode établie en permanence[3]. Autrement dit, il y a vraisemblablement des avantages considérables à continuer à concentrer les efforts principalement sur l'emploi des remorques de route pour le service rail-route. En somme, les avantages de leur emploi résident dans leur simplicité et dans la facilité avec laquelle on peut les faire passer de la route au rail, et réciproquement, et dans les mises de fonds inférieures que nécessite un minimum d'outillage spécialisé. Pour employer des containers spécialisés dans le service rail-route, il faudrait effectivement toute une nouvelle série d'équipement et d'installations, une normalisation beaucoup plus poussée des opérations, une uniformisation plus considérable des containers, des wagons plates-formes et des méthodes de chargement. Le manque de souplesse des containers spécialisés signifierait également une augmentation sensible des retours à vide par rapport aux remorques de route.

On n'a pas encore mis à point des containers et des wagons plates-formes efficaces et économiques pouvant servir à ces fins. C'est pourquoi une application étendue des containers spécialisés du service rail-route pourrait bien ne pas venir bientôt au Canada. Les chemins de fer ayant principalement mis l'accent sur l'emploi des remorques de route pour le service rail-route, ils ont pu développer l'usage du porte-remorques plus rapidement et avec des placements supplémentaires relativement moindres qu'aux États-Unis. Ces considérations portent à croire que l'emploi au Canada des containers spécialisés du service rail-route progressera lentement et pourrait bien ne jamais devenir général.

En même temps, lorsque le mouvement du transport semble le justifier, on perfectionne de nouvelles remorques, ayant une plus grande flexibilité et une plus grande capacité. Un exemple récent est la création par le Pacifique-Canadien du nouveau wagon automobiles-marchandises[4].

---

[1] Par exemple, le National-Canadien emploie des containers spécialement isolés et réfrigérés pour le transport rail-route du poisson frais, des provinces Maritimes au centre du Canada.

[2] Voir A. E. Jenner, directeur des services rail-route du Pacifique-Canadien, dans *Canadian Transportation*, janvier 1960, p. 31.

[3] *Ibid.*

[4] C'est là un nouveau porte-automobiles, construit par la société *Strick*, de Philadelphie. Acheté à la fin de 1959 par *Smith Transport* en vue du service rail-route dans l'Ouest, ce porte-automobiles, surtout fait d'aluminium, doit amener les automobiles dans l'Ouest et, les rampes et les cloisons en ayant été dégagées, transporter au retour des marchandises en vrac. Ce porte-automobiles promet des services rentables à tous les intéressés. Le porte-automobiles a été acheté en même temps que le nouveau fourgon de 50.5 pieds, destiné à transporter quatre automobiles. Le Pacifique-Canadien en a commandé 500 unités.

Tarif

Depuis 1958, année où a commencé au Canada la publication du tarif rail-route, des taux spéciaux ont été établis relativement aux divers services, y compris des taux distincts pour les remorques qui étaient la propriété des chemins de fer, pour les voituriers de la route par location, les transporteurs d'articles de ménage et les filiales des chemins de fer.

Le tarif relatif au transport des remorques de voituriers routiers de location, conformément au Plan I, va de 61 cents les cent livres pour le trajet Montréal-Vancouver[1]. Le tarif est établi d'après le poids réel de la charge sans compter celui de la remorque proprement dite, la charge minimum étant fixée à 34,000 livres. Les taux relatifs au transport des remorques vides, pour ce qui est des deux parcours précités, sont établis à 35 cents et à $3.60 respectivement, le poids minimum étant fixé à 20,000 livres[2]. En ce qui concerne le transport des remorques, les chemins de fer n'offrent aucun service de protection contre la chaleur ou le froid; la réfrigération, lorsque l'expéditeur y pourvoit, doit être effectuée selon une méthode approuvée.

Le service rail-route prévu en vertu de ce tarif (38D) n'est pas mis à la disposition de toutes les compagnies de transport par camion. Ce service ferroviaire est restreint aux compagnies de transport par camion de louage qui détiennent des provinces intéressées les permis nécessaires les autorisant à emprunter les parcours routiers qui relient les villes desservies par le service rail-route. En outre, avant de pouvoir expédier des remorques par chemin de fer, la compagnie de transport par camion doit avoir conclu au préalable un contrat avec la compagnie ferroviaire en cause. A peu d'exceptions près, ce tarif vise n'importe quel axe reliant deux localités desservies par le service rail-route.

Les taux relatifs au transport d'articles ménagers que renferment les semi-remorques (Plan I également) relèvent d'un tarif distinct (tarif-marchandises 37A de la CFA). A cet égard, il en coûte par exemple 44 cents les cent livres pour le trajet Montréal-Toronto et $3.85 pour le trajet Montréal-Vancouver. Le poids minimum est fixé à 20,000 livres et les taux s'appliquent autant aux remorques vides qu'aux remorques chargées. Ces taux, sensiblement inférieurs aux taux de transport par camion de louage, se révèlent particulièrement attrayants pour les déménageurs. Ce tarif vise également n'importe quel axe reliant deux localités desservies par le service rail-route.

---

[1] Tarif-marchandises n° 38D de la *Canadian Freight Association*, en vigueur depuis le 4 janvier et le 4 février 1960.

[2] Une certaine compagnie de transport par camion a signalé qu'elle désassemble ses remorques censées revenir à vide, en charge deux ou trois sur une autre et les expédie ainsi par service rail-route pour le voyage de retour.

Les chemins de fer ont établi des tarifs pour le transport de leurs propres remorques (Plan II), y compris le service de livraison qui consiste à aller chercher la marchandise chez l'expéditeur et à la livrer au destinataire. Par exemple, le tarif CM nº 195 du National-Canadien en est un. Ce tarif prévoit une échelle graduée de taux (calculée d'après le nombre de tonnes) pour le transport entre telle et telle localité. Vu qu'il s'agit avant tout d'un tarif de concurrence, l'application de ces taux est restreinte à des cas tout à fait particuliers[1]. Par exemple, ce tarif prévoit des taux pour le transport de Windsor à Toronto et de Toronto à Halifax mais n'en prévoit aucun pour le transport direct de Windsor à Halifax. Une autre caractéristique de ce tarif, c'est que les cinq localités des provinces Maritimes où le National-Canadien a des rampes de déchargemeent servent de gares-terminus pour l'acheminement du trafic rail-route (Plan II) par autoroute à bon nombre de petites localités dans un rayon de 50 milles[2]. Pour montrer la concurrence qu'exerce ce tarif CM nº 195 signalons que le taux de Montréal à Toronto, y compris le service de livraison, est de 67c. les cent livres, pour les expéditions de 15,000 livres ou plus. Le taux exigé pour ce même parcours par les compagnies de location est de 61c. sans compter le service de livraison. Ces deux taux sont donc à peu près analogues si l'on tient compte des frais que comporte la livraison.

Le Pacifique-Canadien, dans le cas de l'une de ses filiales (la *Canadian Pacific Transport*), a établi un tarif de taxes convenues (CTC(AC)474) pour l'expédition de remorques par wagon plateforme. Ce tarif exige qu'au moins 70 p. 100 de l'ensemble du trafic commercial tonnes-mille pour un an soit expédié par le Pacifique-Canadien. Ces taux visent les remorques, vides ou chargées, de 35,000 livres au maximum, y compris la remorque proprement dite. Pour le parcours Winnipeg-Edmonton, il en coûte, par exemple, $203. Pour chaque mille livres au-dessus du maximum de 35,000, il en coûte 4 p. 100 de plus.

Avant de se prononcer sur ces tarifs porte-remorques, signalons qu'il s'agit d'un service relativement nouveau au Canada, qu'on n'en est encore qu'à l'étape d'essai et qu'en conséquence certains taux sont susceptibles d'être modifiés. Rien n'indique cependant que les tarifs établis sont provisoires ou susceptibles d'être modifiés au fur et à mesure qu'évoluera le trafic. Sous réserve de ce qui précède, on peut affirmer que les taux et le service actuels du transport rail-route comportent une discrimination réelle ou possible selon les camionneurs, les trajets, la propriété des remorques et les denrées transportées.

Quant aux tarifs du transport de location, il est clair qu'en fournissant un service rail-route les chemins de fer n'assurent pas un service de

[1] Lettre en date du 1er juin 1960 du représentant, à Ottawa, du National-Canadien.
[2] *Ibid.*

voituriers publics. Le service rail-route n'est offert qu'aux compagnies de camionnage de location qui ont signé des contrats que les chemins de fer ont acceptés. Si cette exigence relative au contrat est maintenue, les chemins de fer auront beaucoup à dire dans le choix des camionneurs qui pourront à l'avenir jouir des avantages qu'offre le service rail-route (Plan I). Jusqu'à présent, rien n'indique qu'une compagnie authentique de transport par camion ait été mise au ban à cet égard.

Si le service rail-route doit être un service de voituriers publics, il faut considérer comme discriminant le tarif (38D) qui ne s'applique qu'aux camionneurs détenant un permis pour desservir un parcours routier correspondant. Toutefois, aussi longtemps que les gouvernements provinciaux auront le pouvoir exclusif d'autoriser et de réglementer le camionnage provincial et interprovincial, une telle disposition s'imposera peut-être afin d'éviter les conflits d'intérêt.

En outre, il est évident, semble-t-il, qu'il y a disparité de traitement quant aux taux établis à l'égard des divers parcours. Par exemple, le taux relatif au transport de location pour le parcours Montréal-Toronto (61c. le cent livres) est un peu en deçà de 3.6c. par tonne-mille (calculé d'après un poids minimum de 34,000 livres). Le taux pour le trajet Montréal-Winnipeg ($4.46 le cent livres) est de 6.6c. la tonne-mille. Le taux relatif au parcours Montréal-Ottawa ($1.09) est plus de 18c. la tonne-mille. Le taux relatif au parcours Montréal-Ottawa est évidemment un peu plus élevé que celui du parcours Montréal-Toronto, étant donné le trajet plus court et les frais relativement plus élevés du chargement et du déchargement. Toutefois le taux relatif au trajet Montréal-Winnipeg semble relativement élevé par comparaison à celui du trajet Montréal-Toronto, étant donné que la distance est beaucoup plus plus grande et les frais de chargement relativement moins importants[1]. D'autre part, le trafic porte-remorques Montréal-Toronto étant beaucoup plus volumineux, les frais de chargement et d'acheminement peuvent être réduits puisque les trains complets sont plus nombreux que dans le cas du trajet Montréal-Winnipeg.

Par ailleurs, tous les taux du tarif 38D sont relativement plus élevés que ceux du tarif 37A (articles ménagers). De Montréal à Toronto, le taux régulier relatif aux remorques de location est de 61c. les cent livres en comparaison de 44c. pour les articles ménagers; de Montréal à Winnipeg, $4.46 en comparaison de $1.89; de Montréal à Vancouver, $8.85 en comparaison de $3.85. Il n'est donc pas étonnant de voir que le transport des articles de ménage est passé pour une large part, du camion au service rail-route.

[1] Le tarif (38D) est considéré comme étant un tarif de concurrence, de sorte que ni le «pont» ni la subvention spéciale ne sauraient le réduire. Comme les taux relatifs aux remorques transportées de Montréal à Halifax en vertu de ce tarif ne s'appliquent qu'aux chemins de fer, on n'a pu établir de comparaison analogue dans ce cas.

Si, pour le parcours Winnipeg-Edmonton, on compare les taux de transport par camion de location (38D) avec les taux consentis en vertu des taxes convenues, on constate que pour le transport d'une remorque chargée il en coûtera $465 à l'expéditeur qui a recours au camion de location, tandis qu'il en coûtera $203 à celui qui a recours à le *Canadian Pacific Transport* en vertu d'un contrat relatif aux taxes convenues.

En résumé, disons qu'une grande disparité de traitement existe pour ce qui est des taux de transport et des parcours; que des taux de transport relativement bas ont été établis à l'égard des parcours qui attireraient un fort volume de trafic (par exemple, dans le cas des remorques de location qui empruntent le parcours Montréal-Toronto et des articles ménagers acheminés partout au Canada[1]). Les indices révèlent que les chemins de fer ont réussi à s'attirer du transport là où ils ont maintenu bas leurs taux relatifs aux porte-remorques.

Comparaison du développement du service au Canada et aux États-Unis

La diversité des techniques américaines

Au Canada le service porte-remorques a évolué d'une façon uniforme, mais aux États-Unis il se distingue par la grande diversité du matériel et par les gros investissements que les divers chemins de fer ont effectués afin d'aménager des installations spécialisées qui répondent aux besoins particuliers des divers chemins de fer. Dans ce pays, le grand obstacle à l'expansion du service rail-route est actuellement l'insuffisance de matériel uniformisé. La plupart du matériel utilisé est d'un ordre tellement spécialisé qu'un chemin de fer ne saurait utiliser les installations d'un autre chemin de fer[2].

Au chapitre de la diversité du matériel, disons d'abord qu'aux États-Unis le service rail-route comporte environ 9,000 wagons plates-formes. Environ la moitié d'entre eux seulement sont munis de l'attache ordinaire ACV utilisée au Canada. Les autres requièrent des attaches particulières, ou des rouleaux de chargement (comme le *Clejan*) ou des remorques-containers spéciales. Ce qui signifie que l'interchangeabilité du matériel rail-route n'est pas très répandue chez les chemins de fer. Les services ferroviaires en commun sont très limités parce que les chemins

[1] Outre les taux inférieurs, d'autres dispositions ont été prises afin de stimuler le trafic visé au Plan I. Voici ce que déclare M. H. B. Parr, directeur adjoint du mouvement des marchandises du National-Canadien: «Nous avons constaté que la concurrence qui découle de la réduction des taux de transport par fourgon, plus le service rail-route énoncé au Plan II, incitait davantage les camionneurs à recourir au service prévu au Plan I». *Railway Age*, 4 janvier 1958, p. 16.

[2] *Piggyback and the Future of Railroad Transportation*, par John G. Shott, Washington, 1960, p. 33.

de fer appelés à faire les raccordements trouvent peu pratique d'effectuer les échanges entre eux.

Cette diversité de wagons plates-formes aux États-Unis correspond à la diversité du matériel quant aux remorques et aux containers. Le *New York Central,* le *Milwaukee Road* et d'autres compagnies ferroviaires ont engagé des capitaux considérables dans le *Flexi-Van,* container qu'on peut déplacer en le roulant à bras sur son train de roulement routier jusque sur le wagon plate-forme. Le *Chicago, Rock Island and Pacific* a mis l'accent sur son *Convert-A-Frate,* qui comporte divers genres d'unités démontables[1]. La compagnie *Pullman Trailmobile* possède un container connu sous le nom de «PAT» qui consiste en un wagon plate-forme spécial muni d'un fourgon dépourvu de train de roulement. Les remorques utilisées de concert avec le *Clejan,* wagon plate-forme simplifié mais robuste en usage à l'heure actuelle aux États-Unis, doivent être spécialement équipées. Les indices révèlent que le nombre des appareils particuliers s'accroîtra davantage aux États-Unis au fur et à mesure que des appareils améliorés feront leur apparition sur le marché et que les compagnies ferroviaires se les disputeront afin de disposer du matériel le plus efficace et le plus rénumérateur quant aux services particuliers qu'elles entendent fournir.

D'après l'*Interstate Commerce Commission,* ce manque d'uniformisation pose un problème de plus en plus grave en ce qui concerne le service rail-route américain[2]. En limitant la possibilité de transférer des remorques d'un chemin de fer à l'autre, il entrave l'expansion future du service porte-remorque[3]. C'est pourquoi on a accordé beaucoup d'attention ces derniers mois, aux États-Unis, à la question des containers et de l'uniformisation.

