

HE
215
.H5314
v.2

DIVISION DES SERVICES DE TRANSPORT
MINISTÈRE DE L'EXPANSION INDUSTRIELLE RÉGIONALE



VOLUME 2 CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

LES TRANSPORTS ET L'EXPANSION INDUSTRIELLE RÉGIONALE:
POINTS DE VUE DES USAGERS SUR LES PROBLÈMES
DES ANNÉES 1980

JAMES F. HICKLING
MANAGEMENT CONSULTANTS LTD.

Mars 1984

VOLUME 2 CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

LES TRANSPORTS ET L'EXPANSION
INDUSTRIELLE RÉGIONALE: POINTS DE VUE
DES USAGERS SUR LES PROBLÈMES
DES ANNÉES 1980

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION C.-B.

VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> Voyageurs	Inadéquat	Licences	- Objet: restrictions permis des lignes régionales et locales. Le gouv. fédéral réagit trop lentement aux applications.	- Impact sur la circulation touristique (par ex: vers l'île de Vancouver) et sur les espérances des résidents de l'île.	- Une législation moins restrictive.	- Davantage d'accès/service et d'avantages à l'ind. touris.
	Inadéquat	Douanes	Source continue de problèmes. Une première impression durable; durée des délais et personnel insuffisant. Le Conseil de l'Aviation de C.-B. est préoccupé par les douanes et autres services aux pilotes privés non de C.-B. et entrant en C.-B. Cependant, préoccupation avec les services en ce qui concerne le développement du secteur des services et financier de la bordure du Pacifique. Vancouver en tant que porte du Pacifique.	- Impact difficile à mesurer sur le tourisme. Entrave à un développement futur de Vancouver comme centre de services/financier à la bordure pacifique.	- Réduire la paperasserie.	- Corrige image et impression. Améliore tourisme. Favorise développement du centre de services et financier.
	Adéquat	Service (transport. lignes princip.)		- Entrave à la tendance souhaitée.	- Améliorer les services grâce à des accords bilatéraux.	- Davantage de lignes aériennes, de meilleurs service et une plus grande concurrence.
Fret	Général. adéquat	Douanes	Problèmes avec la vitesse du dédouanement des cargaisons.	- Retards.		

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION C.-B.

VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Routier</u> Camion	Adéquat en général	Législation objet: le transport des produits	- Préoccupation sur l'étendue et la complexité de la législation sur les marchandises dangereuses et autres législation. objet: transport des marchandises (par ex: produits pétroliers). Problème de la législation des marchandises dangereuses en rapport avec les expéditions U.S. (c.-à.d. compatibilité).	- Temps perdu à s'adapter à la législation; impact sur les coûts d'exploitation; souvent non productifs. Limite le développement.	- Rapports améliorés entre l'industrie et le gouvernement. Clarification de la législation fédérale avant d'appliquer son équivalent provincial ou municipal.	- Réduction des impacts négatifs de la législation sur les usagers et les exploitants.
		Réglementation/accès	- Besoin d'un certain niveau de réglementation. Les "nomades" font du tort aux transporteurs autorisés.	- Nuit à la viabilité des transporteurs autorisés. Sécurité.	- Meilleure politique et règlements.	--
		Législation taille/poids	- Préoccupation sur les différences entre les restrictions provinciales; taille/poids.	- Perturbation de la circulation interprovinciale.	- À présent en cours de révision. Exige l'uniformité dans les provinces.	--
<u>Autre</u> Route/auto	Adéquat en général	Accès/ tourisme	- Besoin d'un système routier adéquat pour permettre la circulation des touristes de Vancouver aux points situés au-delà (Parc nationaux).	--	--	--
Autocar	Adéquat	--	--	--	--	--

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION C.-B.

VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS	
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Ferroviaire</u> Fret	En général adéquat					
	Inadéquat	Infrastruc- ture/ matériel	- Préoccupation envers l'adéquation/âge du matériel roulant. Malgré la révision tarifaire du Nid-de-Corbeau, la question de l'existence d'incitations à agir (y compris la question des voies.)	- Dépendance sur l'économie des ressources en vertu des tarifs compétitifs et bas pour transporter les marchandises vers l'océan.	- Espoir que la révision tarifaire du Nid-de-Corbeau offrira les fonds nécessaires pour redresser la situation.	- Besoin essentiel de rester compétitif sur les marchés internationaux.
	Inadéquat	Service/ petites communautés	- Diminution des services due à la concentration sur les lignes principales. Les transport. des produits du pétrole ont dû adopter les camions.	- Problèmes associés à la réglementation sur les poids des camions et sur la sécurité dans le service aux petites communautés.	—	—
	Inadéquat	Marchan- dises dangereuses	- Question de la compati- bilité avec la législation/ annonces des É.-U.	- Le problème ne s'est pas entièrement matérialisé, mais on s'attend à ce qu'il le fasse bientôt.	- Besoin de négotiations/ compatibilité	- Éviter le problème latent.

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION C.-B.

VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Fret (suite)	Inadéquat	Réglementation/compétition	- Problème des chemins de fer canadiens réglementés par rapport aux U.S. déréglementés. Plus de 40% des marchandises de la C.-B. vendus aux É.-U.; 70% sont transportés par chemin de fer.	- Perte de la compétitivité tandis que les producteurs de bois de charpente des É.-U. ont accès à des transporteurs déréglementés et des tarifs non publiés. En général, les manufacturiers canadiens ne sont pas traités aux É.-U. comme les expéditeurs U.S.	- Pas d'unanimité. Exige une certaine déréglementation mais probablement différente qu'aux É.-U.	- Stimule la compétitivité des producteurs canadiens.
Voyageurs	Inadéquat	Service et coûts	- Des commentaires généralement négatifs. Objet: le service transcontinental, le rendement et le financement/coûtent au contribuable. Question spécifique de savoir pourquoi le service Vancouver/Jasper/Edmonton devrait être rétabli.	- Le contribuable paie pour un service visant marché spécifique (tourisme en général et en particulier marché japonais).		

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION C.-B.

VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Maritime</u> (suite)	Adéquat	Conférences /concurrence	- En dépit de la loi dérogatoire relative aux conférences maritimes (expirant en mars 1984) et du nombre limité de conférences, l'avis est que les tarifs maritimes sont acceptables. Cependant, service exige d'être protégé et maintenu.	- Vital au secteur des ressources.	- Besoin que le gouvernement fédéral en reconnaisse l'importance; faire participer l'industrie aux délibérations, (transporteurs). Croit que le contrôle de la juridiction ne doit pas être assigné à Transports Canada.	---
	---	Marine marchande canadienne de long cours	- Unanimité du manque de rentabilité d'une marine marchande canadienne qui serait désastreuse.	- Finirait par nuire aux expéditeurs et aux exportateurs et au contribuable canadien.	- Promotion des efforts canadiens en exigences en matériel pour le versant N. de Beaufort.	- Évite le risque de rendre les exportateurs canadiens non compétitifs sur les marchés internationaux.

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION C.-B.

VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION SUJET		CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
	ADÉQUATION				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Maritime</u>	En général adéquat tel quel	En général	- Importance des installations portuaires (Vancouver et Prince Rupert) et du transport par voie d'eau pour l'économie de ressources et les exportations de la C.-B. (et à l'Ouest du Canada) Perception que l'avenir de la C.-B. se trouve dans le marché Ouest-Pacifique.	--	--	--
	Inadéquat	Coûts/ Charges	- Les charges du port de Vancouver "aberrantes" par comparaison avec les ports U.S. (7-8\$ la tonne c. 17-18 \$ /tonne). Charges multiples créant la confusion.	- Impact sur les coûts de transport dans le secteur des ressources; les coûts de transport représentent une large proportion de la valeur totale et peuvent déterminer la compétitivité du marché.	- Peut-être ne peut-on faire que peu. Se concentrer plutôt sur les manufacturiers et les coûts de production	--
	Très inadéquat/ domaine à problèmes	Main- d'oeuvre	- Problèmes de main-d'oeuvre contribuent à de plus hauts coûts et la perturbation dans les services.	- Coûts, main-d'oeuvre et autres considérations soulignent la vulnérabilité des activ. commerc. perdues (commerce de lignes) au profit d'autres ports. (par ex: Seattle). Une fois perdues, difficiles à regagner.	--	--

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION C.-B.

VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION SUJET		CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
	ADÉQUATION	ADÉQUATION			OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Maritime</u> (suite)	Domaine à problème	Système routier/ Stratégie portuaire d'ensemble	- Problème d'obtenir l'autorisation pour l'artère (Bord de mer de Burrard Inlet). Opposition locale et des résidents.	- Route nécessaire pour un trafic efficace des conteneurs.	--	--
	Trafic des conteneurs ports U.S. c. canadiens		- Préoccupation en raison du fait que 30% du trafic canadien par conteneur entre via Seattle. Cependant, des efforts à court terme ont été déployés par le gouvernement pour déplacer le trafic vers Vancouver sans résultat.	- Trafic de conteneurs réduit par Vancouver. Les lignes ne changeront pas en vertu de propositions à court terme. Avis que le gouvernement fédéral hésite à pousser trop fort en raison du trafic de conteneurs U.S. par Halifax, et action/représailles possibles des É.-U.	- Engagements à plus long terme du gouvernement, basés sur la consultation avec les expéditeurs. Cependant, d'avis que les conférences S/S dictées par Los Angeles et New York (c.-à.d. intérêts U.S).	--

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION ALBERTA

VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u>	Inadéquat	En général	- Perception qu'Edmonton n'est pas pleinement concurrentiel en tant que centre de services aériens. Généralement considéré comme un centre de service de 2 ^e ordre dans l'Ouest du Canada.	- Difficulté à attirer ou à garder les industries d'exploitation nationale ou internationale; sape la possibilité d'attirer des industries de haute technologie. Les lignes aériennes ne considèrent pas Edmonton comme un marché touristique concurrentiel.	- Commission des services aériens en place manque de pouvoir juridictionnel et d'autorité. Recommandation d'une Commission des transports et d'un plan stratégique.	--
		Installations terminal	- Aéroport international (opposé à municipal). Comme ci-dessus, et le fait que les passagers se partagent deux aéroports non agglomérés.	- Comme ci-dessus; image/ impact sur les voyages d'affaires et le tourisme	- 6-8 portes de ligne - parc à voitures et hôtel	- Augmentation du tourisme/voyages d'affaires.
	Inadéquat	Service/ liaisons	- Partage des services des voyageurs entre les aéroports international et municipal. Les passagers allant vers le nord doivent changer d'aéroport. PWA, autocars à l'aéroport municipal. Les accords bilatéraux non respectés.	- Nuit à la situation d'Edmonton de centre aérien en ce qui concerne le service du nord (nappe de pétrole du versant N.) Nuit au développement de l'aéroport international. Impact sur le tourisme.	- Corriger la situation des 2 aéroports; plan stratégique. Utiliser les services de navette à l'extérieur du Municipal et l'utiliser pour les envois et les vols privés et de corporation.	- Correction de l'inadéquation tel qu'indiqué

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION ALBERTA

VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> (suite)	Inadéquat	Douanes/ Immigration	- Modernisation exigée aux 2 aéroports.	- Image et effet sur le tourisme et les voyages d'affaires	- Moderniser.	- Amélioration de l'image et du service.
	Inadéquat	Tarifs et prix aériens	- Avec la déréglementation aux É.-U., il est moins cher, par exemple, de s'envoler de Seattle vers des points au-delà.	- Perte du revenu voyageurs des lignes aériennes; de plus, mine la compétitivité.	- Étudier le sujet de la déréglementation.	--
		Marchés U.S	- Le transport canadien aérien est structuré d'après des considérations E. et O. Le flux N.S. du trafic et l'importance des marchés U.S. pas suffisamment pris en considération.	- Incommode et onéreux pour touristes/voyageurs/hommes d'affaires N.S.	- Comme ci-dessus.	- Réalisation du potentiel touristique.
<u>Aérien</u> Fret	Inadéquat	Origines/ destinat./ Douanes/ Courtage	- Vu l'orientation de l'Alberta sur l'industrie pétrolière, des liaisons directes insuffisantes sur Dallas/Houston.	- Fret aérien du Texas passe par Toronto. Impact sur les coûts et le temps passé.	- Liaisons directes à l'aide de matériel capable de prendre des cargaisons.	- Économies de temps et de coûts pour l'industrie.

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES ---

RÉGION ALBERTA

VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS	
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Routier</u>						
Infrastruc- ture routière	Inadéquat	En particu. l'autoroute Yellowhead	- Edmonton non reconnu comme faisant partie du principal courant E. W. des services routiers interprovinciaux.	- Par conséquent non considéré comme emplacement de choix par de nombreuses compagnies de distribution. Également non considéré concurrentiel dans le secteur des voyageurs routiers du tourisme.	- Programme du gouvernement provincial de 10 ans pour jumeler l'autoroute Yellowhead.	---
			- Gouvernement fédéral considère l'autoroute Yellowhead route interprovinciale secondaire. Ne bénéficie pas de l'aide financière offerte à la transcanadienne.	- Comme ci-dessus. Image négative due au nombre croissant d'accidents mortels de la route dans la section Edmonton-Jasper. Route touristique non concurrentielle.	- Comme ci-dessus, mais attention aux exigences d'Edmonton-Jasper inadéquates.	---
	Inadéquat	En général	- Promotion inadéquate d'Edmonton dans l'Est du Canada comme centre primaire de transports routiers et de distribution pour l'Ouest du Canada.	- Comme ci-dessus.	- Exige des efforts combinés des gouv. prov/munic/féd.	---

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION ALBERTA

VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>ROUTIER</u> Camion	Adéquat	<ul style="list-style-type: none"> - Bien que généralement perçu comme adéquat, mention des problèmes suivants: <ul style="list-style-type: none"> -Exigences des envois saisonniers, cycliques (potasse) entraînant une carence en matériel. -Accès/facilité d'obtenir des permis, résultant en un grand nombre d'exploitants et des faillites fréquentes. Également difficultés à obtenir des permis intra-provinciaux. Difficulté pour les petits exploitants de rester viables dans un environnement peut-être sur-concurrentiel. 	<ul style="list-style-type: none"> - Effet composé de courir le risque de situations de monopoles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Non indiquées, mais exigences suggérées pour un certain niveau de contrôle d'amélioration de l'administration. 	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la stabilité de l'entreprise du camionnage. 	
	Inadéquat	<ul style="list-style-type: none"> Normes de pesage inter-provinciales 	<ul style="list-style-type: none"> - Normes de pesage interprovinciales non uniformes. (PTAC) 	<ul style="list-style-type: none"> - Difficulté à déplacer le fret PTAC interprovincialement dans une province pouvant ne pas être acceptables dans l'autre. Ne peut optimiser les cargaisons. 	<ul style="list-style-type: none"> - Uniformité des normes. CCT en train de les revoir Sol. n'exige pas d'aller plus loin (impact sur les routes). 	
	Domaine à problèmes	<ul style="list-style-type: none"> Marchand. dangereuses 	<ul style="list-style-type: none"> - Tandis qu'on s'est devant. intéressé au transport aérien et ferroviaire, le camionnage (provincial) à la phase embryonnaire. 	<ul style="list-style-type: none"> - Implicat./coûts d'exploitation pour l'ind. si le pouvoir législatif ne tient pas suffisamment compte des besoins. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapport/consultation entre indust. (usagers) et l'administration appropriée. 	<ul style="list-style-type: none"> - Élimine le problème potentiel