Afin d'attaquer de front le problème que pose la diversité du matériel, on a organisé des coopératives en vue de mettre en commun les wagons dont on se sert pour assurer le service rail-route. La plus importante coopérative, la *Trailer Train Company of Haverford,* Pennsylvanie, compte plus de 3,000 wagons plates-formes mis en commun; elle les met, pour fins d'interchangeabilité, à la disposition de 18 compagnies ferroviaires et d'un commissaire de transport[4]. Cette méthode confère apparemment aux participants maints avantages sur les autres chemins de fer.

---

[1] *Ibid,* p. 28.

[2] *U.S. News and World Report,* février 1960, pp. 100-102.

[3] Un haut fonctionnaire de la *Montgomery-Ward* déclare que «les éléments hétérogènes dont se compose le matériel américain utilisé pour assurer le service rail-route font en sorte qu'il n'est pas possible aux expéditeurs de notre classe d'effectuer des expéditions directes en empruntant plusieurs voies ferrées». Voir *Dun's Review and Modern Industry,* juin 1959, p. 82.

[4] *U.S. News and World Report,* 1er février 1960, p. 100-102. En Californie, un certain nombre d'expéditeurs se sont formés en coopérative et mettent en commun des remorques et des wagons plates-formes, ce qui leur permet, estiment-ils, de réduire de 15 à 35 p. 100 les frais d'expédition de marchandises qu'ils auraient autrement à payer. Voir *Railway Age,* 23 février 1959, p. 9.

Les influences particulières au Canada

Les compagnies ferroviaires du Canada ne sont pas aux prises avec le problème que pose la diversité du matériel utilisé pour assurer le service rail-route. Comme nous l'avons signalé tantôt, elles ont pour ligne de conduite d'éviter cette diversité de matériel, mettant l'accent sur l'uniformisation et l'interchangeabilité, et de s'en tenir à l'emploi de remorques routières ordinaires.

Il a été possible de suivre une telle ligne de conduite au Canada parce que les compagnies ferroviaires canadiennes jouissent de certains avantages uniques. D'abord, vu qu'il n'existe au Canada que deux grands réseaux ferroviaires qui se livrent à l'exploitation du service rail-route, alors qu'on en compte une cinquantaine aux États-Unis, il a été plus facile, grâce à la collaboration, de mettre sur pied un service rail-route fondé sur l'uniformisation et l'interchangeabilité du matériel[1]. Ensuite, vu que le Canada compte relativement moins de routes transcontinentales et autres grand-routes que les États-Unis, on doit nécessairement avoir recours davantage aux chemins de fer pour le transport à longue distance. En conséquence, au Canada, le service rail-route est en mesure de concurrencer plus efficacement le camion pour ce genre de transport que ne peut le faire son homologue aux États-Unis. D'où il suit qu'on a pu se préoccuper davantage au Canada de mettre au point de nouvelles techniques. En outre, au Canada, les compagnies ferroviaires et les compagnies indépendantes de transport par camion ont fait preuve d'une collaboration plus étroite, ce qui a permis aux chemins de fer du Canada de compter sur une grande quantité de remorques routières pour assurer leur service rail-route, tandis qu'on ne pouvait en faire autant aux États-Unis. Enfin, vu que nos deux grands réseaux ferroviaires ont un service transcontinental on a pu établir un service rail-route à longue distance avec moins de matériel interchangeable d'un chemin de fer à l'autre qu'il n'en faudrait aux États-Unis. Ces transports sans arrêt épargnent du temps, réduisent de beaucoup le problème de l'interchangeabilité et les désaccords entre les compagnies qui se font concurrence.

Étant donné que les circonstances sont différentes, on peut s'attendre que le service rail-route évoluera d'une façon différente au Canada, même si le développement canadien a suivi, dans le temps, celui qui a été réalisé outre-frontière. Ces circonstances différentes, on les trouve dans bien des

---

[1] Il y a eu un début d'attaque concertée de ce problème en 1960 aux États-Unis, lorsque l'Association américaine des chemins de fer a constitué une équipe spéciale chargée particulièrement d'établir un code pour l'uniformité des règles visant les éléments interchangeables du service rail-route. Elle a constitué un autre groupe qui travaille à l'uniformisation des tarifs relatifs aux porte-remorques. Ces initiatives cependant ne sauront guère modifier le fond du problème, à savoir *l'uniformisation du matériel.*

domaines: containers, commissionnaires de transport, matériel loué, fusions, utilisation des plans, collaboration rail-camion, taux de transport et main-d'œuvre.

Les containers

En ce qui concerne le service rail-route, les containers ne jouent pas au Canada le rôle important qu'ils jouent aux États-Unis[1]. Si l'utilisation des containers est plus répandue aux États-Unis, pour ce qui est du service rail-route, c'est qu'on a voulu, étant donné la diversité du matériel utilisé, atteindre à une certaine uniformisation du matériel grâce à l'emploi de containers uniformes. Une fois réalisée cette uniformisation des containers, on aura, espère-t-on, pratiqué une ouverture dans le labyrinthe que constitue la diversité du matériel, et les expéditeurs américains pourront alors obtenir des taux pour le transport direct de marchandises par diverses lignes de chemin de fer. Toutefois, pour adapter les containers à cette fin, il faudra leur aménager des boîtes spéciales outre la remorque nécessaire à leur transport aux terminus ferroviaires. Ces boîtes spéciales ne nécessiteront pas seulement une mise de fonds supplémentaire mais entraîneront des frais de manutention supplémentaires au terminus en comparaison des remorques routières[2].

Aux États-Unis, on pourra probablement recouvrer ces dépenses supplémentaires si l'on parvient, grâce à ces containers, à régler le problème de l'interchangeabilité. Au Canada, où le matériel relatif aux porte-remorques est déjà interchangeable, ces containers spéciaux et uniformes continueront vraisemblablement à jouer un rôle tout à fait secondaire. Il est probable qu'au Canada les containers ne serviront qu'à quelques fins particulières. On a dit du service rail-route qu'il constituait «le premier pas vers l'emploi généralisé des containers»[3] aux États-Unis; toutefois, au Canada, où le

---

[1] Voici ce que déclare le professeur Geo. F. Baker, de l'Université Harvard: «Si, grâce aux containers, le matériel est interchangeable, on pourra alors faire l'expédition de marchandises n'importe où moyennant une seule feuille d'expédition et en ayant recours au moyen de transport le plus avantageux», *Dun's Review and Modern Industry*, juin 1959, p. 88. Au Canada, vu que les transporteurs sont moins nombreux et qu'ils fournissent un service transcontinental, les expéditeurs, en somme, ont toujours joui d'un tel service.

[2] Au terminus, les installations nécessaires au chargement latéral des containers sur les wagons plates-formes sont plus coûteuses que les rampes à chargement de remorques par l'extrémité.

[3] *Fleet Owner*, juillet 1959, p. 64. Aux États-Unis, on opte pour bien des raisons, pour le wagon plate-forme porte-containers au lieu du wagon plate-forme porte-remorques, mais «l'interchangeabilité à une grande échelle» entre le service routier et le service ferroviaire retient davantage l'attention. Un autre chargé de recherches déclare cependant: «Il est sans doute trop tôt pour affirmer que les containers supplanteront les semi-remorques classiques dont l'usage est grandement répandu à l'heure actuelle dans l'exploitation du service rail-route.» Voir *Piggyback and the Future of Railroad Transportation*, Washington, 1960, p. 27-28.

service rail-route compte principalement sur les remorques routières, qui sont suffisamment uniformes pour être interchangeables, il est peu probable qu'on pousse beaucoup plus loin l'emploi des containers, sauf pour certaines fins particulières, notamment les expéditions outre-mer.

Les services d'expédition

L'expédition des marchandises constitue une autre distinction entre l'évolution au Canada et l'évolution aux États-Unis. Les commissionnaires de transport sont des agents qui organisent le transport de marchandises de l'expéditeur au destinataire et qui marchandent avec les divers transporteurs afin d'obtenir les meilleurs prix et le service qui convient le mieux. Aux États-Unis, étant donné le manque de collaboration ou le manque d'uniformisation du matériel chez les compagnies ferroviaires proprement dites et entre ces compagnies et les compagnies de transport par camion, les compagnies de transport fluvial, et le reste, les services d'expédition ont passablement agrandi le champ de leur activité. Le service rail-route, qui compte sur l'interchangeabilité, a sans doute contribué à l'expansion des services d'expédition. Avec le temps, le service rail-route suscitera peut-être des compagnies qui se chargeront de tout le transport en utilisant les moyens de transport et le matériel qui répondront aux besoins du client, voilà ce que pense M. H. W. Von Miller, directeur de la Erié Railroad[1].

Ce besoin se fait peu sentir au Canada. Nos compagnies ferroviaires et nos compagnies de transport par camion agencent mieux leur activité en vue du service direct de l'expéditeur au destinataire que ne le font pareilles compagnies aux États-Unis. En conséquence, l'expansion du service rail-route au Canada n'a pas été accompagnée d'une expansion parallèle des services d'expédition.

La location

Le louage du matériel rail-route constitue une troisième circonstance différente. Au Canada, on loue très peu de matériel. Les chemins de fer sont propriétaires des wagons plates-formes qu'ils utilisent; aussi, les chemins de fer et les compagnies de transport par camion sont propriétaires des remorques dont ils se servent pour assurer le service rail-route. Aux États-Unis, la location de wagons plates-formes et de remorques[2] joue déjà un rôle de premier plan dans le service rail-route, sans doute à des fins d'uniformisa-

[1] *Barron's*, 4 août 1958, p. 17. Signalons, à titre d'exemple, que la *United States Freight Company* a réalisé, dit-elle, un chiffre d'affaires de 175 millions de dollars à titre de service d'expédition. M. Morris Forgash, président, prédit que d'ici dix ans les wagons plates-formes porte-remorques remplaceront les wagons ferroviaires dans la plupart des cas. Voir *Dun's Review and Modern Industry*, juin 1959, p. 63.

[2] La *Reading Railroad* loue les ⅙ de ces 250 véhicules routiers. *Railway Age*, 22 février 1960.

tion. Bon nombre de compagnies louent du matériel aux expéditeurs particuliers et aux chemins de fer[1]. Certaines d'entre elles sont des services d'expédition[2]. Cette location directe se rattache étroitement à la mise en commun du matériel par la *Trailer Train Company,* dont nous avons parlé tantôt. Donc, aux États-Unis, on a recours à la location et à la mise en commun du matériel pour contrecarrer la tendance vers la diversité et pour favoriser dans une certaine mesure l'uniformisation. Au Canada on n'a pas eu à prendre de telles mesures spéciales.

Fusions

Une quatrième circonstance différente, c'est que les chemins de fer et la ICC et autres se rendent de plus en plus compte aux États-Unis que les fusions de compagnies ferroviaires sont nécessaires et qu'elles comportent des avantages. Le service rail-route a démontré amplement que les chemins de fer y gagnent, à bien des égards, à se fusionner en vue d'offrir un service de transport rapide et direct d'une localité à l'autre. Toutefois, l'amélioration du service rail-route se heurte aux difficultés que présente le transfert (il s'agit souvent de plusieurs transferts) d'un transporteur à l'autre et ces revers font constater qu'il y aurait moyen de réduire les frais d'exploitation et d'améliorer le service si les chemins de fer intéressés conjugaient leurs efforts.

Plans

Les circonstances différentes que présente l'ambiance du domaine d'exploitation au Canada et aux États-Unis se reflètent considérablement dans le caractère différent des plans adoptés ici et là. Au Canada, le service rail-route est restreint au Plan I (le transport de remorques de louage par les chemins de fer) et au Plan II (le transport des remorques appartenant aux chemins de fer).

Au Canada, les trois quarts du trafic porte-remorques sont acheminés en vertu du Plan I. Aux États-Unis, les chemins de fer ont surtout opté pour les Plans II et III (le transport des remorques appartenant aux expéditeurs ou louées par eux), le Plan I n'étant pas généralement favorisé. Aux États-Unis, sur 50 des 114 chemins de fer de première classe qui offraient un certain service rail-route en 1959, 22 seulement assuraient un service con-

---

[1] La GATX, qui occupe le troisième rang parmi les grands fabricants de wagons ferroviaires, possède un ensemble de 65,000 wagons (y compris des wagons couverts et des wagons rail-route) et, une fois sur deux, c'est à elle qu'on a recours aux États-Unis pour le louage du matériel roulant (marchandises). *Business Week,* 8 novembre 1958. p. 54-56.

[2] La *U.S. Freight and Republic Carloading* est un service d'expédition qui loue des wagons plates-formes dont on se sert (PLAN III) pour assurer le service rail-route.

formément au Plan I tandis qu'au moins 44 pourvoyaient un service conformément au Plan II. Au moins 23 compagnies ferroviaires américaines offraient un service conformément au Plan III, tandis que 18 offraient le service prévu au Plan IV (l'expéditeur fournit le wagon plate-forme chargé d'une remorque[1]. Plusieurs compagnies ferroviaires des États-Unis ont adopté le Plan V qui comporte l'établissement de taux et de services en commun avec les compagnies de transport par camion[2]. Certaines ont adopté le Plan VI qui comporte le service d'expédition en wagonnée partielle.

Les nombreuses dispositions auxquelles on a recours relativement au service rail-route aux États-Unis sont attribuables, semble-t-il, aux efforts déployés par chacun des chemins de fer en vue de tirer tout le parti possible du transport. Ces efforts apparemment ne favorisaient guère les ententes relatives au transport, ni l'uniformisation du matériel et des services. Vu qu'on a de plus en plus recours aux Plans III et IV depuis quelque années, il semble bien que les compagnies ferroviaires des États-Unis comptent, de plus en plus sur les expéditeurs, les services d'expédition et les compagnies de louage de matériel pour leur procurer les wagons plates-formes et les remorques dont elles ont besoin. L'expansion rapide des services d'expédition et des compagnies de louage de matériel donne à entendre que les chemins de fer perdent peut-être la maîtrise qu'ils exercent sur la coordination du service rail-route. Certains indices révèlent que cet état de choses peut fort bien pousser les chemins de fer des États-Unis à faire le premier grand pas vers la fusion d'une grande partie de leur activité; une telle initiative leur permettrait d'assurer des services plus uniformisés et de mettre un terme aux transferts coûteux et difficiles qu'ils doivent effectuer à l'heure actuelle pour assurer un service direct, transferts qui sont un obstacle à leur amélioration.

Par contre, les chemins de fer du Canada ont éprouvé peu de difficultés à réaliser une coordination efficace leur permettant d'assurer un service rail-route direct d'un littoral à l'autre. En outre, limitant leur activité aux Plans I et II, sans écarter la possibilité d'adopter en partie le Plan III à l'avenir, ils ont pu conserver la haute main en matière de matériel et de service. En vertu du Plan 1, les chemins de fer du Canada se sont assuré un commerce de transport à la fois considérable et rentable tout en mettant un service utile à la disposition des compagnies de transport par camion de louage. Les chemins de fer des États-Unis n'ont exploité que dans une certaine mesure les services de transport rentables énoncés au Plan I.

---

[1] *Dun's Review and Modern Industry*, juin 1959, p. 64.

[2] La compagnie *Rock Island Railroad* et la compagnie *Consolidated Freightways* ont établi des tarifs communs dans douze États pour ce qui est du service rail-camion.

Le service rail-camion

Les tribunaux des États-Unis ont décidé qu'il était interdit aux chemins de fer de se procurer ou de mettre sur pied un service de camions, à moins que cet ensemble ne soit utilisé à la seule fin de compléter le service ferroviaire; cette décision peut fort bien avoir pour effet d'empêcher les compagnies de chemins de fer de tirer tout le parti possible du service rail-route réalisable[1]. Par contre, les chemins de fer du Canada ont largement étendu leur activité dans le domaine de l'acquisition de services de camions.