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES ---

RÉGION ALBERTA

VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION		CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Autocar	Adéquat	En général	- Commentaires minimum, sauf sur l'effet du prix de l'essence sur les exploitations c. les exploitants U.S., et la préoccupation non spécifiée du potentiel de déréglementation.	- Tourisme	--	--
Automobile	Adéquat	Général	- Mêmes considérations du type: système routier (autoroute Yellowhead) et accidents mortels/sécurité. Également préoccupation sur le prix de l'essence et l'impact sur le tourisme.	- Tourisme	--	--
<u>Ferroviaire</u> Fret	Adéquat en général	En général	- Produits de basse valeur dont le prix de transport représente un pourcentage relativement élevé du prix/coût total. Importance générale de maintenir la compétitivité dans une région où la plupart des produits sont transportés par train.	--	--	--

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION ALBERTA

VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Ferroviaire</u> (suite)	--	-exigences saison- nières	- Malgré une adéquation générale, mention faite des problèmes suivants: -nature saisonnière/cyclique de certaines expéditions - (potasse, ammoniac anhydre) peut entraîner une insuff. en matériel,	--	--	--
		-Raccordement	-Raccordement; limitation de 4 milles souvent un problème. Peut pas toujours obtenir la route désirée,	--	- En cours de révision.	
		-Nid-de-Corbeau	-Tarifs du Nid-de-Corbeau; une situation qui dépasse le cadre régional. Espoir qu'une révision rectifiera les problèmes (âge du matériel roulant) et permettra au réseau de répondre aux futures demandes de capacité au moyen d'investissements.	- Impact sur les demandes en capacité prévues.	--	--
			- Législation sur les marchandises dangereuses: trop restrictive et incompatible avec la législation et les exploitants U.S.	- Pourrait se concrétiser sous forme de problème. Également, il est difficile pour le matériel courant ou même nouveau de se conformer à certaines réglementations	- Exige une étude par toutes les parties concernées.	- Éviter les problèmes potentiels/perturbation des expéditions U.S.

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION ALBERTA

VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Ferroviaire</u> (suite)	Inadéquat	Tarifs	- Structure E.-O. défavorise Edmonton. Tarifs, Est du Canada vers Vancouver, inférieurs pour le même envoi vers Edmonton. Les tarifs OCP permettent à Winnipeg d'expédier à meilleur prix vers Vancouver que vers Edmonton et Calgary.	- Coûts plus élevés des marchandises reçues; se font sentir au niveau du consommateur.	--	--
		Déréglementation U.S.	- Déréglementation et tarifs non publiés confèrent aux expéditeurs U.S. un plus dynamisme; en particulier pour les expéditions du N.-O. du pacifique vers E.	- Les expéditeurs canadiens sont défavorisés dans la concurrence des produits /envois. Doivent amortir les différences.	- CP vers le sud de Calgary a baissé ses tarifs mais non le CN au nord de l'Alberta et C.-B. Exige une révision.	- Compétitivité des industries de l'Alberta sur les marchés U.S.
<u>Ferroviaire</u> Voyageurs	Très inadéquat	Fréquence du service Itinéraire Fiabilité	- Dans l'ensemble, les services VIA Rail ne sont pas bien considérés. L'annulation du service transcontinental passant par Edmonton leur donne lieu de croire qu'ils sont considérés comme des citoyens de deuxième ordre.	- Impact majeur sur le tourisme. Considèrent les terminaisons de services effectuées sans consultation. "Perdu la face" sur le marché de la bordure pacifique.	- Nécessité d'une amélioration générale des services et de l'infrastructure; avis que les nouvelles locomotives et les voitures voyageurs deux niveaux rapporteront dans 3-3 ans ½.	- Plus grande réalisation du potentiel touristique.

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION ALBERTA

VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Ferroviaire</u> (suite)		- Annulation du service Vancouver/Jasper/Edmonton.	- Impact sur le tourisme, en particulier le marché japonais. Impact supplémentaire avec l'afflux des touristes lors de l'Expo 86 de Vancouver.	- Réinstallation	--
		- Pas d'accès ferroviaire voyageurs du centre-ville d'Edmonton à Calgary.	- Nuit à toute liaison ferroviaire efficace entre les deux villes.	--	--
		- Horaires du service de Winnipeg à Edmonton.	- Exige des escales d'une nuit à Saskatoon; décourage les voyageurs.	- Grâce à la réins- tallation des services par Transports Canada (Annonce Axworthy, déc. 1983).	--
<u>Maritime</u>	Northern Transport. Company Limited	- Service NTCL sur le syst. MacKenzie non mentionné.	--	--	--
<u>Autres</u> Port de conteneurs	--	--	- Proposition en cours d'un port de conteneurs dans la région d'Edmonton.	--	- Rehausse la situation d'Edmonton comme principal centre de distribution du Centre du Canada.

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION SASKATCHEWAN

VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Voyageurs	Inadéquat	Services/ Horaires	- Avis qu'il existe un marché captif des vols de grande distance (Air Canada seulement) et les horaires sont déterminés par les principaux centres (Vancouver, Toronto, Montréal). Obligation de "lutter pour que les lignes aériennes sachent que nous existons".	- Nombre réduit de vols directs; heures d'arrivée /départ non pratiques. Durée supplémentaire de déplacement; Vancouver pouvait se faire en 1 jour. Maintenant 2 jours avec escale (et coûts). Impact sur le tourisme.	- Exige davantage de services de la part des lignes régionales. Matériel plus petit et moins coûteux, permet fréquence et liaisons accrues dans les principaux aéroports et vols au-delà.	- Avantage surtout le tourisme.
	Inadéquat	Tarifs	- Comparaison des tarifs d'affaires avec autres tarifs disponibles. Également, les tarifs de Saskatoon plus élevés c. ceux d'autres points de distances comparables en raison de l'absence de vols directs.	L'homme d'affaires est pénalisé.	- Les espérances du consommateur en ce qui concerne le matériel doivent changer (voir ci-dessus)	---
	Inadéquat	Accès aux marchés	- Entrée des petits transporteurs aériens bloquée.	- Concurrence et service réduits, et plus hauts tarifs.	- Comme ci-dessus	---

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION SASKATCHEWAN

VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> (suite)	Domaine à problème	Service parallèle	- Lorsqu'une ligne aérienne change d'horaires, l'autre l'imite.	- Tactiques compétitives n'aidant pas la communauté.	--	--
	Inadéquat	Douanes	- Ouvert pendant les heures courantes de jour seulement; sinon "sur demande".	- Peu de vols internationaux (lignes frontières au départ et à l'arrivée des É.-U.) par conséquent pas de problèmes sérieux en ce qui concerne les voyageurs.	--	--
<u>Aérien</u> <u>Fret</u>	Inadéquat	Services & douanes	- Absence de transport aérien des cargaisons intérieur ou international. Transport par camion de Winnipeg. Petit fret aérien (colis, etc.) - non dédouanés à l'aéroport.	- Ne peut prendre ses livraisons à l'aéroport. Doivent être dédouanées au centre-ville; non pratique, retards, etc.	- Tentatives vaines pour intéresser Revenus et Impôts d'ouvrir un bureau de douane à l'aéroport.	--