Ce qui signifie que les chemins de fer des États-Unis, comparativement aux chemins de fer du Canada, auront plus de difficultés à mettre sur pied les services de transport prévus aux Plans I et II. Au Canada, le service rail-route et le camionnage ont cherché à se compléter l'un l'autre, peu importe si les camions appartenaient aux chemins de fer ou à des compagnies indépendantes. En outre, il est permis aux compagnies ferroviaires du Canada de posséder des compagnies de transport par camion à titre de filiales, ces dernières exploitant leur commerce en tant que voituriers publics indépendants en ce qui concerne le service rail-route.

Aux États-Unis, le service rail-route affronte une concurrence sans cesse croissante de la part de compagnies indépendantes de transport par camion. Les chemins de fer des États-Unis, n'ayant pas résolu les problèmes que posent l'interchangeabilité et les ententes relatives au transport, n'ont pu utiliser sur le plan de la concurrence leur arme la plus efficace, à savoir maintenir au minimum leurs frais d'exploitation à l'égard des transports directs sur de long parcours. Leur capacité de concurrence est donc réduite d'autant. Le service rail-route s'en ressent tout particulièrement. C'est là sans doute la raison principale de son expansion plus lente aux États-Unis qu'au Canada.

Tarifs

Aux États-Unis, la concurrence tarifaire se reflète de la façon la plus évidente peut-être dans les débats qui se déroulent à ce sujet devant la commission chargée d'enquêter sur le commerce entre les États

---

[1] Par exemple, par un récent jugement la Cour suprême des États-Unis a rejeté un ordre de la ICC par lequel la *Pacific Motor Trucking Company*, filiale du *Southern Pacific Railroad*, était autorisée à transporter des automobiles en tant que voituriers attitrés par contrat de la *General Motors Corporation*, précisant que le seul service de voituriers publics que pouvait accomplir une telle filiale était un service complémentaire du service ferroviaire.

53745-6—11½

(la ICC). Lorsque les chemins de fer demandent l'autorisation de réduire leurs taux de transport relativement aux Plans III et IV, les compagnies de transport par camions s'y opposent en soutenant qu'on favoriserait ainsi le jeu d'une concurrence injuste, et elles ont gain de cause. En conséquence, l'expansion du service rail-route aux États-Unis est fortement handicappée. Les chemins de fer se plaignent également de ce que les tarifs prévus au Plan II sont trop élevés, ces tarifs étant identiques à ceux qu'exigent les voituriers publics[1].

Les taux de transport tant ferroviaires que routiers tombent sous la juridiction de l'ICC qui, dans le passé, a partagé apparemment l'avis des compagnies de transport par camion, selon lesquelles la réduction des taux du service rail-route favoriserait le jeu d'une concurrence injuste envers les transporteurs par camion dont le commerce serait voué à la ruine[2]. Toutefois, les modifications apportées à la loi sur l'ICC ont, semble-t-il, changé un peu cet état de choses, au point où les services d'expédition ont pu réduire certains prix de transport. En septembre 1959, l'ICC a approuvé un tarif de bas prix établi par les Services d'expédition, mais antérieurement elle avait décrété le retrait temporaire d'un tarif de prix réduits du transport par rail-route, établi par les chemins de fer, permettant ainsi aux services d'expédition de réduire leurs prix. Les compagnies de transport par camion se sont élevées contre ces deux réductions de prix, mais l'ICC n'a décrété le retrait temporaire que du tarif ferroviaire[3].

C'est peut-être à cause de ces conflits de prix avec les compagnies de transport par camion que les chemins de fer aux États-Unis estiment que le Plan I (rail-route) va, dans une certaine mesure, à l'encontre de leurs intérêts et que les plus grandes possibilités sont offertes par les remorques rail-route pour les services d'expédition et les autres compagnies visées aux Plans III et IV et, dans une moindre mesure, par le Plan II.

Au Canada, les tarifs des Plans III et IV n'ont pas encore été établis, mais on peut, à des fins de comparaison avec les prix en vigueur aux États-Unis, se reporter au tarif de location (Plan I). Les services prévus au Plan I au Canada sont analogues à ceux des Plans III et IV aux États-Unis et assurent le transport direct d'une localité à une autre sans le service de cueillette et de livraison.

---

[1] *Business Week*. 16 février 1957, p. 114 à 116.

[2] *Piggyback and the Future of Railroad Transportation*, par John G. Shott, Washington, 1960, p. 13 et les suivantes.

[3] *Ibid.* La compagnie ferroviaire *Burlington* avait proposé l'adoption d'un Plan III, mais l'ICC l'a rejeté vu qu'il comportait des prix «déraisonnablement bas» et favorisait la «pratique d'une concurrence néfaste». *Railway Age*, 16 mars 1959, p. 28.

Le plus souvent, le tarif américain (Plans III et IV) consiste en un taux fixe, calculé d'ordinaire par remorque-mille ou wagon-mille. Le prix exigé en vertu du Plan III américain (l'expéditeur fournit les remorques) s'établit d'ordinaire à 25c. la remorque-mille dans le cas d'un wagon plate-forme qui loge deux remorques, ou à 50c. le wagon-mille. Le prix exigé en vertu du Plan IV (l'expéditeur fournissant et la remorque et le wagon plate-forme) est de 40c. le wagon-mille[1].

La comparaison de ces prix avec celui du transport par camion de louage de Montréal à Toronto (61c. les cent livres), prix considérés au Canada comme étant raisonnablement bas[2] (bas aussi par rapport aux autres taux canadiens de transport), donne à entendre que, si l'on juge que ces prix sont élevés aux États-Unis (comme le prétendent les chemins de fer américains), alors on peut juger que les prix canadiens sont également très élevés. Le prix du parcours Montréal-Toronto, calculé d'après la charge minimum (7½ tonnes) d'une remorque serait d'environ 27c. la remorque-mille. Pour une charge de 10 tonnes, le prix serait de 36c. la remorque-mille. En comparaison du prix américain de 25c., que les chemins de fer américains trouvent plus élevé que ne le justifient les frais d'exploitation[3], les prix canadiens seraient relativement élevés.

Cela signifie ou bien que les frais d'exploitation du service porte-remorques sont plus élevés au Canada qu'aux États-Unis ou bien que la marge de bénéfice est plus grande au Canada qu'aux États-Unis. Quoi qu'il en soit, on peut dire que les compagnies de transport par camion peuvent plus facilement exercer la concurrence des prix au Canada qu'aux États-Unis.

Main-d'oeuvre

Nous avons constaté grâce à l'établissement d'une comparaison préliminaire des dispositions prises par les syndicats ouvriers relativement au service rail-route, que les compagnies canadiennes de transport par camion de louage ont certains avantages sur les compagnies américaines pour ce qui est de l'utilisation du service rail-route. Aux États-Unis, les contrats relatifs à la main-d'œuvre stipulent, dit-on, que tous les conducteurs syndiqués d'une compagnie doivent être embauchés avant que cette compagnie puisse avoir recours au service rail-route.

---

[1] *Dun's Review and Modern Industry*, juin 1959, p. 74 et *Railway Age*, 30 novembre 1959, p. 55.

[2] Au dire de M. J. R. MacLeod.

[3] A l'appui de leur demande relative à la réduction de ces prix de transport «les chemins de fer ont soumis des estimations de frais et autres données pertinentes». *Piggyback and the Future of Railroad Transportation*, par John G. Shott, Washington, 1960, p. 15.

Commission royale sur les transports

Au Canada, une récente décision de la Commission d'arbitrage de la province d'Ontario précise que les contrats relatifs aux conducteurs syndiqués ne stipulent aucune restriction quant à l'utilisation du service rail-route. En général, les syndicats ne s'opposent pas tellement au service rail-route. Cette attitude est sans doute attribuable, étant donné l'expansion sans cesse grandissante du camionnage, au maintien, voire à l'amélioration du niveau d'emploi chez les conducteurs.

Concurrence faite au service ferroviaire traditionnel

Service de caractère général

Le transport des marchandises par rail-route présente des avantages marqués sur le transport ferroviaire traditionnel, notamment: manutention réduite, livraison rapide, services particuliers, moins de pertes et d'avaries. On peut charger les remorques à la fabrique, en cadenasser les portes et les acheminer directement au terminus rail-route où, en moins de deux heures[1], elles sont chargées sur les wagons plates-formes, qui sont groupés en convois complets et acheminés sur la voie principale. Certes, cette méthode ne permet pas de mettre les remorques en route aussi rapidement qu'on peut le faire par le transport routier direct, mais elle n'en constitue pas moins une grande amélioration par rapport aux services ordinaires assurés par wagons couverts.

Par le service porte-remorque, on évite les chargements aux hangars, aux voies à l'intention du public et aux voies d'évitement, ce qui réduit le travail de manutention et le temps qu'il faut mettre à la livraison. Les chargements aux voies à l'intention du public comportent ordinairement deux manutentions supplémentaires, l'une au point de départ l'autre au point de destination, ce qui ne se présente pas pour le service rail-route. Dans le cas des chargements aux hangars, lorsqu'il s'agit d'expéditions en wagonnée partielle assez considérables pour permettre le transport par rail-route d'une remorque pleinement chargée, on peut éviter quatre de ces manutentions[2]. Au chapitre du transport des marchandises c'est la main-d'œuvre qui constitue le plus important facteur, puis, considérant les échelles de salaire actuelles, les économies réalisables grâce au service rail-route sont considérables. Évidemment, un certain nombre d'expéditions qui consistent en des charges partielles de remorques doivent encore être acheminées en passant par les ter-

---

[1] Le chargement ou le déchargement de chaque remorque prend, dit-on, de trois à six minutes. On estime qu'il faut environ 30 minutes pour organiser un convoi de 60 wagons de remorques. Le reste du temps est employé à l'acheminement du convoi des rampes à la voie principale. Le temps qu'il faut pour ce faire dépend de l'endroit où est situé le terminus et d'autres circonstances.

[2] Cf. *Economics of Competition in the Transportation Industries*, par John R. Meyer, et al., Cambridge, 1959, p. 103-104. Dorénavant, nous désignerons ce renvoi par l'appellation *Meyer, et al.*

minus, peu importe si ces expéditions se font par rail-route ou par wagon couvert. Vu que les charges porte-remorques sont plus petites, une plus grande partie du trafic-marchandises peut être acheminée directement par rail-route. Le Pacifique-Canadien signale un accroissement rapide, qui a débuté en 1959, du nombre des remorques de camionnage et de messagerie transportées par rail-route[1].

Le service porte-remorques peut également expédier la livraison en éliminant la plupart des classifications de terminus, y compris celles du point de départ et du point d'arrivée. Le temps mis à la livraison est réduit aussi du fait que bon nombre d'aiguillages sont évités, de même que les arrêts aux points intermédiaires pour y laisser certains wagons. Comparativement aux expéditions par wagon couvert, les expéditions par rail-route permettent d'épargner un temps considérable à cet égard. La classification peut d'ordinaire se faire pendant le chargement des remorques aux rampes, et le transport direct d'un centre à un autre permet d'éliminer la classification des remorques en cours de route, ou au point de destination. Lorsqu'il faut faire un aiguillage en cours de route, la manœuvre est simplifiée du fait que des locomotives spéciales peuvent amener les wagons aux rampes de remorques situées à l'extérieur des grandes villes. Toutefois, on peut préférer le transport routier à ces manœuvres d'aiguillage, sauf dans le cas du transport d'une quantité considérable de marchandises.

Pour ce qui est de l'acheminement des wagons couverts traditionnels, les triages, les aiguillages et le transport proprement dit consomment beaucoup de temps, sans compter le temps mis au chargement et au déchargement des marchandises au point de départ et au point de destination. D'après une enquête pratiquée aux États-Unis[2], on estime que le dixième du temps mis au transport proprement dit (soit environ 2.3 heures pour un parcours ferroviaire de 431 milles en moyenne)[3] est consommé en manœuvres sur les voies d'évitement en cours de route.

Les aiguillages aux terminus prennent huit heures en moyenne, la distance moyenne entre les terminus étant de 140 milles. Au Canada, vu que la moyenne des parcours pour le transport ferroviaire des marchandises s'établit à 431 milles, ces aiguillages prendraient plus de 24 heures par trajet en moyenne. En outre, l'enquête effectuée aux États-Unis révèle que 48

---

[1] *Canadian Transportation*, par M. A. E. Jenner, août 1959, p. 34. On procédera de plus en plus de cette façon au fur et à mesure qu'il y aura une plus grande coordination des expéditions en wagonnée partielle et du transport par messagerie et par rail-camion, comme cela se fait actuellement à Vancouver et à l'Île de Vancouver. Voir *Western Business and Industry*, par M. N. R. Crump, août 1959, p. 33.

[2] *Meyer, et al.*, p. 192-193. Certaines constatations tirées de la présente étude se fondent sur des essais effectués par le Pacifique-Canadien, mais la plupart des données parviennent des chemins de fer américains.

[3] Parcours moyen par tonne, analyse des bordereaux d'expédition, 1958.

heures en moyenne sont perdues dans les déplacements de marchandises de chemins de fer au point de départ et au point de destination[1].

A ce compte-là, il faudrait, au Canada, mettre plus de 74 heures en moyenne, sans compter le temps du trajet proprement dit, pour la livraison des marchandises par wagon couvert ordinaire[2]. Le nombre des heures serait encore plus élevé aux États-Unis, vu que ces 74 heures ne comprennent pas le temps consacré aux échanges entre chemins de fer.

Le service rail-route, élimine une grande partie de cette perte moyenne de 74 heures ou plus, et le trajet est d'ordinaire moins long puisque les trains sont plus rapides que les trains de marchandises ordinaires[3]. Étant donné cette épargne de temps, le service rail-route assure un service de livraison beaucoup plus rapide que le service de livraison par wagon classique. Sauf pour les courts trajets, le service rail-route est aussi rapide, ou peu s'en faut, que le service de transport par camion.

Comme le camionnage, le transport rail-route peut assurer la livraison le lendemain là où le transport par fourgons, dans des conditions normales, prendrait trois ou quatre jours. Il importe que le transport rail-route n'exige qu'une nuit, si les chemins de fer veulent faire concurrence au camionnage[4]. Mais pour l'effectuer, il faut établir des horaires convenables, répondant aux exigences du client, à savoir, la livraison des remorques à la rampe jusqu'à la fin de la veillée, le train rail-route partant à environ 11 heures du soir et arrivant à destination vers cinq ou sept heures du matin.

Ce genre de service porte-remorques existe entre Montréal et Toronto (340 milles) et il plaît beaucoup aux camionneurs par location. Au mois d'août 1959, sur la route précitée, le Pacifique-Canadien exploitait dans les deux sens deux trains rail-route complets quatre soirs par semaine, et un

---

[1] L'enquête faite aux États-Unis allouait aussi plus de temps pour les échanges entre chemins de fer, qui seraient moins nombreux au Canada, où il n'y a que deux réseaux ferroviaires.

[2] Un autre spécialiste américain en matière de transport estime qu'il faut mettre de 6 à 48 heures pour l'acheminement d'un train de marchandises à travers la cour de classification et l'exécution d'autres manœuvres avant de pouvoir le mettre en route sur la voie principale. En outre, il faut effectuer d'autres arrêts le long du parcours pour détacher certains wagons du convoi et pour y en ajouter d'autres. Puis, rendu au point de destination le convoi de wagons couverts doit une seconde fois exécuter d'autres manœuvres dans la cour de classification avant d'en arriver au point où la livraison peut s'effectuer. Les trains de marchandises attendent parfois 48 heures à Chicago avant que le destinataire reçoive sa marchandise. Ainsi, bien qu'aux États-Unis le parcours moyen d'un train de marchandises soit de 429 milles, le trajet moyen accompli normalement tous les jours par un train de marchandises n'est que de 48 milles du fait des manœuvres de triage et d'aiguillage. Voir *The Second Transport Revolution*, par Marvin J. Barloon, dans la revue *Harper*, livraison du mois de mars 1957, p. 39.