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION SASKATCHEWAN

VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>ROUTIER</u> Système routier	Inadéquat	Autoroute Yellowhead	- Autoroute exige d'être modernisée. Cependant, juridiction provinciale non fédérale.	- En général, la modernisation faciliterait le transport des marchandises par les routes du nord (durée du transit). Également, impact sur le tourisme.	- Organisation Yellowhead exerce des pressions sur le gouvernement fédéral. Exige un financement supplémentaire.	—
Camion	Adéquat	En général	- Concurrence bonne. Cependant, mentions suivantes: - Moins cher d'utiliser un camion consacré à destination de Winnipeg et Calgary, - Matériel adéquat, mais parfois le matériel n'est pas disponible quand on en a besoin, - Normes interprovinciales PTAC non uniformes, et peuvent créer des problèmes, - Services aux communautés plus petites parfois gênés par les restrictions routières (PTAC).	—	—	—

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION SASKATCHEWAN

VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Autocar & Automobile	Adéquat	--	--	--	--	--
<u>FERROVIAIRE</u> Voyageurs	Très inadéquat	En général	- Horaires, fiabilité, matériel, propreté. Impression générale de mauvais serv. "Vous donne l'impression qu'ils (VIA) ne veulent pas de services voyageurs."	- Image négative présentée aux touristes, et également aux voyageurs d'affaires locaux (Prairies)	- "Si nous exploitons une entreprise ferroviaire, autant le faire comme il faut."	--
Fret	Adéquat	En général	- Ré. commentaires généraux coût des produits agricoles et miniers représente un pourcentage important de la valeur totale. Marchés souvent éloignés, et coûts de transport (compétitivité) deviennent un instrument majeur de la commercialisation.	--	- Besoin continu d'étudier des systèmes de transport moins onéreux. Ex. donné des expéditions de potasse à la frontière U.S. par 20 000 camions PTAC. "Un train" aux roues chance-lantes.	--

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION SASKATCHEWAN

VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>FERROVIAIRE</u>						
Fret (suite)	Inadéquat	Tarifs/ Prix	- Pratiquement aucune concurrence entre les chemins de fer. Les tarifs doivent être publiés et le sentiment que les chemins de fer canadiens ne sont pas incités à offrir des tarifs concurrentiels.	- Manque de concurrence, en particulier dans les relations avec les transporteurs U.S. déréglementés. Les firmes U.S. concurrentes savent que nous devons payer — et non le contraire.	- Unanimité pour augmenter la concurrence mais pas sur l'industrie. Obj: réglementation c. déréglementation.	—
		Subventions	- Subventions maritimes LTTMPM/LSTMRA et les effets sur les fournisseurs de potasse concurrents (Sask. c. N.-B.)	- La Saskatchewan ne peut être compétitive sur le marché de Montréal.	- Pas un gros marché mais néanmoins important, montrant comment l'aide à une région peut nuire à une autre.	—
	Adéquat	Tarif du Nid-de-Corbeau	- Espoir que les révisions corrigeront la situation historique lorsqu'il était moins cher (et meilleur) d'expédier l'huile de graine de colza et de tournesol plutôt que les huiles traitées.	- Production pétrolière s'est faite à l'Est.	- Avec révision, espoir de plus de traitement dans la Saskatchewan.	- Développement/ aubaine pour les industries appropriées.

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION SASKATCHEWAN

VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>FERROVIAIRE</u> (suite)	Inadéquat	Changement des voies	- De temps en temps un problème pour les entreprises en place et lorsqu'il s'agit d'attirer de nouvelles industries.	- Onéreux pour les entreprises en place, sans attrait pour les nouvelles industries.	- CCT en train de revoir ce problème.	—

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION MANITOBA

VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> Fret	Adéquat	En général	Service aériens de cargaisons offert et probablement adéquat. Cependant, non perçu comme étant beaucoup utilisé. Pour ceux qui désirent la rapidité et prêts à y mettre le prix (marchandises de haute valeur et inventaires réduits).	—	—	—
Voyageurs	Inadéquat	Service/ Fréquence/ Tarifs	Croyance que la nomination par le transporteur national (Air Canada - CP a arrêté son service) inacceptable.	La prédominance crée le manque de concurrence, les prix de transport élevés et des départs et arrivées peu fréquents. Impact sur le tourisme et le voyage d'affaires.	Déréglementer et permettre l'accès de plus de transport. Cependant, reconnaît également que les services essentiels doivent être protégés	Un plus grand contexte concurrentiel et des avantages au consommateur tel qu'indiqué.
	Inadéquat	Liaisons U.S.	Liaisons au sud de la frontière limitées	Entrave les voyages d'affaires, et le développement potentiel des mines, du tourisme, des affaires de congrès, etc.	Comme ci-dessus, déréglementation.	Avantage surtout le tourisme.
	Très adéquat	Aggrandissement du terminal	Actuellement en cours (planification) jugée nécessaire et une bonne chose.	—	—	Meilleur service d'ensemble. Meilleur service, meilleurs concurrence générale, développement, etc.
<u>Routier</u> Camion	Inadéquat	Permis/ Licences intra- provinciaux	Une fois éclairci, le raisonnement pour la réglementation et les permis de franchise acceptés, compte tenu qu'ils soient administrés correctement.	Les permis souvent inutilisés et le service/matériel pas toujours disponibles. À l'encontre de l'idée d'étendre l'ind. aux petits centres.	Meilleure administration; retirer les permis inutilisés pour faire place aux nouveaux, selon les besoins.	

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION MANITOBA

VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Camion (suite)	Problème	Tarifs	L'industrie du camion au Man. comparée à l'Alberta dérèglementée aux plus bas tarifs.	---	Cepend., pensent que la concur. des prix s'améliorerait d'elle même avec une meil. adminis. des permis. (comme précédemment)	---
	Inadéquat	Normes de pesage interprovinciales	Des normes de poids non unif. (ou plus exact. des charges à l'essieu) compliquent les déplacements interprovinciaux par camion. Pensent que le gouv. féd. n'a pas su profiter de l'autorité dont il dispose en vertu de la loi sur les T.N. (expl. seulement le dimanche).	Ne peut optimiser les chargements dans les provinces aux normes plus élevées.	Uniformiser; certains pensent qu'il faut aller jusqu'au max. possible, mais reste la question de savoir qui paiera pour la modernisation des routes.	Évite les problèmes actuels.
Camion	Adéquat	# Entreprises en exploitation/concurrence	Malgré ce qui précède, pense qu'il existe un nbre suffis. d'entreprises -- 6 C ^o import. de camionnage au siège social à Winnipeg	---	---	---
	Très adéquat	Wagon rail-route	Chemin de fer/ camion intermodal via wagons rail-route considéré offrir un potentiel et une occasion de croissance.	---	---	---
	Problème	Prix D'essence	Dif. entre Canada et É.-U. Alberta n'a pas de taxe provinciale sur l'essence.	Inter-État 90 et US 2 vont devenir la route E-0 "Trans Canada".	---	---

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

		RÉGION <u>MANITOBA</u>		VILLE <u>WINNIPEG</u>		
MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS		
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Routier</u>						
Autocar et Automobile	Inadéquat	Prix du carburant	Domaine spécifique de préoc- cupation est la différence entre prix d'essence aux É.-U et Canada.	Ont déjà constaté une baisse du marché touristique par autocar (par conséquent, impact sur le voyage touristique de traversée). Nombre accru de conducteurs canadiens entrant aux points frontières du Manitoba c. route transcanadienne.	Cependant, les chances que le Manitoba abandonne la taxe sont nulles.	—
	Inadéquat	Infrastruc- ture	Doivent apprendre à offrir de meilleurs services aux touristes (autobus et conducteurs) voyages (restau- rants, hôtels, motels, etc.— qualité à bon prix).	Jugé inadéquat à présent et n'attirant par conséquent pas le commerce désiré.	Tel qu'indiqué. Exige une approche plus positive et dynamique.	Augmentation des revenus touristiques
<u>Ferroviaire</u> Fret	Inadéquat	Tarifs/ concurrence	2 transporteurs seulement et exemptés de la Loi de l'investigation sur les combines. Les tarifs sont également publiés.	La préoccupation n'est pas seulement le manque de concurrence (et de tarifs concurrentiels) mais également que les expéditeurs en sont venus à accepter la situation (sans la mettre en question).	Préférence pour un niveau de déréglementation. De même, les expéditeurs plus petits doivent apprendre à joindre leurs forces pour traiter avec les plus grandes compagnies.	—