[3] L'enquête faite aux États-Unis établit à 18.7 milles à l'heure la vitesse moyenne des convois de wagons classiques américains. Au Canada, la vitesse moyenne des convois qui assurent le service rail-route est sans doute le double de la vitesse moyenne précitée, bien qu'aucun chiffre ne soit disponible à ce sujet.

[4] M. Jack Snead, président de *Consolidated Freightways* (qu'on dit être la plus grande société de camionnage aux États-Unis) déclare que le service accordé aux clients exige le transport en une nuit dans 92 p. 100 des expéditions à une distance de 450 à 500 milles. Voir *Railway Age*, 29 février 1960, p. 15.

dans chaque sens, les vendredi et samedi soirs[1]. De même, un train complet rail-route du Pacifique-Canadien parcourait dans les deux sens, cinq soirs par semaine, le trajet entre Montréal et Ottawa et le trajet entre Montréal et Québec.

On a encore augmenté la rapidité du service rail-route en employant les locomotives rapides pour le transport des marchandises et en incluant les porte-remorques dans les trains de passagers. En réalité, on dit que le service rail-route a épargné l'existence de certains trajets de passagers au Canada en fournissant les recettes supplémentaires qui les rendaient rentables[2].

Un avantage important dont jouit le service rail-route sur l'exploitation traditionnelle des fourgons au Canada est la souplesse et la facilité d'adaptation qui ont été cultivées dès le début de l'emploi des porte-remorques. Des remorques spéciales, réfrigérées, ont été munies de piles assurant le refroidissement. Certains wagons plates-formes sont pourvus de générateurs qui accomplissent le rechargement des piles[3]. Des services particuliers, intercontinentaux, ont été fournis à des taux spéciaux pour le transport des articles de ménage expédiés dans des remorques, à compter de février 1959[4]. C'est un service que les déménageurs cherchaient à obtenir depuis plusieurs années. Déjà, on en fait un large usage. Depuis juillet 1959, le National-Canadien fournit un service rail-route pour les ensembles complets de tracteurs et de semi-remorques, ainsi que pour les petits camions (qui sont fixés sur les wagons plates-formes, entre Moncton et Halifax). On a adapté d'autres services spéciaux rail-route aux besoins des camionneurs et d'autres expéditeurs. Mais, en somme, le service porte-remorque doit être considéré comme service général plutôt que comme service spécialisé, en raison de la nature du transport qu'il effectue.

L'avantage le plus manifeste du service rail-route est peut-être la grande réduction des pertes et des dommages qu'entraînaient les services traditionnels des hangars à marchandises et des voies à l'intention du public. Les remorques peuvent être scellées lorsqu'elles quittent l'entrepôt des expéditeurs et n'ont pas besoin d'être ouvertes avant d'atteindre le destinataire. Il en résulte une diminution considérable des pertes provenant des larcins. Le nombre des manipulations étant réduit et les expéditions se faisant plus doucement dans les remorques montées sur les wagons plates-formes que dans les fourgons ordinaires (et peut-être avec moins de heurts que sur les grandes routes), les chances de bris et d'autres dommages se trouvent également de beaucoup réduites.

---

[1] *Canadian Transportation*, août 1959, p. 34.

[2] *Railway Age*, 16 mai 1960, p. 9. Toutefois, les frais supplémentaires qu'exige la manutention des porte-remorques dans les trajets de passagers peuvent être considérables.

[3] En somme, cependant, le service de porte-remorques sert au transport des marchandises non périssables.

[4] Voir le rapport de M. Donald Gordon, dans le *Monetary Times*, revue annuelle nationale, numéro de 1960, pp. 98-102.

Services accordés aux camionneurs

Le transport rail-route offre des services spéciaux à certains usagers. Les camionneurs de location obtiennent des arrangements beaucoup plus souples, dans les moments de pointe, avec le service porte-remorque. Les remorques peuvent être chargées en nombre dépassant le nombre de tracteurs ou de conducteurs disponibles, et l'excédent est expédié par le transport rail-route. On a largement reconnu l'importance de cet avantage pour les grandes sociétés de camionnage. En outre, sur les grandes routes à circulation dense, entre les grands centres industriels, comme, par exemple, entre Montréal et Toronto, le transport rail-route peut fournir aux camionneurs publics un service plus rapide et plus économique que leurs propres tracteurs et leurs propres conducteurs. Lorsque le transport rail-route peut offrir un service d'une nuit, les sociétés de camionnage peuvent s'en trouver beaucoup aidées. Le transport rail-route offre une alternative économique en hiver, si la neige et la glace rendent difficiles, à l'occasion, les voyages sur les grandes routes, qui, toutefois ne comportent plus les graves risques d'auparavant.

D'autre part, en réduisant le nombre de véhicules parcourant les routes, le service rail-route peut atténuer pour les sociétés de camionnage le problème des relations défavorables avec le public. D'ailleurs, il se peut que les services rail-route entre provinces soient utilisés dans une plus forte mesure, à l'avenir, pour éviter les limites dans le poids des chargements et dans les dimensions des remorques, etc., qu'imposent saisonnièrement ou autrement les diverses provinces[1].

Services accordés aux expéditeurs

En étudiant et en préparant soigneusement l'adaptation des techniques des camionneurs au service des porte-remorques, les deux grands chemins de fer du Canada ont sans doute essayé de procurer, dans l'exploitation du rail et de la route, un service qui réponde aux besoins des expéditeurs en matière de rapidité et de commodité. En somme, ils y ont réussi. Les expéditeurs, qui étaient accoutumés à employer les fourgons tradi-

---

[1] On doit faire remarquer que le transport rail-route ne sera vraisemblablement pas employé pour contourner la difficulté du manque de réciprocité dans l'octroi des permis. Selon les conditions actuelles des contrats, les camionneurs de location qui emploient le transport rail-route doivent détenir les permis s'appliquant à la route avant de pouvoir employer le transport rail-route. A cet égard, le service rail-route au Canada peut différer de celui des États-Unis. Dans ce dernier pays, on dit que les camionneurs sont amenés au transport rail-route par l'accroissement des impôts sur la tonne-mille, des droits de permis, du prix des carburants, ainsi que par des limites de charges et des impositions qui rendent le transport routier difficile. Voir *Business Week*, février 1957, pp. 114-116. D'autre part, l'emploi limité du transport rail-route par les camionneurs de location aux États-Unis, par rapport au Canada, ne semble pas étayer cette assertion.

tionnels, trouvent le service des porte-remorques des plus satisfaisants, tant au point de vue de la rapidité de la livraison, de l'état dans lequel les marchandises sont reçues, du nombre inférieur des réclamations et des pertes, que des économies dans les domaines des frais et des inventaires. Certains expéditeurs, qui étaient habitués au service de camionnage, disent que le transport rail-route a permis aux services ferroviaires du National-Canadien et du Pacifique-Canadien de faire de nouveau concurrence au transport routier en matière de commodité et de taux[1]. Bien que les tendances qu'accuse la répartition du transport des marchandises n'appuient pas tout à fait l'opinion qui vient d'être énoncée, le transport rail-route a néanmoins suscité de vastes améliorations dans un secteur important du transport ferroviaire des marchandises; d'autre part, il manifeste à plusieurs égards sa supériorité sur le transport routier.

Services accordés aux chemins de fer

Avant d'abandonner le sujet des services, on doit donner un bref aperçu des commodités et des avantages qu'offre aux chemins de fer eux-mêmes le transport par porte-remorques. Le meilleur sommaire des vues favorables exprimées à ce sujet se trouve probablement dans un rapport d'entretiens paritaires ayant été organisés par la revue *Railway Age,* qui paraît dans son numéro du 13 janvier 1958. Les spécialistes de la circulation des chemins de fer des États-Unis et du Canada ont conclu que le service du rail et de la route:

1. Est un moyen de solliciter le transport de haut prix qui s'effectue présentement sur les grandes routes;
2. Permet une forte utilisation du matériel;
3. Produit par unité des recettes dépassant celles du transport des marchandises en wagonnées;
4. Réduit le nombre des réclamations pour dommage;
5. Introduit un élément d'accroissement dans la composition du transport;
6. Offre un moyen efficace de concourir pour l'obtention du transport à courte distance;
7. Établit un service très sûr et assure aux expéditeurs des livraisons à des heures convenant à leurs besoins particuliers;
8. Prépare l'offensive pour la reprise des expéditions de moins d'une wagonnée, et rend l'entreprise profitable, sans nécessiter de fortes dépenses d'immobilisations.

[1] *Canadian Transportation,* août 1959, p. 39.

Bref, ces spécialistes disent que le transport rail-route permet aux chemins de fer d'éviter les opérations les plus coûteuses et les plus longues des services traditionnels du transport ferroviaire des marchandises et conséquemment de faire la concurrence aux camionneurs en matière de frais, de vitesse et de commodité. Les opinions exprimées semblent un peu plus optimistes qu'ici; elles montrent d'autre part l'enthousiasme de nombreux préposés au transport ferroviaire pour les nouvelles perspectives offertes par le transport rail-route. Cet enthousiasme existe parce que le transport rail-route est la première amélioration importante apportée au transport ferroviaire des marchandises qui mette nettement les chemins de fer en mesure de disputer aux camions le transport le plus rentable[1].

En même temps, le transport rail-route permet aux chemins de fer de desservir plus commodément les expéditeurs dont les établissements ne sont pas situés près des voies d'évitement. Grâce à ce service, les wagons porte-remorques peuvent être utilisés beaucoup plus à fond que les fourgons du service traditionnel. D'après une estimation, l'utilisation des porte-remorques serait de quatre fois celle des fourgons dans leur ensemble, c'est-à-dire qu'en moyenne les porte-remorques parcourent 175 milles par jour, tandis que les fourgons en parcourent 47[2]. *Trailer Train Company,* la plus grande agence de porte-remorques aux États-Unis, dit qu'un wagon plate-forme de 85 pieds affecté au rail et à la route parcourt 197.2 milles quotidiennement, tandis que tout autre wagon parcourt 29.3 milles[3].

La modicité des frais d'outillage et d'établissement qu'exige le transport rail-route par rapport au service traditionnel est un autre aspect attrayant pour les chemins de fer. Les dépenses en immobilisations et en entretien, semble-t-il, seront si modiques en comparaison de celles qu'entraînent d'ordinaire les gares terminus de marchandises, les voies à l'intention du public,

---

[1] A l'exception du transport rail-route, presque toutes les améliorations apportées aux chemins de fer ces dernières années visaient à en réduire les frais. Par exemple, voir N. R. Crump, dans *Western Business and Industry,* août 1959, p. 33. L'auteur souligne que les frais de dieselisation, soit 200 millions de dollars à la fin de l'année 1958, ont épargné 40 millions de dollars en frais de transport et 9 millions de dollars dans les frais d'entretien, annuellement, au Pacifique Canadien. Mais, tandis que les chemins de fer faisaient ces améliorations en matière de frais, les expéditeurs tendaient à chercher les services supplémentaires et les livraisons plus rapides que fournissaient les camionneurs, à des prix supérieurs. Le transport rail-route n'est pas éloigné de soutenir la concurrence des camions en ce qui concerne les services, dans son propre domaine d'exploitation. Voir M. J. Barloon, *Harpers' Magazine,* mars 1957, p. 39.

[2] Canadian Transportation, août 1959, p. 40. Cette estimation, de *l'American Car and Foundry Company,* englobe probablement les chemins de fer des États-Unis pour lesquels *l'American Car and Foundry* fabrique aussi des attaches, outre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

[3] *Piggyback and the Future of Railroad Transportation,* p. 41. La *Trailer Train* rapportait récemment qu'un wagon rail-route parcourt en moyenne 11,442 milles en 60 jours. Un seul wagon a parcouru 17,296 milles en 30 jours.

les voies d'évitement, les gares de triage, etc., que les chemins de fer seront immédiatement et fortement portés à faire passer des fourgons aux wagons rail-route autant d'expéditions que possible.

On dit que les frais de manutention du service porte-remorques sont remarquablement modestes en comparaison de ceux des services traditionnels des marchandises[1], bien que ces frais puissent ne pas toujours ressortir clairement dans les taux de service rail-route. Un représentant du *Pennsylvania Railroad* a déclaré qu'il n'en coûte à sa société que $19.37 pour inclure dans un train, en vertu du plan III, un wagon rail-route chargé et prêt à partir à la gare terminus du New Jersey. Mais il en coûte $180 pour charger au Manhattan des marchandises rapportant le même revenu, dans des fourgons qui seront aiguillés et dirigés sur un train de parcours dans le New Jersey. Il a d'autre part cité une expédition de 46.2 tonnes procédant dans des fourgons de New-York à Chicago et qui a donné des recettes globales de $1,523.79, moins des dépenses de gare terminus de $510.18 et qui n'a rapporté que $144.80 par wagon pour le trajet de ligne et les dépenses à la gare terminus de Chicago. Par l'intermédiaire du plan III du transport rail-route sur le même trajet, 32 tonnes de marchandises ont produit des recettes globales de $451.50, moins $37.56 pour les dépenses de gare terminus aux deux extrémités, laissant pour le trajet de ligne un solde net de $413.94.

Les modestes frais de gare terminus relevant du transport rail-route ont permis aux chemins de fer du Canada d'établir pour le service des taux allant de modérés (par exemple, de Montréal à Toronto) à élevés et d'obtenir encore en général des recettes supérieures à celles qui peuvent découler du transport par wagonnées. Le Pacifique-Canadien a fait rapport d'une augmentation de quatre millions et demi dans les recettes brutes en 1958, qui provenait uniquement de ses services de transport rail-route (plan I)[2].

Si l'expérience faite aux États-Unis peut servir d'indication, il se trouve que le transport rail-route a produit des augmentations très appréciables dans les revenus nets des deux principaux chemins de fer du Canada.

Les taux des États-Unis, quoique fixés d'après la distance, plutôt que d'après le poids, comme au Canada, se rapprochaient étroitement de ceux du Canada, dans la comparaison dont il est question plus haut, et les chemins de fer des États-Unis ont fait rapport de gains remarquables dans les recettes nettes provenant du transport rail-route. D'après le plan III (remorques, propriété des expéditeurs), les taux entre Chicago et les endroits de la côte sont de 50c. par wagon-mille et le revenu, au-dessus des débours, varie

---

[1] *Piggyback and the Future of Railroad Transportation,* appendice III, p. 39. Au Canada, il y a très peu de renseignements dans le public sur les frais et les recettes du transport rail-route.

[2] Soixante-dix-huitième rapport annuel, 1958, p. 00.

dit-on, de $108.25 à $198.79 par wagon[1]. Entre Chicago et St-Louis, les recettes varient de $132.94 à $239.08 par wagon. Sous le régime du plan IV, les wagons du transport rail-route, entre Chicago et les États du sud-ouest, ont produit, compte tenu des débours un revenu allant de $311.40 à $379.19[2]. Un chemin de fer des États-Unis a fait rapport que, une fois les dépenses couvertes, la moyenne des recettes, par remorques, est environ de $110 d'après le plan I, de $55 d'après le plan II, et de $150 d'après le plan IV. Le *Missouri Pacific Railroad* déclare que le revenu moyen pour chaque container ou remorque, en 1958, dépassait $180 comparativement à une moyenne de $146 environ pour les wagons autres que ceux du rail-route[3].

Limites du transport rail-route

Cependant, on ne doit pas déduire de l'analyse précédente que la hausse des recettes et l'amélioration du service découlant du transport rail-route lui permettront de se développer indéfiniment aux dépens du transport par fourgons.

Évidemment, le transport rail-route est limité à la mesure dans laquelle il peut supplanter le transport par fourgons. D'une part, il se confine aux domaines où il peut être plus efficace que les services par fourgons. D'autre part, il se trouve restreint par l'efficacité des services de camionnage routier.

Si on considère tout d'abord le mouvement actuel des fourgons, le transport rail-route a présentement des avantages virtuels uniquement sous certains aspects. Les aspects sous lesquels le service porte-remorques a des avantages virtuels comprennent les faibles expéditions, de moins de 15,000 à 20,000 livres (c'est-à-dire une grande proportion des expéditions que les chemins de fer font par messageries, ainsi que les expéditions de moins d'une wagonnée) et d'autres chargements qui ont une haute valeur et qui exigent beaucoup de manutention (tels que les marchandises diverses et les produits manufacturés). Le service des porte-remorques peut réduire le nombre des opérations manuelles et les frais d'expédition au cours du transport de ces catégories de marchandises. Il peut assurer une livraison plus rapide et d'autres avantages. Mais le mouvement en question n'englobe qu'environ 25 à 30 p. 100 de tout le mouvement effectué par fourgons.

La majeure partie du transport ferroviaire actuel, soit de 65 à 75 p. 100 comprend les marchandises en vrac, chargées à la machine, qui con-

---

[1] *Railway Age*, 30 novembre 1959, pp. 55 et suivantes. Dans ces exemples, les débours comprennent un rendement de 4 p. 100 sur 50 p. 100 des frais de la route et sur 100 p. 100 des frais d'outillage.

[2] *Ibid.* Le *Pennsylvania Railroad* rapporte que les gains obtenus en vertu du plan III étaient d'environ 50 p. 100 supérieurs aux gains obtenus en vertu du plan I, et de beaucoup supérieurs aux gains assurés par le plan II.

[3] *Railway Age*, 16 février 1959, p. 60.

tinueront pendant quelque temps à être des plus efficacement manutentionnées par fourgons fermés ou ouverts.

Les marchandises que des machines peuvent charger en grandes quantités comprennent le minerai de fer et d'autres minéraux, du bois d'œuvre, les grains, certains produits chimiques et d'autres. Dans leur cas, la manutention mécanique, par wagonnées, dans les fourgons fermés ou ouverts, assure un service meilleur marché que celui que pourrait fournir le transport rail-route[1].

Cela signifie que le transport rail-route disputera aux chemins de fer une proportion de 25 p. 100 ou moins de leur transport-marchandises courant[2]. En 1960, le service des porte-remorques s'est approprié 4.3 p. 100 de l'ensemble des chargements ferroviaires. Il devrait entamer beaucoup plus la proportion de 25 p. 100 et permettre ainsi aux chemins de fer de conserver une plus grande part de leur transport profitable. Mais on peut compter logiquement que le transport rail-route ne dépassera pas de beaucoup 10 p. 100 des chargements globaux des wagons, le reste étant gardé par les services de fourgons ou passant au camionnage.

D'ailleurs, le transport rail-route est restreint dans la portée de la concurrence qu'il fait au camionnage. Le transport rail-route est exclu de la concurrence faite aux services routiers dans la plupart des courts trajets, à cause des frais supplémentaires et des pertes de temps qu'occasionnent le chargement et le déchargement aux gares terminus du rail et de la route[3]. M. A. E. Jenner, directeur des services rail-route du Pacifique-Canadien, a déclaré que l'industrie du camionnage est plus efficace dans les trajets de moins de 250 milles, et que les trains sont plus efficaces pour le mouvement massif comportant de longs voyages[4].

Comme le service porte-remorques doit assurer au chargement ferroviaire un service de gare terminus à gare terminus concurrençant efficacement en vitesse et en commodité les services du camionnage, il se

[1] En somme, il s'agit d'un mouvement à faible taux et à faible profit. La tendance qu'ont les chemins de fer à ne retenir que ce transport est quelque peu plus accentuée aux États-Unis. Dès 1957, M. A. E. Perlman, alors président du *New York Central Railroad*, a déclaré que bientôt seules ces denrées à faibles taux demeureraient pour le transport par fourgons. Voir *Business Week*, 16 février 1957, p. 114. Comparer également *Meyer et al.*, p. 188: «La concurrence entre voituriers pour le transport des marchandises de haute valeur (principalement les produits fabriqués et divers) existe entre les fourgons ferroviaires, les services rail-route, les navires de charge et les camions, et relativement aux marchandises en vrac (surtout les produits forestiers, miniers et agricoles), entre les bateaux, les pipe-lines et les chemins de fer.»

[2] Cette proportion de 25 p. 100, formée surtout de produits manufacturés et divers, est normalement frappée de taux plus élevés et doit être plus profitable au transport rail-route que les marchandises auxquelles convient le transport par fourgon.

[3] On estime qu'il en coûterait autant, en moyenne, à un camionneur pour transporter une remorque (propriété des chemins de fer ou propriété privée) de l'endroit du chargement à la rampe du service porte-remorques, et de la rampe à destination, auprès du consignataire, que pour la livrer directement à 100 milles de distance par la grande route.

[4] *Canadian Transportation*, janvier 1960, page 31. Mais on doit remarquer que le nombre des avantages que comporte le camionnage a continué de monter à mesure que des chemins plus solides et les progrès techniques se combinaient et permettaient des charges payantes plus considérables et, partant, un transport routier à meilleur marché.

trouve en réalité exclu du transport des marchandises provenant des points intermédiaires. Le transport rail-route se voit d'autre part dans une situation désavantageuse aux gares terminus, où le volume du trafic ne permet pas le mouvement des chargements ferroviaires. La plupart des expéditeurs par porte-remorques veulent obtenir le service d'une nuit, et un tel service ne peut facilement constituer une affaire rentable à moins que des chargements ferrovaires ne se présentent en volume considérable. Le volume des chargements doit aussi être suffisant pour justifier les frais d'installation des gares terminus. Les retours à vide sont coûteux; il doit donc y avoir équilibre raisonnable entre le transport dans les deux sens, sur chaque route. On ne peut permettre non plus au transport rail-route de faire baisser la vitesse et la qualité des trains de voyageurs ou de courrier. Toutes ces considérations imposent des limites au champ d'action et à la souplesse du service porte-remorques lorsqu'il fait concurrence au camionnage direct.

En même temps, le développement du transport par porte-remorques devrait appuyer dans une certaine mesure l'expansion du camionnage, en vue du service qu'en retireraient non seulement les endroits intermédiaires, mais aussi d'autres régions. Le rôle du transport rail-route étant surtout d'assurer un service par train complet entre les principaux centres industriels, on peut compter sur un accroissement du camionnage à courte et à moyenne distance, pour alimenter le mouvement. En outre, l'exploitation étant fondée sur les trajets entre gares terminus, le service rail-route doit nécessairement transporter certaines remorques au delà de leur point de destination, augmentant ainsi le délai et la distance de la livraison. Le service de camionnage direct, par la grande route, pourrait à cet égard jouir d'avantages significatifs.

On voit par là que la gamme de la concurrence efficace du transport rail-route n'est pas considérable, puisqu'elle est limitée par la rentabilité des fourgons chargés mécaniquement, d'une part, et par le transport routier, d'autre part. De ces deux genres de concurrence, le second sera, semble-t-il, le plus difficile. C'est en partie parce que le camionnage, par certains côtés, a des avantages considérables sur le service porte-remorques. Mais c'est surtout à cause du rythme rapide des améliorations du camionnage en matière de frais et de services. Ces avantages prendront régulièrement le pas sur ceux que possède présentement le service des porte-remorques dans la concurrence.

Concurrence faite au camionnage

Généralités

L'expansion du transport rail-route au Canada, à la suite du développement du camionnage, a été principalement la conséquence d'une demande nouvelle et variable pour des services de transport plus rapides

et plus spécialisés. L'évolution de l'organisation et de l'implantation de l'économie industrielle, la modification de la composition des chargements de marchandises (une proportion plus considérable de produits plus fins, plus précieux, plus périssables et plus rentables que dans le passsé), l'importance croissante des frais d'inventaires, ainsi que les progrès réalisés dans le matériel et les installations de transport, tous ces facteurs étayaient la demande croissante des expéditeurs pour plus de rapidité et de commodité dans le transport au Canada, outre le consentement des expéditeurs à payer des frais plus élevés pour les services spéciaux.

Il est donc important, en traitant des services du transport rail-route, d'examiner la concurrence entre le transport rail-route et le camionnage de la grande route. Dans les dix années qui se sont écoulées de 1949 à 1958, la part que les voituriers de la grande route se sont assurée dans le transport des marchandises entre les villes (tonnes-milles), a passé de 7.2 à 11.1 p. 100, ce qui représente une augmentation de 138 p. 100 dans le volume. Au cours de la même période, la part des chemins de fer dans le transport des marchandises a décliné de 68.1 à 52.3 p. 100, bien que le volume eût augmenté de 18 p. 100. Les services rail-route étaient considérés comme un moyen d'arrêter le déclin de la portion des chemins de fer. Mais, en 1960, le service du rail-route n'assumait que 2 p. 100 du transport des marchandises entre les villes.

Le camionnage, en raison de sa plus grande souplesse et de sa plus grande facilité d'adaptation aux besoins particuliers des expéditeurs, était mieux préparé que le transport ferroviaire par fourgons à répondre aux demandes nouvelles de l'économie du transport, telles qu'elles ont surgi dans le passé. En conséquence, les expéditeurs se sont tournés vers le camionnage, surtout dans les années 50, pour obtenir des services spéciaux. Les camionneurs pouvaient assumer presque tout ce qu'on appelle le transport à courte distance (c'est-à-dire à une distance de 100 à 200 milles) et une forte portion du transport à moyenne distance (c'est-à-dire à une distance de 500 à 600 milles). Jusqu'à il y a dix ans, à peu près, les chemins de fer avaient pu soutenir la concurrence des camions pour le transport sur les distances plus longues. Mais, surtout depuis 1950, les camions font de plus en plus la concurrence aussi bien dans le transport à longue distance, en particulier quand il s'agit des produits périssables et de haute valeur et des produits très ouvrés, qui demandent une vitesse et un service spéciaux.

Le transport par pipe-lines ou par air a également entamé le trafic-marchandises des chemins de fer ces dernières années. Une caractéristique importante de ces autres moyens de transport était leur aptitude à fournir un service mieux adapté aux besoins particuliers des expéditeurs que les services généraux de chemins de fer. Bien entendu, des frais infé-

rieurs ont aussi constitué un élément important, en particulier dans la concurrence provenant du camionnage à courte distance et du transport par pipe-line.

La diminution continue de la portion du mouvement que se sont assurée les chemins de fer montre, dans un milieu moderne les lacunes que comportaient les hangars et les fourgons traditionnels dans la manutention des marchandises, lacunes auxquelles le transport rail-route devait remédier. Les porte-remorques ont permis aux chemins de fer d'appliquer certaines innovations que le camionnage avait mises au point et de les associer éventuellement avec des frais de ligne peu élevés. Apparemment, le service rail-route peut remédier en partie, sinon entièrement, aux graves lacunes que comporte le service des fourgons dans les longs trajets. Le transport rail-route pourrait aussi donner aux chemins de fer certains avantages sur les camions en matière de frais, quant au transport de certaines marchandises non périssables, particulièrement dans le déplacement de gros volumes de marchandises entre les principaux centres industriels, bien que la possibilité ne soit pas toujours manifeste dans le tarif du service porte-remorques.

Ainsi, le service du rail et de la route concurrence le camionnage pour enlever au service des fourgons les marchandises qui peuvent être transportées dans des remorques, et pour obtenir le transport à moyenne et à longue distance qu'effectuent présentement les camions, ainsi que le transport des remorques qui pourrait se présenter sous un nouveau jour.

Concurrence en matière de frais

En appréciant la concurrence entre le transport rail-route et le transport routier direct, les frais et les services sont des considérations appropriées. On a surtout mis l'accent sur les avantages qu'offre le service de porte-remorques en matière de frais[1].

Les frais du transport rail-route de ligne ont été diversement estimés à un quart ou à la moitié des frais de camionnage[2]. Une étude considérable faite aux États-Unis[3], dans laquelle on comparait les frais de camionnage aux frais moyens du transport par fourgons, confère au

---

[1] Des rapports paraissant dans des feuilles populaires, et apparemment fondés uniquement sur des opinions, indiquent que le transport rail-route peut épargner aux camionneurs de location jusqu'à 40 p. 100 de leurs frais. Par exemple, voir *Financial Post*, 5 septembre 1959, p. 21, et *Dun's Review and Modern Industry*, juin 1959, p. 74.

[2] Voir J.-C. Lessard, *Les transports au Canada*, Ottawa 1956, p. 87, étude dans laquelle les frais du transport ferroviaire sont estimés à 1.5c. la tonne-mille, comparativement aux frais du camionnage, estimés à 5c. ou 6c. la tonne-mille. Voir également *Harpers Magazine*, mars 1957, p. 39; *Financial Post*, 5 septembre 1959, p. 21; *Dun's Review and Modern Industry*, juin 1959, p. 63. Dans cette dernière publication, le professeur Baker, de l'Université Harvard, fixe les frais du transport rail-route à longue distance, par tonne-mille, à environ la moitié des frais du camionnage.

[3] *Meyer et autres*, pp. 189 et suivantes.

camionnage un avantage de prix uniquement pour les trajets de moins de 100 milles. Il faut supposer que cela permettrait au service porte-remorques, comportant des frais inférieurs à ceux du service par fourgons, de concurrencer effectivement le camionnage dans les trajets de moins de 100 milles. Mais, comme l'ont montré les témoignages précédents, le service des porte-remorques peut en somme concurrencer efficacement les camions seulement dans les trajets de 200 à 250 milles ou davantage.

La faiblesse fondamentale qu'on trouve dans les comparaisons de frais entre le service porte-remorques et le camionnage est l'absence d'une comptabilité de prix de revient soigneusement établie dans les deux modes de transport. En somme, les chiffres de frais utilisés pour le transport rail-route étaient les frais moyens de lignes ferroviaires, lesquels sont modiques, parce qu'une proportion de 60 à 70 p. 100 du transport ferroviaire consiste en marchandises expédiées en vrac, en denrées chargées mécaniquement, qu'on déplace en wagonnées, sur des trajets assez longs, directement du lieu d'origine à l'endroit de destination. Ces modestes frais du transport de ligne sont d'environ 1c. la tonne-mille. Mais ces frais ne sont pas ceux du transport rail-route, qui manutentionne de petites expéditions, exigeant une plus forte manipulation et de nombreux services de prise et de livraison.

L'étude en question ne donnait pas au complet les frais du transport rail-route. Mais le tarif du transport porte-remorques (dont les taux varient de 3.6c. (Montréal-Toronto) à 18c. (Montréal-Ottawa) pour la tonne-mille) indique que les frais du transport porte-remorques seraient considérablement au-dessus de ces modestes taux des lignes ferroviaires s'appliquant au transport par fourgons. Les frais de fourgons semblent peu élevés parce que le transport par ce moyen en majeure partie est très lourd par unité d'espace (minerai, grains, bois d'œuvre, etc.), parce que les trajets sont longs et parce que les frais de la cueillette et de la livraison (en grande partie mécanisées) sont relativement modiques. Le transport rail-route, d'ordinaire, n'est pas aussi lourd par unité d'espace, les trajets, pour la plupart, sont de moins de 400 milles, et les frais de cueillette et de livraison, y compris le chargement et le déchargement aux gares terminus, sont relativement élevés: probablement de la moitié aux deux tiers des frais moyens d'ensemble par mille.

On peut aussi souligner que les frais du transport rail-route, manifestement supérieurs à ceux du transport par fourgons, en quantité, ne peuvent être atteints par les mouvements réguliers des chargements du rail et de la route de gare terminus à gare terminus. S'il se produit des mouvements moindres que ceux de la wagonnée, si on arrête les chargements pour les aiguiller aux gares intermédiaires, etc., les frais du transport rail-route montent considérablement.