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION MANITOBA

VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS		
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Ferroviaire</u>	Inadéquat	Capacité	Mélange de considérations, comme l'abandon et la destruction des lignes secondaires (sans les remplacer), des anciens wagons couverts, etc. Mention particulière du problème de capacité de Churchill (blé) en raison du retraitement des wagons couverts empêchant la ligne de prendre des wagons-trémie.	Effet (peut-être plus important que les coûts) d'offrir incitation à l'expansion du camionnage.	—	—
	Inadéquat	Raccorde- ment des voies	Limite de 4 milles tel que mentionné.	Coûteux et mal commode.	La CCT actuellement à l'étude. Cependant sceptiques que des chang. ou amélior. aient lieu. ("ont étudié la sit. dans le passé et l'étudieront encore")	—
	—	Économie en carbu- rant	Déclaration que les chemins de fer, économiques en carburant, détrôneront peut-être les camions sur les grands parcours.	—	—	—
	Adéquat	Wagon- rail	Comme ci-dessus; possibilité de croissance.	—	—	—
<u>Voyageurs</u>	Inadéquat	En général	Bien que le service Winnipeg Edmonton réinstallé question sur la viabilité de	Perçu comme fortement subventionné aux frais du contribuable "	—	—

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION MANITOBA

VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Maritime</u>	—	En général Avant la voie maritime du Saint-Laurent, les grosses cargaisons de marchandises générales avaient coutume de passer par Churchill à destination de l'Ouest du Canada. Maintenant, seulement les vaisseaux charter d'exportation (blé) ne transportent pas de cargaisons générales.	—	—	—

TABLEAU 4.5
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION NORD DE L'ONTARIO VILLE THUNDER BAY

MODE	ÉVALUATION SUJET		CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADEQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
	ADÉQUATION				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> Fret	Sans commentaire	--	Sans commentaire. Expédition des colis par bus express jugée bonne (petits articles). Exige relativement peu de transport aérien de cargaison les demandes et services satisfaites par camion (vitesse de livraison).	--		--
Voyageurs	Inadéquat	Tarifs/ Horaires Liaisons	Insatisfaction générale avec les prix (plus petites distances vers des points de l'Est du Canada que certains points vers l'Ouest et tarifs proportionnellement plus élevés) horaires gênants et mauvaises liaisons. Nordair promu comme remède, mais n'a pas profité à la communauté (en grande partie à cause d'horaires parallèles).	Impact sur les voyages d'affaires (et non attirant aux nouvelles industries --renforce le syndrome d'isolement). Sentiment d'avoir été escroqué et non traité comme faisant partie de l'Ontario.	Déréglementation. Ne savent pas si cela marchera car aucune expérience au Canada. Cependant, serait mieux que rien. Également, les lignes aériennes régionales plus petites avec leur matériel plus petit conviendraient mieux. Pas de plus "gros" vols ou plus fréquents, mais des vols plus petits, avec de meilleurs horaires à moindres coûts.	Tel qu'indiqué
	Adéquat	Instal- lations/ terminal	Capacité actuellement soumise à forte pression, mais des mesures sont en train d'être prises pour moderniser	--		

TABLEAU 4.5
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION NORD DE L'ONTARIO

VILLE THUNDER BAY

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Routier</u>						
Infrastruc- ture	Très inadéquate	Autoroutes	Demande accrue de capacité sur les réseaux routiers régionaux en place en raison de la croissance du camionnage (à la fois, augmentation des produits forestiers, comme le papier journal -- et maintenant augmentation des envois de céréales spéciales en raison de la révision des tarifs du Nid-de-Corbeau). Mauvaise condition des routes. Sentiment que les gouvernements provinciaux ne reconnaissent pas le problème en dépits d'efforts répétés.	Débit du port prévu augmenter, mais la capacité du transport "sur pneu" ne pourra suivre. Concurrence accrue des camions avec les automobiles et autocars. On a rapporté l'augmentation des accidents, problème de la sécurité. Également que la durée du transit et par conséquent des tarifs vont augmenter. Deux sujets de préoccupation; Transcanadienne à la frontière du Manitoba, et Thunder Bay sud de Duluth.	Obliger les gouv. à reconnaître le problème avant qu'il ne soit trop tard.	Permet au port de réaliser son potentiel. (c.-à-d., éliminer les étranglements) Augmente le marché touristique.
		Installations	Installations de support, escales, etc... absentes.	Composantes dépassent la situation. Image négative et impact sur le tourisme	Comme ci-dessus	
	Inadéquat	Douanes	Opinion que la traversée de la frontière à la rivière Pidgeon pourrait être aménagée en port principal d'entrée avec entrepôt, etc. offrant des possibilités d'emplois.	--	--	--
	Occasion					

TABLEAU 4.5
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION NORD DE L'ONTARIO

VILLE THUNDER BAY

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Routier</u> Camion	Inadéquat	Compétition /Permis/ Matériel	Satisfaits dans l'ensemble mais préoccupés du fait que certains permis/licences sont inutilisés. Entraîne in- suffisance de matériel. Égal. volume déséquilibré (plus de sorties que d'entrées) et exploitants désintéressés à investir. Croyance que les gros exploitants bloquent les demandes. En général, régle- mentation trop restrictive comparé aux É.-U. et tarifs.	Concurrence, service et tarifs pas aussi bons que le nombre de permis émis semble l'indiquer. De nouveau, la province ne reconnait pas le problème. Infrastructure/route considérées ci-dessus.	Moins une question de déréglementation que de meilleure administration du système en place. Semblable à ce qu'on a vu sur Winnipeg.	Services et concurrence améliorés.
	Inadéquat	Normes de pesages interpro- vinciales	Manque d'uniformité.	Complexité et perte de productivité.	CCT actuellement à l'étude. Préfère uni- formité à maximisa- tion.	--
<u>Autocar &</u> <u>Automobile</u>	Inadéquat	Infrastruc- ture routière et installat.	Tel que vu ci-dessus. Région possède des atouts importants à développer mais la situation actuelle empêche le développement potentiel	Impact sur le tourisme (créé une mauvaise impression) et la sécurité.	Comme ci-dessus	--
<u>Ferroviaire</u> Fret	Inadéquat	Capacité	Inadéquation centrée sur la capacité du système entre différents quais.	Un problème (incapacité de marcher au rythme du port) qui va s'aggraver. Avec le camionnage, constitue un goulot d'étranglement. Obj: circulation des produits forestiers, céréales	Le groupe de travail sur les problèmes ferroviaires formé l'an dernier a présenté un prog. à long terme.	--

TABLEAU 4.5
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION NORD DE L'ONTARIO