53745-6—12½

Relativement aux frais de camionnage, il appert que les frais estimatifs de camionnage utilisés dans la comparaison avec le transport rail-route, comprenaient dans bien des cas les frais de ligne et les frais de prise et de livraison. Ainsi, l'étude de M. J.-C. Lessard indiquait pour 1956 des frais moyens de camionnage de 5c. à 6c. la tonne-mille comparativement à des frais de ligne de 1.5c. la tonne-mille[1]. La faiblesse de ces données pour servir de base à l'établissement des frais de ligne pour le camionnage est démontrée dans une étude spéciale des frais de camionnage qui a été préparée en 1960-1961[2]. Il s'ensuit que, pour les trajets de camionnage à courte et à moyenne distance, les frais de ligne s'établissent à seulement 3.53c. la tonne-mille, tandis que les frais de la prise et de la livraison, dans la même catégorie de camionnage, sont de 3.59c. la tonne-mille[3]. Autrement dit, si on élimine les frais de prise et de livraison pour rendre les frais de camionnage comparables aux frais du transport rail-route[4], les frais de ligne ne sont que d'environ la moitié de ceux que représentent les chiffres communément employés dans l'estimation des frais de camionnage.

Ces frais de ligne sont inférieurs à ceux du service porte-remorques (le taux minimum du service porte-remorques est de 3.6c. la tonne-mille (Montréal-Toronto)), et le fait est significatif. Le coût du chargement et du déchargement aux gares terminus serait un supplément du transport rail-route. Dans les circonstances, il semble que les taux du service porte-remorques devraient être beaucoup plus élevés que les frais du transport rail-route pour donner, en matière de prix, l'avantage au transport rail-route sur le camionnage[5]. Pour le transport routier direct, les taux étaient communément équivalents à ceux du service porte-remorques (relativement aux plans I et II).

Il paraît vraisemblable que si le transport rail-route jouissait, en matière de prix, d'un avantage important sur le service routier, les chemins de fer en profiteraient pour offrir des taux inférieurs et enlever ainsi des expéditions

---

[1] Les sources de renseignements des États-Unis, citées plus haut, semblent employer la même base de comparaison.

[2] Voir le chapitre 4 du présent volume, *La Concurrence entre le camionnage et le chemin de fer au Canada.*

[3] Dans le camionnage à longue distance, les frais de ligne sont en moyenne de 2.94c. la tonne-mille, tandis que les frais de prise et de livraison atteignent en moyenne 0.31c.

[4] Les frais de prise et de livraison du service rail-route, y compris les frais de chargement et de déchargement des remorques aux gares terminus du service porte-remorques, sont ordinairement un peu plus élevés que les frais de la prise et de la livraison du service routier.

[5] Lorsque le volume des expéditions par porte-remorques est peu élevé, c'est-à-dire lorsqu'il est inférieur au volume des wagonnées de gare terminus à gare terminus, les frais rail-route peuvent être de beaucoup supérieurs à ceux des expéditions par wagonnées. Cela peut expliquer en partie les taux élevés, par exemple, entre Montréal et Winnipeg (6.6c. la tonne-mille) et entre Montréal et Ottawa (18c. la tonne-mille).

aux sociétés indépendantes de camionnage[1]. Jusqu'ici, les chemins de fer n'ont pu y réussir, comme peut en être une indication l'expansion plus rapide du camionnage par rapport au service rail-route, depuis 1957. Le transport ferroviaire des remorques des camionneurs de location entre Montréal et Toronto a été considéré comme indiquant un avantage du transport rail-route en matière de frais. Mais cet avantage était principalement le résultat de réseaux routiers insuffisants, en particulier près de la frontière de l'Ontario et du Québec.

Une étude des principales sociétés de camionnage au Canada[2] indique que les sociétés qui ont soigneusement établi le prix de revient d'opérations comparables dans le service rail-route et dans le service routier ont constaté des avantages considérables en matière de frais pour le service routier. Relativement à quatorze trajets de l'Ontario et du Québec, parcourus avec des camions de différentes grosseurs et par différentes routes, le prix de revient des sociétés de camionnage avant utilisé le rail et la route a été en moyenne de plus de 12 p. 100 supérieur par mille au prix de revient pour l'emploi du service routier direct. Dans tous ces trajets, les frais de la route accusaient un avantage sur le prix de revient de l'emploi des porte-remorques. Le trajet Montréal-Toronto est celui qui montre dans l'utilisation de la route le moins d'avantages. C'est sur ce trajet que les taux porte-remorques sont le plus modiques.

La possibilité pour le service rail-route de faire effectivement la concurrence aux services directs de la route semble dépendre tout d'abord de l'aptitude des chemins de fer à attirer suffisamment de chargements de remorques pour assurer des trains complets quotidiens dans les deux sens. Là où on réussira à attirer un tel volume, il sera peut-être possible que les frais de ligne minimums (et les taux minimums) compensent en partie les frais et le temps supplémentaires qu'exigeront des sociétés de camionnage la livraison et la prise des remorques aux gares terminus des services porte-remorques. Un tel volume de chargement a été atteint sur le trajet de Montréal à Toronto.

Quand il n'est pas possible d'obtenir régulièrement des trains complets, comme c'était le cas au Canada en 1960 au sujet des parcours du service porte-remorques, le service rail-route peut éprouver de grandes difficultés à concurrencer le service de transport routier en matière de frais et de tarifs. La concurrence en ce qui regarde le service peut être aussi entravée sur les parcours où il n'est pas possible de réunir régulièrement des trains complets de remorques.

---

[1] Les avantages de concurrence habituellement attribués au service rail-route assurent ordinairement aux frais modiques de ligne (non pas les taux) un rang élevé sur la liste. Mais les directeurs du transport de plusieurs grandes sociétés canadiennes d'expédition disent que les taux du plan II sont comparables aux taux routiers et que le transport rail-route exécuté d'après le plan I ne donne aucun avantage aux expéditeurs par rapport aux taux de camionnage. Par exemple, voir *Canadian Transportation*, août 1959, p. 39.

[2] Ce relevé faisait partie d'une série d'études qu'a entreprises la Commission royale d'enquête sur les transports. Voir, dans le présent volume, *La Concurrence entre le camionnage et les chemins de fer au Canada.*

Concurrence en matière de service

Le service est manifestement un élément très important de la concurrence que se livrent le transport rail-route et le transport par camions. Les entreprises de camionnage semblent avoir l'avantage du service même lorsqu'elles emploient le service rail-route pour le transport de ligne. L'allure à laquelle le Plan I (remorques appartenant aux camionneurs) du service rail-route a dépassé le Plan II (remorques appartenant aux chemins de fer) montre les inconvénients des chemins de fer sous ce rapport. Alors que les tarifs offerts aux expéditeurs, sont pour ainsi dire identiques dans les deux cas, les camionneurs ont été en mesure de fournir 75 p. 100 des chargements du service rail-route en 1960.

En même temps, le volume des marchandises transportées par le service routier interurbain a augmenté plus rapidement que n'a progressé l'ensemble du service rail-route. Ainsi, de 1957 à 1959 le transport routier a accru de 2.4 p. 100 sa part du total des tonnes-mille qui ont été transportées d'une ville à l'autre. Le service rail-route, qui a pris le plus d'ampleur pendant cette même période, n'a augmenté sa part que de 1.5 p. 100 environ.

De 1957 à 1959, la part des sociétés ferroviaires de l'ensemble du transport interurbain des marchandises y compris le service rail-route, a fléchi de 2.6 p. 100. Ces données statistiques montrent que l'expansion du service rail-route au Canada a pu être attribuable, dans une large mesure, à une orientation tellement prononcée du transport interurbain des marchandises vers le camionnage, qu'il a fallu que les chemins de fer tout comme les entreprises de camionnage appuient le service porte-remorques à l'intention des camionneurs. De toute façon, la plus grande partie de l'augmentation du transport rail-route provient du transport par remorques des entreprises de camionnage. Les chemins de fer ont ainsi recouvré une partie du transport de marchandise qu'ils perdaient, tandis que les camionneurs ont gagné d'autres avantages pour manutentionner une partie du volume croissant des marchandises qu'ils transportent. Cependant, la plus grande partie de l'augmentation du transport de marchandises par camions était attribuée à la route.

Considérée en rapport avec la concurrence en matière de service, l'expansion du service rail-route au Canada depuis 1957, bien que beaucoup plus rapide qu'aux États-Unis[1], représente surtout une augmentation du nombre de remorques appartenant aux entreprises de camionnage qui ont été transportées. Il semble juste d'attribuer cette partie de l'augmentation aux tarifs avantageux des camionneurs, qui leur ont permis

[1] Aux États-Unis, les plans III et IV offrent les meilleures chances de succès au service porte-remorques. Comme au Canada, les progrès du service rail-route qui emploie les remorques appartenant aux chemins de fer (Plan II) ont été plutôt lents. Les camionneurs ou les expéditeurs eux-mêmes semblent avoir des avantages supérieurs sur les chemins de fer pour ce qui est des services de prise, de livraison et de transport en général, autres que le transport.

d'attirer une plus forte clientèle plutôt qu'aux frais peu élevés et aux avantages du service rail-route. Il ressort des témoignages que les sociétés ferroviaires étaient au courant de ces tendances lorsqu'elles ont offert les services porte-remorques aux entreprises de louage de camions à la fin de 1957, mais qu'elles cherchaient à recouvrer une partie du transport que les camions lui avaient enlevé[1].

D'autre part, la tendance qu'a le camionnage interurbain de s'accroître en dépit de la concurrence que lui livre le service porte-remorques peut être attribuée de façon générale aux services plus avantageux qu'il offre par rapport aux services ferroviaires, y compris le service rail-route.

Par exemple, certains services que fournit le transport rail-route sont ceux qui ont été fournis régulièrement pour les wagons couverts. Les services et les renseignements relatifs aux taux, aux réclamations, à la manutention, etc., sont donnés par les mêmes personnes pour le transport rail-route et les autres modes de transport. Dans l'ensemble, on dit que les entreprises de camionnage s'acquittent plus efficacement de cette tâche. La rigidité, la bureaucratie et l'application du règlement et des précédents, que les chemins de fer imposent depuis si longtemps au détriment du service n'ont pas entièrement disparu dans le service rail-route, bien que certains progrès aient été réalisés dans ce domaine[2].

Les entreprises de camionnage sont reconnues pour l'empressement et la diligence avec lesquels ils fournissent les services particuliers: ils examinent la question des tarifs et donnent les conseils pertinents; ils établissent des tarifs spéciaux au besoin; ils règlent les réclamations et s'assurent que les directives de l'expéditeur sont observées minutieusement. Dans les cas des denrées périssables ou des marchandises de grande valeur, comme c'est le même chauffeur qui fait tout le trajet, les directives des expéditeurs sont plus attentivement suivies, car ces chauffeurs peuvent être tenus directement responsables de toute inexécution des directives. Généralement les remorques du service rail-route sont conduites par trois personnes différentes au cours d'un même voyage, tandis qu'il n'y a qu'un seul chauffeur dans le cas du service de transport routier ordinaire. Ordinairement les chauffeurs du service de transport interurbain, surtout les chauffeurs qui parcourent de longues distances, touchent de meilleurs salaires et sont mieux qualifiés que la plupart des chauffeurs de camions. Une partie des avantages qu'ont les entreprises de camionnage sur les chemins de fer peuvent être attribués à l'attention supplémentaire que ces chauffeurs-vendeurs portent aux inté-

[1] M. H. B. Parr, directeur du trafic-marchandises du Canadien-National, a déclaré: «Nous avons remarqué que les taux réduits du service des wagons couverts ainsi que le plan II du service rail-route ont encouragé les camionneurs à se servir du plan I.» *Railway Age*, le 4 janvier 1958.

[2] La preuve que les sociétés ferroviaires reconnaissent ce problème c'est qu'elles confient la direction des entreprises de camionnage qu'elles achètent aux anciens exploitants.

rêts des expéditeurs. Cela signifie non seulement que les camionneurs seront mieux connus mais aussi que les expéditeurs seront directement encouragés à les recommander à des entreprises nouvelles.

Le service rail-route présente un autre inconvénient aux expéditeurs parce qu'il ne dessert pas un grand nombre de stations situées entre les principaux centres industriels. Les chemins de fer ont retardé à étendre leurs services aux villes situées sur ces parcours[1], sans doute parce qu'il serait excessivement dispendieux d'effectuer des livraisons spéciales ou que les arrêts en vue de l'aiguillage ralentiraient le service de station à station. Le service rail-route réussira à soutenir la concurrence des services de camionnage s'il peut éviter les frais élevés et les retards que le service dont il est question occasionne.

La mise en vigueur d'un service (et probablement de tarifs) porte-remorques satisfaisant semble donc dépendre surtout du volume de marchandises à transporter et de l'encombrement de la route. Ainsi, au sujet du transport des marchandises entre Montréal et Toronto, les tarifs peuvent être relativement bas et le service très satisfaisant. Mais on peut s'attendre qu'à l'égard des parcours où le volume de marchandises transportées est inférieur les progrès seront moins rapides, que les tarifs en vigueur sur ces parcours seront plus élevés et que les avantages que leur usage offre seront aussi moins nombreux.

Le service rail-route est le mieux en mesure de soutenir la concurrence lorsque des convois entiers de remorques (Tableau 6) peuvent être expédiés régulièrement le matin ou le soir, lorsque ces convois ne font pas d'arrêt en vue de l'aiguillage aux endroits situés entre les stations et lorsque ces convois remplis de marchandises ont à peu près la même charge au retour comme à l'aller. Au Canada, on ne trouve encore ces conditions que sur quelques parcours. Là où on les trouve, le service rail-route a rendu de précieux services surtout dans le cas des parcours sur des routes encombrées.

En même temps, ce service terminus-terminus laisse un volume considérable de marchandises qui sont expédiées à des endroits situés entre le point de départ et le point de destination, et dont la livraison ne peut se faire efficacement que par camions. De plus, les marchandises destinées à des endroits situés plus près du point de départ que du terminus du service rail-route peuvent être livrées par camions beaucoup plus avantageusement que par le service rail-route en ce qui concerne la rapidité et le prix. Dans ce cas, les remorques du service rail-route devraient être chargées et déchargées plus souvent et parcourir un plus grand nombre de milles. Dans ce secteur, le camionnage sur de longs parcours offre des avantages supplémentaires par rapport au service rail-route. L'expansion du service rail-route tendra donc à étayer le camionnage sur de longues distances.

[1] *Railway Age*, 13 janvier 1958, p. 15.