VILLE THUNDER BAY

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Ferroviaire</u> Voyageurs	Très inadéquat	En général	Service/horaires et âge du matériel.	-Principalement, impact sur le tourisme.	Opinions partagées, sur la terminaison de VIA et l'acquisition de nouveau matériel grande vitesse, nou- velles voies, etc.	—
<u>Maritime</u>	Très adéquat	Port de Thunder Bay	Les usagers pensent que ce service est bien planifié et exploité. Moins d'entrepo- sage maintenant, mais manuten- tion entre différents quais. (et volumes accrus). Droits et prix portualres moins éle- vés que les ports U.S. vers le sud; pas de problèmes de main-d'oeuvre connus partout ailleurs au Canada. Avis qu'en raison du prix du carbu- rant le mode maritime attire de plus en plus. Mention isolée du potentiel d'exploit- ation de croisière et par conséq. potentiel touristique	—	—	—

TABLEAU 4.6
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION S.-O. DE L'ONTARIO VILLE LONDON

MODE	ÉVALUATION SUJET		CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
	ADÉQUATION				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> Fret	Inadéquat	En général	Pensent avoir un volume en cargaisons aériennes suffisant pour justifier l'amélioration du service (fréquence des vols, destinations, taille du matériel). Requêtes pour un meilleur service qualifiées "un dialogue de sourds".	Vitesse de transit import. aux indust. désirant maint. niveau minimum inventaire. (par ex: pièces auto et fournisseurs). Dans le cas des marchandises expédiées à Toronto, problèmes de liaison entre transp., manutentions multiples et risque de perte, déplacem. livraisons en retard.	Usage de London pour cargaisons aériennes A/P pour l'excédent de l'A/P inter. de Toronto. Routes plus directes vers Buffalo Detroit et Chicago. Réglementation "réglementée" faciliterait l'accès à plus de transporteurs	Avantagerait l'industrie (frais d'inventaire) et attirerait davantage de nouvelles industries.
Voyageurs	Inadéquat	En général	Comme ci-dessus. Une étude récente indique 300 000 voyageurs aller par an, mais potentiel de 550 000 et 700 000 en 1-2 ans 2/3 des déplacements sont des voyages d'affaires avec % à dest. de London supérieur au % au départ de London. Le total du marché aérien (potentiel) est 65% intérieur, 25% U.S. et 10% destinations int. Les installations trop petites. Vols directs limités pour le trafic touristique extérieur. 300 voyageurs/jour prennent le bus vers aéroport de London.	Préjudiciable au voyageur d'affaires qui peut prendre un mode alternatif à dest. de Toronto (rail, bus, auto) ou devant prendre des corresp. au-delà, et non un vol direct. Vu que la maj. des voyages d'aff. se font à partir de London plutôt qu'à dest. cela crée une image négative à l'étranger.	Cadre réglementaire ou modération. Comme ci-dessus Amélioration des installations/capac. Diversion du trafic de Toronto sur London	-- Avantages au voyageur d'affaires, et image positive attirant les étrangers.

TABLEAU 4.6
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION N.-O. DE L'ONTARIO VILLE LONDON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Voyageurs (suite)	Inadéquat	En général	(suite page précédente) Air Ont. ne pourrait faire face à ce volume supplémentaire. Vol aller/retour London/Toronto, 120\$ environ; bus et chemin de fer beaucoup moins élevés.			Épargne sur le capital de 18 millions de \$ pour Toronto contre 2,3 millions pour moderniser London, pour une épargne unique de 15,5 millions. Augmentation de la valeur nette actuelle des coûts d'exploitation de 4,1 millions sur plus de 20 ans.
Expédition du fret		En général	Expéditeurs ne considèrent pas London un marché attirant. Coûteux et peu ou pas de tarifs publiés.	Sans commentaire		

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION SUD DE L'ONTARIO

VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION SUJET		CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
	ADÉQUATION				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> Fret	Sans commentaire	---	Se reporter aux notes ci-dessous sur l'accès aux marchés U.S. pour les touristes. Critiques portant sur: fret aérien, avec la supposition que toute amélioration de l'accès favoriserait la compétitivité de l'industrie canadienne. également, mention générale du trafic aérien de plus en plus utilisé comme alternative au maintien de hauts niveaux d'inventaire.	---	---	---
Voyageurs	Adéquat	En général				
	Inadéquat	Prix et réglementation	Dans le cadre du marché intérieur et du transport routier de petite distance (Service Toronto, Ottawa, Montréal) le prix est la considération principale. Les exemples des changements de tarifs de Nordair de 20\$ et entraînant un changement dans le volume des voyageurs (20%) qui reprennent Air Canada à la fin de la réduction des tarifs. On pense que nos tarifs sont exagérés par rapport à ceux des transporteurs U.S.	Simple question des prix du consommateur qui désirerait naturellement bénéficier de tarifs réduits.	Déréglementation des prix. Question actuellement étudiée aux audiences de la CCT. Reconnaissance que certains services essentiels (N. Ont.) doivent être protégés si le potentiel touristique doit être réalisé.	Économies aux consommateurs/voyageur

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION SUD DE L'ONTARIO

VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS	
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Aérien</u> (suite)	—	—	Perception que les tarifs U.S. sont plus bas, plus abordables et, par conséquent, plus accessibles à plus de gens. ("perception" vérifiée pour les principaux tarifs faisant l'objet d'une grande publicité, mais pas nécessairement sur tous les itinéraires U.S.	Scénario du voyageur canadien conduisant vers les É.U. (par ex: Buffalo) et prenant un transporteur U.S. Perte de revenus des compagnies aériennes canadiennes. Avec la croissance anticipée du tourisme et en particulier des touristes canadiens en route pour le sud-est et le sud-ouest des É.-U., les pertes vont augmenter. Également, le Canada a perdu sa participation au marché touristique	Comme précédemment, déréglementation des prix.	Converse des coûts.
	Inadéquat	Accès aux marchés U.S	Comme ci-dessus, importance des voyages aux É.U. par les touristes canadiens.	Comme ci-dessus, perte de revenus pour les lignes aériennes canadiennes.	Exige un meilleur accès aux marchés U.S. par les transporteurs canadiens (accords bilatéraux) avec une tarification compétitive.	—
	Inadéquat	Douanes	Premier contact du voyageur étranger/touriste avec le Canada. Pour cette raison, en partie un emploi de relations publiques. Bien	Image offerte et impact sur le tourisme.	Modernisation comme noté.	—

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION		CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> (suite)				--	--	--
	Sans réponse	ADAC Toronto/ Montréal	Bien que des améliorations aient été faites il reste encore beaucoup à faire. Préoccupation soulevée par Air Canada remportera l'attention de la CCT plutôt que celle de l'utilisateur. Également question d'un double service de centre-ville à centre-ville (VIA c. ADAC) et dans quelle mesure devons nous financer les deux systèmes.			
<u>Routier</u> Infrastruc- ture	Problème potentiel	En général	Opinion que le réseau routier principal risque de se détériorer au delà de la possibilité de réparation. Actuellement, pas sérieux mais le sera dans 10-15 ans. Subventions non accordées par le gouvernement fédéral.	À part l'importance de l'usage des routes aux résidents et industries de la région, elles ne se situent qu'en deuxième position après le mode aérien pour les touristes. Accès au nord de l'Ontario et aux grands espaces. Le marché touristique va se développer.	Financement et entretien adéquats.	Favorise la réalisation du potentiel touristique.