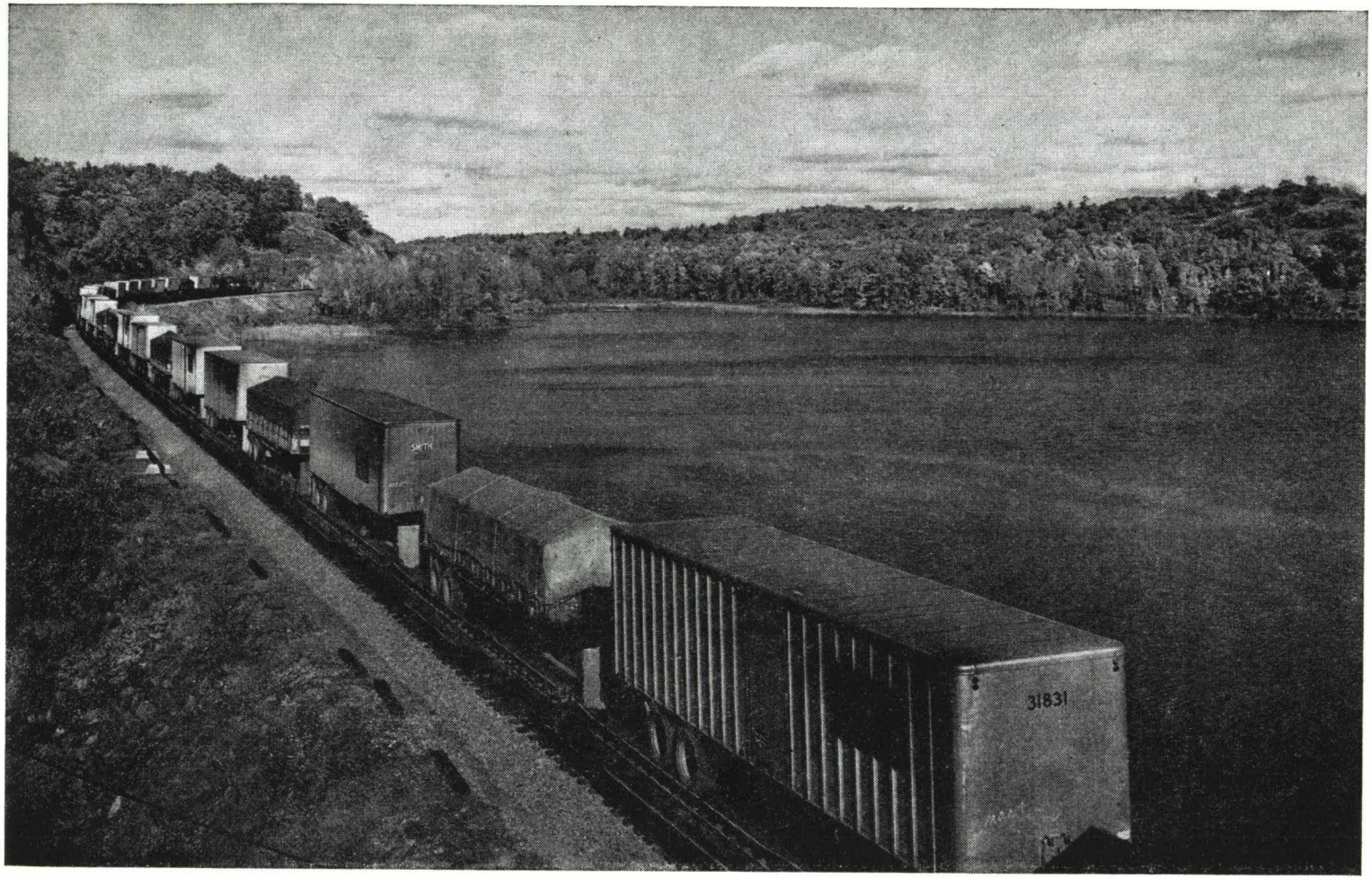

Figure 6

Mais le service rail-route comporte des avantages et des désavantages pour les entreprises de louage de camions. L'étude des entreprises de camionnage, qui a été faite à l'intention de la Commission royale, a révélé que dans l'ensemble les entreprises de louage de camions continueraient à se servir du service porte-remorques mais qu'elles restreindraient leur utilisation au transport spécial plutôt qu'au transport général des marchandises.

Les principaux inconvénients du service rail-route, en ce qui concerne ces entreprises de camionnage, sont qu'il est trop coûteux en comparaison du transport routier; qu'il pourrait entraîner la perte de l'indépendance de ces entreprises ou leur domination par les chemins de fer; qu'il est plus lent que le service routier; qu'il en coûte plus cher et qu'il est plus difficile de fixer l'horaire des services de quais, de la livraison et de la prise; que le service porte-remorques s'adapte moins facilement aux conditions diverses que le transport routier; qu'il offre peu de surveillance au système de réfrigération; qu'il a besoin d'un nombre plus considérable de remorques que le service routier; qu'il présente peu de possibilités d'améliorations du point de vue de la technique et des prix; que les dirigeants des entreprises de camionnage ont perdu un peu de leur emprise sur les services fournis aux expéditeurs.

A l'encontre de ces inconvénients, les entreprises de camionnage ont fait valoir certains avantages précieux que leur offre le service rail-route. Il représente une source supplémentaire de transport dans des circonstances spéciales (périodes de chargement de pointe, charges lourdes et volumineuses, dégels); il peut étendre son exploitation moyennant des placements inférieurs; il permet le transport des marchandises le dimanche et la livraison le lundi matin; les remorques peuvent être redistribuées entre les terminus sans l'aide de tracteurs; il comporte peut-être moins de risques d'accidents mais les primes d'assurance n'ont pas été réduites pour cette raison; en cas de mauvais temps on peut avoir recours aux chemins de fer; certains frais (comme le prix des permis) peuvent être diminués.

L'enquête qui a été faite auprès des camionneurs a indiqué qu'ils avaient perdu leur enthousiasme du début à l'égard du service porte-remorques après avoir employé le plan I du service rail-route pendant trois ans. C'est qu'ils calculaient plus minutieusement les avantages et les désavantages qui découlent de l'usage du service rail-route. Seulement certaines entreprises se proposaient de faire un grand usage du service porte-remorques; la plupart projetaient de l'utiliser seulement pour les cas spéciaux, plusieurs avaient l'intention de restreindre leur emploi du service rail-route dès que les routes se seraient améliorées, en particulier entre Montréal et Toronto. Toutefois il semblait clair que si les tarifs du service porte-remorques étaient abaissés ou que la circulation devienne plus encombrée, ou advenant ces deux états de choses, les entreprises de camionnage auraient tendance à employer davantage le service rail-route.

Bref, il est possible que les sociétés ferroviaires et les entreprises de camionnage retirent plus d'avantages de l'exploitation du service rail-route que les expéditeurs. Le service porte-remorques (Plan II) appartenant aux chemins de fer, qui constituait 25 p. 100 environ des manutentions du service rail-route, présentait aux expéditeurs l'inconvénient que certains de ses services (comme, par exemple, les renseignements relatifs aux taux, le règlement des réclamations) maintenaient les méthodes des chemins de fer. D'autre part, le service porte-remorques qu'offrent les entreprises de camionnage, propriété des chemins de fer (service qui s'occupe de 25 p. 100 environ des manutentions globales), ne souffre pas de ces désavantages, parce que les chemins de fer ont permis à ces entreprises de fonctionner comme des sociétés indépendantes de louage de camions. L'autre 50 p. 100 des remorques employées par le service rail-route est fourni par des camionneurs indépendants. Dans ce cas comme dans l'autre, les expéditeurs ne remarquent aucune différence quant au service, que les marchandises soient transportées par porte-remorques ou par le service routier. Normalement le service routier devrait procurer certains avantages aux expéditeurs que le service des porte-remorques propriété des chemins de fer (Plan II) ne présente pas.

D'autre part, le service rail-route a été très utile aux sociétés ferroviaires et aux entreprises de camionnage. Grâce à ce service, les chemins de fer ont pu conserver le transport des marchandises et attirer le transport de marchandises par l'achat de parcours de certaines entreprises de camionnage ou par l'intermédiaire de camionneurs indépendants qui se trouvaient aux prises avec des difficultés découlant de l'encombrement des routes, de circulation de pointe, de charges spéciales ou considérables de marchandises sèches et ainsi de suite.

Au sujet des entreprises de camionnage indépendantes, si on ne tient pas compte de leur utilisation du service porte-remorques dans les conditions spéciales susmentionnées, il semble que les inconvénients du rail-route du point de vue des services et des frais l'emportent sur les avantages, sauf dans le cas d'un volume restreint de trafic. En supposant que les taux actuels du service porte-remorques soient maintenus, il semble peu probable que le service rail-route supplante le service routier pour le transport quotidien ordinaire des marchandises. Les retards et les frais supplémentaires que comporte le transport des remorques aux terminus du service porte-remorques, le chargement et le déchargement aux rampes, la formation et le départ des convois du service rail-route représentent les principaux inconvénients.

Il importe que les chemins de fer maintiennent l'exploitation des entreprises de location de camions du service rail-route et cela pour deux raisons. L'exploitation efficace et avantageuse du service porte-remorques requiert un volume passablement considérable de marchandises à transporter. Pour obtenir le volume voulu, les chemins de fer devront peut-être compter

pendant quelque temps sur la part de 50 p. 100 du trafic du service porte-remorques que les entreprises de louage de camions fournissent actuellement. Le maintien du transport des marchandises selon le plan I dépend de plusieurs facteurs: du temps qu'il faudra pour améliorer la circulation sur la grand route entre Montréal et Toronto, de la réduction des tarifs du service porte-remorques sur les autres parcours, de l'ampleur que prendra le besoin des services de camionnage et des autres services.

Transformation du transport routier

Il est maintenant reconnu qu'au début des années 60, le transport routier connaissait au Canada une période de transition passablement accélérée. L'essor rapide qu'ont pris le service rail-route et le service de transport routier, au détriment du transport ordinaire des marchandises par wagons couverts, marque l'évolution de la structure de ce transport.

Les principales influences qui ont entraîné cette transition encore inachevée ont été les changements survenus dans les conditions de la concurrence, changements qui se sont produits dans les frais et dans la demande et l'offre relatives aux services de transport. A la longue, ces modifications des conditions de la concurrence pourraient transformer davantage la structure du commerce.

Les tendances de cette orientation sont déjà manifestes. Il semble que, pendant quelques années, les chemins de fer conserveront les avantages qu'ils ont sur leurs concurrents en ce qui a trait au transport des marchandises en vrac, au transport des marchandises chargées mécaniquement, au transport de marchandises en charges de convois. Récemment les sociétés ferroviaires ont étendu leur exploitation aux services de transport routier sur des distances moyennes et longues; cette initiative indique clairement qu'elles ne s'attendent pas que le service rail-route et le transport par wagons couverts puissent seuls maintenir la part qu'elles détiennent actuellement du transport des marchandises devant la concurrence que leur livrent les entreprises indépendantes de transport routier.

Cette conclusion découle également de la baisse soutenue de la part que les chemins de fer conservent du transport interurbain en dépit de l'expansion que prend le service porte-remorques et des efforts que font les chemins de fer en vue de moderniser et de rendre plus efficaces leurs installations et leurs services. Une partie de la perte du transport par rail représente le transport de marchandises en vrac qui s'effectue maintenant par pipe-lines et par eau, y compris la Voie maritime. De plus, les avions et les camions ont enlevé une partie de leur clientèle aux chemins de fer. Dans le cas des camions, la perte est d'une importance capitale, parce qu'elle est considérable et aussi parce qu'elle se rapporte au transport de marchandises de haute

valeur, sur lequel les sociétés ferroviaires comptaient surtout pour réaliser des bénéfices.

Le service rail-route et la modernisation du matériel ferroviaire ont mis un frein à cette perte, le premier en opposant une plus grande concurrence en matière de rapidité et de service, et le second en permettant d'enrayer la perte du transport de marchandises que leur enlèvent les pipe-lines et les transporteurs maritimes[1].

Cependant le camionnage a continué d'enlever un nombre croissant de clients aux chemins de fer, en dépit du mauvais état des routes, des restrictions relatives aux chargements, qui font augmenter considérablement le coût la tonne-mille et les tarifs qu'il faut exiger pour couvrir ces frais. Toutefois, tout indique que les gains qui découleront des améliorations technologiques seront à l'avantage de l'industrie du camionnage. Il semble que dorénavant les chances d'accroître la clientèle s'offriront aux entreprises de transport par route (et par air) plutôt qu'aux chemins de fer[2]. L'agrandissement projeté de la route transcanadienne, la construction de routes directes en vue d'éliminer l'encombrement de la circulation, la construction de chaussées plus résistantes et moins fragiles et l'amélioration des services de tracteurs et de remorques pour le camionnage semblent être des progrès destinés, lorsqu'ils s'ajoutent aux nombreuses autres innovations mises à la disposition des camionneurs en vue de la manutention et du service, à offrir aux transporteurs routiers plusieurs nouveaux moyens d'accroître et d'élargir leur exploitation pendant les dix prochaines années[3].

Le service rail-route a été lancé dans la lutte que se livrent les chemins de fer et les entreprises de camionnage. Mais on aurait tort de penser que ce fut entre les mains des chemins de fer une arme qui a porté un coup décisif à la concurrence des camions. De fait, le service rail-route au Canada a réalisé peu de progrès jusqu'à ce que les plus importantes entreprises de camionnage indépendantes se rendent responsables de son expansion aux fins de servir les entreprises de louage de transporteurs routiers.

En jouant ce double rôle, le service rail-route offre un complément efficace aux services ferroviaires comme aux entreprises de camion-

[1] Par suite de l'emploi des moteurs diesel et des autres améliorations qui ont été apportées, la charge des trains de marchandises s'est accrue de 500 tonnes depuis 1947 et la vitesse des wagons a augmenté de 26 p. 100, ce qui représente une augmentation de 65 p. 100 de tonnes-milles par heure de train de marchandises. Voir *Western Business and Industry*, par M. N. R. Crump, août 1955, p. 33.

[2] Évidemment le transport par pipe-line continuera de progresser rapidement et le transport maritime prendra de l'ampleur au fur et à mesure qu'on emploiera davantage la Voie maritime.

[3] Le Canada n'a pas réalisé autant de progrès que les États-Unis dans le domaine des grandes routes et des autoroutes nationales subventionnées par le gouvernement fédéral. En conséquence, dans notre pays on s'est servi du camionnage comme concurrent du transport par rail bien après les États-Unis.

nage. Le service rail-route a permis aux chemins de fer de maintenir une grande partie du transport des charges partielles de marchandises que les camionneurs ne leur avaient pas enlevé. Il leur a permis de mettre en œuvre des services de prise et de livraison ainsi que des services tributaires qui pouvaient utiliser les services de transport par rail sur de longues distances, dont les frais généraux étaient de beaucoup inférieurs aux prix exigés par le même genre de transport offert par les services ordinaires des wagons couverts et des hangars de marchandises. Il leur a permis de conserver et peut-être de recouvrer une partie du transport de marchandises à recettes élevées qui avait été soumise à la concurrence des entreprises de camionnage. Finalement, le service rail-route ne s'est pas révélé un concurrent suffisamment fort pour empêcher les entreprises de camionnage indépendantes d'enlever progressivement une partie du transport de marchandises aux chemins de fer. Mais il a amenuisé la perte et il a attiré aux chemins de fer des nouveaux clients pour le transport des marchandises au moyen de la location des remorques (Plan I). On peut s'attendre que le service rail-route continuera de jouer ce rôle important au fur et à mesure que les chemins de fer élargiront leurs services de camionnage.

Le service rail-route joue un rôle complémentaire semblable en rapport avec le fonctionnemeent des entreprises de camionnage. La plus grande partie de son expansion découle de la part qu'il joue dans l'activité de ces entreprises. Le service rail-route allège la tâche des camionneurs et vient à leur aide aux périodes de pointe. Il restreint l'encombrement des routes et permet d'accroître les services en plaçant des capitaux seulement dans l'achat de remorques. Le service rail-route peut continuer à rendre les mêmes services au camionnage de louage.

Dans l'ensemble, l'essor du service rail-route au Canada peut dépendre, comme dans le passé, de la clientèle que les entreprises de louage de camions indépendantes lui fournissent. On peut s'attendre que ce service s'agrandira aussi à la mesure de l'ampleur que prendront les entreprises de louage de camions, filiales des chemins de fer. Le service rail-route comportant l'emploi de containers pourrait être lent à se développer au Canada, surtout parce qu'on a mis l'accent sur son utilité pour les entreprises de louage de camions. Aux États-Unis où l'emploi de containers laisse espérer l'uniformisation du matériel, le service rail-route progressera plus rapidement.

Tendances et perspectives

Les influences puissantes qui ne cessent d'agir dans l'économie ont entraîné les vastes modifications qui s'opèrent dans la structure des moyens de transport au Canada.