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION SUD DE L'ONTARIO

VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION SUJET		CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	
	ADÉQUATION				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Routier</u> <u>Camion</u>	Adéquat	En général				
	Inadéquat		Dans un environnement de prix assez compétitifs (camion c. camion et camion c. chemin de fer) le service devient plus important que les tarifs. Cependant, ce problème souligne les problèmes avec les permis; trop complexes et trop restrictifs (par ex: d'un point à un autre). Relativement facile d'accès mais plus difficile de rester viable et rentable.	Restrictions aux transporteurs entraînent les limitations de l'expéditeur	Déréglementation "réglementée" avec une régionalisation possible des permis plutôt que d'un point à un autre et autres barrières.	Amélioration du service à l'expéditeur, ce qui aiderait la rationalisation des déséquilibres actuels de l'aller c. le retour (tempérant par conséquent l'augmentation des tarifs).
	Inadéquat	Normes de pesage interprovinciales	Mêmes commentaires que pour les autres régions.	—	Espoir que cela sera enfin résolu.	—
<u>Autocar & automobile</u>	Adéquat	En général	Service/horaires autocar bons mais la gare des autobus de Toronto est "une honte". Le transport automobile en tant que mode particulier est affecté par l'adéquation de l'infrastructure routière (voir commentaires ci-dessus)	Gare active telle quelle, mais modernisée ou reconstruite ailleurs, pourrait l'être encore plus.	Moderniser ou réimplanter.	Tourisme accru.

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS	
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Ferroviaire</u>	Adéquat	En général	Cependant, on doit tenir compte du fait que nos tarifs ferroviaires bien que modérés par rapport aux tarifs européens, ne le sont pas par rapport aux tarifs déréglementés des É.-U. 80% de notre négoce se fait avec les É.-U. En outre, nos tarifs sont publiés tandis que ceux des transporteurs U.S. ne le sont pas.	Le producteur U.S. a un avantage concurrentiel dans la pénétration de ces marchés	Si nous devons percer les plus grands marchés U.S., alors nous devons être autant que possible compétitifs. Un certain niveau de déréglementation exigé.	Compétitivité et pénétration.
	Inadéquat	Raccordement de voies	Coût du raccordement de voies peut comprendre une partie importante des coûts totaux ferroviaires sur les transports de petite distance. Les chemins de fer ne veulent pas perdre le fret au profit d'un autre transporteur.	Onéreux pour l'expéditeur.	La CCT examine la question.	—
		Tarifs	Certaines préoccupations non spécifiées, mais la réalisation que l'expéditeur possède l'alternative du camion, et la compétition entre modes maintient les tarifs.	—	—	—
Voyageurs	Inadéquat (VIA)	En général	AMTRAC est bien organisé mais pas VIA. Mention des douanes AMTRAC et VIA ont apparemment considéré la question, mais sans réaction des douanes.	Impact sur le tourisme	—	—

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION SUD DE L'ONTARIO

VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	En général	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Ferroviaire</u>						
Voyageurs (suite)	Adéquat (Trains GO)	En général	Extension du système des trains GO d'Oshawa à Hamilton bien que considérée coûteuse est également reconnue allégeant la pression exercée sur le réseau routier et moins chère qu'une modernisation correspondante du réseau routier. Mention isolée que la gare des trains GO aurait besoin d'être améliorée, en particulier lors d'un usage accru des trains GO.	--	Amélioration de la gare des trains GO.	Répondre à la future demande de capacité.
<u>Maritime</u>	--	En général	Le port "n'est plus ce qu'il était", s'est détérioré et fait peine à voir. Débit réduit. Cependant, on se rend compte que la technologie a évolué (par ex: conteneurs et taille des vaisseaux vis-à-vis des restrictions de la voie maritime du St-Laurent). Ceci, les péages de la voie, les coûts d'exploitation des vaisseaux et les coûts comparés des chemins de fer se sont combinés pour rendre Halifax, Saint John et Montréal plus économiques.	Sans réponse	--	--

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION SUD DE L'ONTARIO

VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Maritime</u>						
	Inadéquat	Lignes des conférences	La loi dérogatoire relative aux conférences maritimes permet un établissement collectif des tarifs. Si les compagnies Sofati et Cast entrent dans le cadre des conférences alors les expéditeurs canadiens seront les seuls avec les lignes russes et polonaises à n'en pas faire partie.	"Captivité" de l'expéditeur et entraînant des tarifs de liner (non compétitifs)	Aucune offerte, sauf la nécessité pour le gouvernement fédéral d'évaluer la situation.	---
	Problème potentiel	Marine battant pavillon canadien	Ne la désirent pas. Il deviendrait impossible d'avoir des prix concurrentiels avec les autres pavillons moins coûteux (main-d'oeuvre bon marché, ou subventionnement par les Russes ou Polonais).	L'expéditeur et le contributeur en feraient les frais en vertu de la législation défensive.		---
<u>Autre</u>						
Marchandises dangereuses	---	En général	Acceptent l'intention de la législation mais pensent qu'elle peut être trop restrictive lorsqu'on l'applique à la lettre. Également, préoccupation sur l'incompatibilité avec les réglementations U.S. (annonces différentes).	Impact au niveau local lorsqu'appliquée par la province ou municipalité (camionnage). Va éventuellement créer des problèmes (É.-U.).	Une discussion considérable a eu lieu entre les bureaux/transporteurs.	---

TABLEAU 4.9
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION QUÉBEC

VILLE MONTRÉAL

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> Fret	Très adéquat	---	---	---	---	---
Affaires/ Tourisme	Adéquat	Vols de l'Ouest vers l'Europe	Manque de places à certains moments de l'année.	---	---	---
<u>Routier</u> Camion	Adéquat	Permis pour transports intercorpo- ratifs	Difficile à obtenir.	Transports plus coûteux que nécessaire.	Modérer la réglemen- tation.	Économies pour les gros transporteurs.
Autocar	Adéquat	---	---	---	---	---
Automobile	Inadéquat	Trafic urbain	Très embouteillé.	Retards.	Aucune suggérée.	---

TABLEAU 4.9
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION QUÉBEC

VILLE MONTRÉAL

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	Sujet	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Ferroviaire</u> Fret	Adéquat	Matériel	Parc de voitures gardé au minimum -- ainsi, si la reprise se fait plus vite que prévue des insuffisances en capacité pourraient se produire.	--	--	--
Affaires/ Tourisme	Inadéquat	Tourisme	Manque d'itinéraires nord - sud.	Étouffe le commerce touristique en provenance des É.-U.	Plus de liaisons nord-sud.	Augmentation du tourisme.
<u>Maritime</u> Fret	Inadéquat	Tarifs	Concentration/lignes des conférences	Tarifs élevés -- augmentation de 20-25% par an.	Aucune suggérée.	--

TABLEAU 4.10
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION QUÉBEC

VILLE QUÉBEC

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS		
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Aérien</u>	Inadéquat	<p>Fréquence</p> <p>Inter- liaisons</p> <p>Tarifs</p> <p>Matériel</p> <p>Infrastruc- ture</p>	<p>- Réponse des touristes des organisateurs des congrès, hommes d'affaires</p> <p>- Accès de la ville de Québec difficile</p> <p>- Jusqu'à récemment, l'aéroport ne pouvait recevoir les gros avions à réaction. Les services de douanes étaient inadéquats, entraînant des attentes de 3 heures aux derniers voyageurs descendant d'avion.</p>	<p>- Perte des activités de tourisme et congrès.</p> <p>- Exode des affaires vers Montréal et Toronto.</p> <p>- Incapacité de la région à attirer de nouvelles entreprises en raison d'un sentiment d'isolement.</p>	<p>- offrir à Québec un service ADAC.</p> <p>- Que Transports Canada collabore avec le MEIR et la chambre de commerce de Québec pour assurer que la région est adéquatement desservie.</p> <p>- Stratégies de long terme exigées pour l'expansion industrielle.</p>	<p>- Reprise des activités de tourisme et des congrès.</p> <p>- Conditions favorables pour la croissance des secteurs industriel et commercial</p> <p>- Attraction des succursales de bureau.</p> <p>- Attraction des manufacturiers des industries de haute tech. et autres associées aux secteurs primaires, par ex: aluminium, alliages acier/fer, produits électrochimiques.</p>

TABLEAU 4.10
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES ---

RÉGION QUÉBEC

VILLE QUÉBEC

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Maritime</u> (fret)	Inadéquat	Tarifs Capacité Statut	<ul style="list-style-type: none"> - LTTMPM ne tient pas compte du millage dans son établissement des tarifs rendant le Port de Québec non concurrentiel en ce qui concerne les conteneurs. - Expansion requise pour répondre à la demande en céréales outremer. - Statut de port d'origine doit être maintenu pour assurer la compétitivité des tarifs avec les autres ports canadiens et américains. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perte d'activité due aux envois par conteneurs expédiés par d'autres ports. - Incapacité de la région de tirer profit de sa position stratégique. Par ex: accès 12 mois sur 12 sans brise-glace. - Incapacité de "vendre" la région grâce aux installations portuaires et au bas prix de l'électricité. 	<ul style="list-style-type: none"> - Que la Commission canadienne des transports étudie les disparités dans les tarifs établis LTTMPM - Planification stratégique exigée par le MEIR et autres administrations gouvernementales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic accru et accès amélioré - Conditions favorables à l'expansion industrielle
<u>Maritime</u> (Affaires/ Tourisme)	Très faible	priorité	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de planification stratégique. 			