Les changements qui se manifestent dans la demande et l'offre au sujet des services de transport compteront parmi les principales influences exercées sur le transport. Les réclamations des expéditeurs au sujet de la livraison plus rapide, des expéditions de moindre importance et plus fréquentes et un service plus spécialisé et individuel s'accroîtront vraisemblablement à un rythme accéléré. Le coût de la main-d'œuvre ainsi que les frais d'exploitation et le coût des immobilisations continueront d'inciter les entreprises de transport à réduire au minimum les opérations de manutention manuelle et ce qu'il en coûte. Ces deux exigences, c'est-à-dire les réclamations relatives au service accru et les frais plus élevés de la manutention, serviront à appuyer et à maintenir le remplacement des services réguliers de wagons fermés par le service rail-route et le service de transport routier pour le déplacement des marchandises. Le transport des marchandises en chargements partiels de wagons échappera tout à fait, semble-t-il, aux wagons fermés d'ici quelques années.

Cette préférence qu'on accorde au service rail-route et au transport par camions sur le service par wagons fermés devrait s'accentuer pendant les prochaines années, si pour le transport des marchandises pour lesquelles on exige des taux plus élevés (produits ouvrés) on a recours davantage aux services de remorques de louage. Puis, cette tendance diminuera au fur et à mesure que le service de transport par wagons fermés ne s'occupera principalement que des marchandises en vrac, mécaniquement chargées, qui peuvent être manutentionnées le plus économiquement et le plus convenablement par wagons fermés ou ouverts. On a indiqué que, dans l'ensemble, 25 p. 100 du transport ordinaire par wagons fermés de chemins de fer pourrait se faire par camions et par le service rail-route. La Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada a estimé que la part des chemins de fer du transport de louage fléchira de 50.8 p. 100 en 1960 à 44.9 p. 100 en 1970. C'est le transport routier qui tirera surtout parti de cette perte. Mais si les entreprises de camionnage attirent la part du lion de la perte de transport que subissent les services ordinaires par rail, le service rail-route recevra aussi une part très considérable.

Le besoin sans cesse croissant de moyens de transport au Canada exercera une grande influence sur la structure future des transports. La Commission Gordon estime que le transport de louage global augmentera de 30 p. 100 entre 1960 et 1965 et d'un autre 28 p. 100 jusqu'en 1970[1]. Cette hausse se rapportera, croit-on, au transport de produits ouvrés et d'autres marchandises pour lesquelles les taux sont élevés, ce qui ac-

[1] Pourcentage fondé sur les prévisions de frais directs. Voir le *Rapport final*, Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, novembre 1957, page 295. Aux États-Unis, les besoins du transport augmenteront de 33 p. 100 pendant la période de 1959 à 1965, croit-on. Voir *Dunn's Review and Modern Industry*, juin 1959, page 60.

croîtra la part du transport par camions et par le service rail-route. Une augmentation sensible du transport du pétrole et du gaz devrait amplifier l'activité des pipe-lines.

En plus de l'essor général que prend le transport, la nature du transport évoluera pour répondre aux besoins d'une industrialisation et d'une urbanisation plus étendues et de la concentration des industries près des marchés métropolitains. Ces progrès marcheront de pair avec une production plus grande de produits hautement ouvrés et de grande valeur et susciteront un besoin accru de services de transport spécialisés comme ceux que les entreprises de camionnage de louage ont mis en œuvre.

Évidemment la part que le service rail-route et les services de camionnage recevront de cette augmentation de transport dépendra, dans une large mesure, du rythme auquel se fera l'amélioration des routes au Canada et de l'établissement des tarifs du service rail-route à un chiffre inférieur à celui des frais et des tarifs du service de camionnage.

Si la construction des routes ne suit pas l'essor du transport des marchandises, les routes deviendront encombrées et une plus grande partie du transport par remorques aura tendance à passer au service rail-route.

Tout indique que l'amélioration des routes se fera plus rapidement que dans le passé. Le parachèvement prochain de la route transcanadienne, la possibilité qu'elle soit agrandie, l'expansion prolongée des routes directes et des autoroutes ainsi que l'accroissement rapide de la circulation routière qui exige de plus nombreuses et de meilleures routes, tous ces éléments laissent prévoir que le camionnage local tout comme le camionnage sur de longues distances jouiront de meilleures conditions. Tant que tous les progrès ne seront pas réalisés, l'encombrement des routes entraînera l'expansion du service rail-route. Au fur et à mesure qu'on construira des autoroutes et qu'on améliorera les grandes routes interprovinciales, les avantages de la livraison directe par camions augmenteront et limiteront l'emploi du service rail-route comme moyen d'éviter les embouteillages des routes. Entre-temps, on peut considérer que le service rail-route fournit un service parallèle utile pendant la période de transition, service auquel les entreprises de camionnage indépendantes et celles qui appartiennent aux sociétés ferroviaires sont libres d'avoir recours.

Cette alternative peut expliquer en partie le traitement d'exception accordé aux tarifs du service rail-route. Dans ce cas, on pourrait dire que ces tarifs ont été établis à des niveaux comparables aux prix du transport routier sur ces parcours (comme entre Montréal et Toronto) où le volume à la longue permettra de maintenir le service porte-remorques de charges de convois. Si nous considérons la concurrence à longue échéance entre le service de transport routier et le service rail-route, il

semble peu probable que les tarifs actuels du service rail-route soient abaissés.

De façon générale, on peut s'attendre que la structure de la concurrence et que les avantages des divers modes de transport se modifieront au fur et à mesure qu'on exigera un plus grand nombre de moyens de transport au Canada. Au cours de notre enquête, nous n'avons pas déterminé le rythme auquel ces changements s'opéreront à un degré plus élevé que ne l'avait établi la Commission Gordon susmentionnée. Mais l'orientation générale de l'issue de cette concurrence peut être exprimée dans ces grandes lignes.

Ce qui suscite principalement l'intérêt, c'est la concurrence que se livrent les divers moyens de transport sur terre; mais les différentes sphères où servent les services de transport par eau, par air et par pipelines peuvent aussi changer. Toutefois le transport des marchandises par eau, bien que considérable (en 1958, il représentait 23.2 p. 100 des tonnes-mille transportées au Canada par le service interurbain), se limite principalement au transport des marchandises en vrac de peu de valeur pour lequel la livraison rapide n'est pas un élément important. Le transport par air ne joue encore qu'un piètre rôle dans la manutention globale des marchandises au Canada. Les pipe-lines ont attiré le transport de volumes considérables de pétrole et de gaz, mais le domaine de leur concurrence ne s'étend pas encore à d'autres produits.

La concurrence que se feront, dans le domaine des wagons fermés, le transport routier et le transport rail-route sera vive au moins pendant la prochaine décennie. Plusieurs années pourront s'écouler avant qu'on puisse répartir nettement le transport des marchandises. Mais si nous envisageons les choses de loin, les conditions de concurrence des services et des prix laissent déjà prévoir la tendance que prendra la distribution du transport des marchandises par voie de terre.

Les services réguliers de wagons fermés et ouverts auront tendance à la longue à ne s'occuper que du transport des marchandises en vrac, chargées mécaniquement, de valeur plutôt minime, comme le minerai de fer, le charbon et d'autres produits minéraux, le blé d'exportation et certains produits forestiers qui peuvent être transportés en chargements de convois. Pendant des années on continuera de recourir au rail pour transporter ces marchandises à moins évidemment que le transport par air et par pipe-lines (dans certains) soit en mesure de lui faire concurrence. Ce genre de marchandises pourrait bien constituer une part considérable et croissante du transport par rail. Puisque ces produits peuvent être transportés en chargements de convois, les frais devraient se maintenir assez bas pour rendre ce mode de transport rentable bien qu'il ne se rapporte qu'à des marchandises pour lesquelles le coût du trans-

port est bas. Dans ce cas, pour réaliser des profits, le transport des marchandises devra s'effectuer en chargements de convois sur des distances directes et comporter une perte de temps minimum en rapport avec l'aiguillage et les autres manœuvres.

Le transport le plus rentable de marchandises (produits ouvrés, produits agricoles périssables, etc.) par wagons fermés aura tendance à recourir aux services de transport routier et au service rail-route; la plus grande partie de ce transport s'effectuera par le service de transport routier direct, mais une certaine partie, surtout là où l'état des routes n'est pas satisfaisant, se fera par le service rail-route pour le moment. Parce que le transport routier a enlevé aux chemins de fer une partie de leurs clientèle, ces derniers éprouveront des difficultés accrues à rendre leur exploitation rentable, même avec l'appui d'un service rail-route rentable, ce service rail-route pouvant, à la longue, attirer seulement de 10 à 15 p. 100 du transport global de marchandises par rail.

Les progrès qui ont été réalisés dans le domaine de la route, les améliorations technologiques apportées au matériel de transport routier de marchandises, la baisse relative des frais de camionnage et le besoin toujours croissant des services de transport les plus adaptables et les plus spécialisés que les camionneurs peuvent fournir entraîneront à la longue une grande expansion des services de camionnage. L'ampleur de ce développement sera peut-être le plus perceptible dans le cas du transport sur des distances moyennes au fur et à mesure que le camionnage continuera d'étendre ses avantages aux services de transport ferroviaire (service rail-route et service par wagons couverts), depuis le transport sur de courtes distances (jusqu'à 250 milles) jusqu'au transport sur des distances moyennes (jusqu'à 500 milles), sauf si, en raison de l'encombrement des routes, le service rail-route les supplante.

Bien qu'on s'attende que le camionnage sur de moyennes distances attire le volume le plus considérable au cours des prochaines années, il semble que les services de transport routier sur des longues distances auront le rythme le plus accéléré de croissance, comme on l'a indiqué dans une autre étude de ce volume. Cette concurrence de plus en plus acharnée que livre le camionnage sur de longues distances se fera sentir même dans un secteur du transport de marchandises qui, jusqu'à ces dernières années, semblait être réservé pour toujours aux chemins de fer. Cette atteinte au dernier bastion du transport de marchandises sur de longues distances a démontré, sans doute plus manifestement que tout autre facteur, que la force des chemins de fer décline.

Le besoin de services de transport particuliers et spécialisés continuera d'appuyer le développement des services de camionnage sur de longues distances. De façon générale, ce genre de transport sera fourni

non seulement par les entreprises de louage de camions mais aussi par les services de camionnage particuliers des expéditeurs.

Les changements qui se sont déjà opérés dans le transport des marchandises reflètent l'importance croissante du camionnage en rapport avec le transport par voie terrestre et le rôle affaibli du transport par rail. Les acquisitions d'entreprises de camionnage, dont plusieurs s'occupent principalement du transport sur de longues et de moyennes distances, que les deux sociétés ferroviaires du Canada ont faites récemment prouvent que les chemins de fer reconnaissent la portée de ces tendances. En choisissant d'acheter ces entreprises, les chemins de fer ont montré qu'ils ne les avaient pas achetées seulement aux fins de la prise et de la livraison des marchandises, en tant que services tributaires du rail-route, mais aussi pour les employer au transport routier sur de moyennes et de longues distances. Ces démarches de la part des chemins de fer semblent indiquer clairement quel sera l'avenir du transport routier au Canada. Elles indiquent que les avantages à longue échéance tendent à être le partage du transport routier. Certains fonctionnaires supérieurs des chemins de fer ont confirmé cette opinion[1].

Cela ne signifie pas que le rôle du service rail-route sera de courte durée et peu important. De fait, le service porte-remorques peut continuer à jouer un rôle capital. Il peut, par exemple, devenir une source de bénéfices considérables qui permettrait aux chemins de fer d'exploiter de nouveau certains de leurs services de façon rentable. Il demeure pour l'instant la principale arme de défense des chemins de fer contre la concurrence que leur font les routiers pour obtenir le transport des charges partielles et de wagons couverts. Le service porte-remorques sera à la fois utile aux entreprises de louage de camions qui peuvent y recourir et aux chemins de fer qui le fournissent. Dans le cas du transport sur de longs parcours où la vitesse, le service et les soins ont moins d'importance que dans le cas du transport par camion sur de longs parcours, le service rail-route peut probablement répondre mieux aux besoins des expéditeurs et leur demander moins cher, bien que dans ce dernier cas, les avantages du prix peuvent dépendre des redressements du tarif.

Le service rail-route est aussi en mesure d'acquérir une grande importance dans les régions où le transport est peu volumineux. Il s'est déjà joint au camionnage afin d'assurer un meilleur service à plusieurs localités des Maritimes.

Ainsi le service rail-route, en tant que complément des services traditionnels de transport par rail d'une part et des services de transport routier d'autre part, continuera vraisemblablement de jouer un rôle im-

[1] MM. O. M. Solandt et A. H. Hart, tous deux vice-présidents du National-Canadien, ont exprimé cet avis dans des déclarations qu'ils ont faites récemment.

53745-6—13½

portant dans les années à venir. Le rythme de son développement s'est stabilisé mais il sera plus lent qu'antérieurement.

En conséquence, en 1965, le transport par service rail-route pourrait bien atteindre 10 p. 100 ou plus des chargements de wagons par rail. Ce pourcentage n'égale peut-être pas la perte que les chemins de fer ont subie aux mains du camionnage routier, mais il la compensera en partie. L'expansion des services de camionnage des chemins de fer pourra équilibrer une partie de cette perte.

Appendice A

Modalités du service rail-route aux États-Unis

PLAN I: Chemins de fer et transporteurs routiers publics

Plan I—*Les chemins de fer transportent les remorques appartenant aux transporteurs routiers publics moyennant un partage du tarif de camionnage.* En pratique, c'est une rémunération uniforme par remorque basée sur le poids et la distance, quelle que soit la marchandise transportée. Le camionneur fait le démarchage et facture l'entier transport aux tarifs de camionnage; il amène les remorques aux terminus ferroviaires et va les chercher; il se charge du roulage précédant le mouvement par rail ou y faisant suite. Le chemin de fer n'a aucun contact direct avec l'expéditeur; il se substitue simplement au camionneur pour une partie ou pour la totalité du parcours.

PLAN II: Service à domicile, d'exploitation ferroviaire

Plan II—*Les chemins de fer transportent leurs propres remorques moyennant leurs propres tarifs concurrentiels de camionnage.* Selon ce plan, de réalisation entièrement ferroviaire, le chemin de fer traite directement avec les expéditeurs, fournit la totalité du matériel et assure la cueillette et la livraison entre les établissements des expéditeurs et les terminus ferroviaires, en utilisant ses propres tracteurs ou en recourant aux services forfaitaires de camionneurs locaux. La cueillette et la livraison se pratiquent généralement dans des territoires délimités et contigus aux terminus des chemins de fer.

PLAN III: Remorques des expéditeurs, wagons de chemins de fer

Plan III—*Les chemins de fer transportent à tant du mille les remorques appartenant aux expéditeurs ou louées par eux.* L'expéditeur amène les remorques à une tête de ligne; le chemin de fer les place sur des wagons-plateformes, les arrime, les transporte à destination et les descend à terre, où l'expéditeur en prend livraison.

PLAN IV: Remorques et wagons appartenant aux expéditeurs

Plan IV—*Les chemins de fer transportent les remorques appartenant aux expéditeurs ou louées par eux sur des wagons-plateformes également propriété des expéditeurs, moyennant un prix uniforme par wagon.* L'expéditeur amène ses remorques au terminus ferroviaire et va les y chercher; il charge et décharge les wagons. Le chemin de fer se charge seulement du roulage sur grande ligne, d'un terminus à l'autre.

PLAN V: Tarifs communs, Camion/chemin de fer/camion

Plan V—*Les chemins de fer transportent leurs propres remorques et celles des transporteurs routiers publics moyennant des tarifs communs dits chemin de fer/camion selon un régime de destination ultime.* Du point de vue fonctionnement, le plan V ressemble au plan I, mais c'est une exploitation véritablement mixte qui, en fait, prolonge le territoire de chaque transporteur participant à l'opération dans celui que dessert l'autre. Chaque participant a ainsi la faculté de manutentionner les envois en provenance ou à destination du territoire de l'autre et peut alors pratiquer la vente pour le compte de l'autre. Normalement, la mise en œuvre du plan implique un transport par camion sur grande route à une ou aux deux extrémités du parcours ferroviaire.

SOURCE: *Railway Age*, 28 mars 1960, p. 74.