TABLEAU 4.10
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION QUÉBEC

VILLE QUÉBEC

MODE	ÉVALUATION SUJET ADEQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADEQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS		
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
Routier (spécifique autos et camions)	Inadéquat	Accessibil. Durée du transit	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic limité en grande partie par l'autoroute transcanadienne. - Exige un meilleur accès aux É.-U. et à la rive nord du St-Laurent entre Québec et Montréal. Également à la région de l'amiante. 	<ul style="list-style-type: none"> - Durée du transit accrue, Tarifs du camionnage plus élevés. - Impact négatif sur le développement régional en ce qui concerne le tourisme et l'expansion économique et industrielle. 	<ul style="list-style-type: none"> - Examiner le potentiel des remorques en tandem. - Terminer la construction de la route automobile de la rive nord. - Considérer la construction de routes principales vers la frontière des É.-U. et la région de l'amiante. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tarifs plus bas - Améliorations rendraient la région plus intéressante pour l'expansion économique et industrielle. - Ouverture de marchés pour les produits actuellement fabriqués dans une région sensible aux frais de transport. - Ouverture de nouveaux marchés aux transporteurs locaux pour augmenter le volume des ventes et baisser les tarifs.

TABLEAU 4.10
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION QUÉBEC

VILLE QUÉBEC

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION.	AVANT./COÛTS SUGG.
Autocar (voyageurs)	Adéquat	Fréquence Tarifs Durée du transit	- Réponses des hommes d'affaires locaux.	--	- Nouvelles voitures 102 pouces de large pour le confort des voyageurs	- Amélioration de la qualité du service offert aux passagers. - Expansion industrielle/ Activités accrues pour les fabricants locaux de voitures.
<u>Ferroviaire</u> Fret	Adéquat	Tarifs Disponibi- té du matériel	- Réponses des usagers régionaux.	--	--	--
<u>Ferroviaire</u> Voyageurs	Inadéquat	- Confort - Durée du transit - Accès au centre- ville de Québec	- Accessibilité de la région aux hommes d'affaires et aux touristes.	- Sentiment d'isolement. - Commerce touristique en déclin - Service non considéré par les hommes d'affaires,	- Considération donnée au corridor septentrional - Modernisation du matériel. Par ex: wagons légers. - Nouvelles installa- tions au centre- ville	- Diminution de la durée du transit - Intérêt renouvelé pour les secteurs du tourisme et des affaires. - Activité industrielle accrue - par ex: Bombardier qui est un fabricant local de wagons légers.

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK

VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> Fret	Très inadéquat	Fréquence; Liaisons; Matériel.	Les avions desservant Moncton sont trop petits et trop lents pour le transport du poisson frais; des routes indirectes au centre du Canada et aux É.-U. étouffent la circulation des denrées périssables.	L'industrie du poisson est incapable de concourir efficacement sur le marché du poisson frais.	Déréglementation des lignes aériennes.	<u>Avantages:</u> Une plus grande compétition entraînant de meilleurs services et plus appropriés <u>Coûts:</u> Possibilité d'une réduction du service aux petites communautés.
		Tarifs	La Nouvelle-Écosse possède de meilleurs tarifs que le Nouveau-Brunswick.	Les exportateurs du Nouveau-Brunswick subissent un désavantage compétitif.	Mesures pour encourager une plus grande réponse des lignes aériennes de la région.	<u>Avantages:</u> tels que décrits ci-dessus.
Affaires/ Tourisme	Très inadéquat	Fréquence; Liaisons; vois indi- rects.	Plaintes générales des entre- prises à l'intérieur et à l'extérieur de la région sur l'énorme perte de temps que représente un déplacement de Moncton à d'autres parties de la région (autres prov. maritimes comprises).	Entreprises dissuadées de venir s'installer dans la région. Les entreprises en place quittent la région ou envisagent de le faire.	Meilleur alignement des coûts et tarifs.	<u>Avantages:</u> Attraction des entreprises et réduction du flux des activités commerciales vers l'extérieur.

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK

VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS		
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Aérien</u> (suite)	Très inadéquat	Fréquences; Liaisons pas assez directes	Difficulté à attirer les touristes en raison de liaisons médiocres vers d'autres parties de la région	Tourisme engendrant moins d'avantages économiques pour la région qu'il ne le pourrait.	Mesures visant à provoquer une meilleure réaction des transporteurs régionaux.	Croissance des industries connexes.
<u>Routier</u> Camion	Très inadéquat	Compétition entre les transport. routiers	Tendance à la concentration, au moyen de laquelle des petits transporteurs indépendants sont achetés par quelques grandes entreprises de camionnage et ferroviaires	Perte de rendement pour les industries et entreprises de différentes importance qui dépendent des transporteurs réguliers pour leurs besoins en transport. Détérioration de la préoccupation des transporteurs routiers pour les petits transporteurs en particulier.	Déréglementation du contrôle à l'entrée, dans les entreprises de camionnage. Aussi, encourager l'uniformité des règlements entre (au moins) les provinces atlantiques.	Davantage de transporteurs routiers aidant les industries régionales à compenser leur désavantage géographique inhérent.
		Tarifs	Usage des Bureaux de Tarifs par beaucoup de grands transporteurs.	Tarifification commune à tous les transporteurs entraînant des tarifs et des coûts de transport plus élevés que nécessaire.	Déréglementation	Aide l'industrie à compenser son désavantage géographique inhérent.

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK

VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Routier</u>					
	Limites de poids sur les routes au printemps	Expéditions en poisson, en bois d'oeuvre, sphaigne, fertilisateurs et autres produits "achetés au printemps" forcées d'être réduites entraînant des pénalités sur le prix du transport.	Les producteurs vendent à l'avance en supposant des cargaisons pleines; doivent alors expédier à 60% du chargement complet et amortir les coûts des déplacements supplémentaires. Peut donner lieu au retard de livraison et l'annulation de la vente.	Réduire les restrictions. Sentiment que les fondations routières souffrent moins de la glace que du millage effectué et que ce dernier est plutôt faible dans les Maritimes.	Coûts de transport extrêmement réduits; meilleures livraisons effectuées à temps entraînant de meilleures ventes.
	Manque de routes à 4 voies	Le manque de routes à 4 voies signifie qu'un matériel de camionnage inefficace est utilisé au N.-B.	Manque de remorques doubles de 45' au N.-B. signifie que le consommateur ne peut expédier au bas prix qu'il pourrait autrement le faire	Reconnaissance que la création des 4 voies très difficile à se justifier économiquement.	Sans réponse
Autobus	Services de wagons réfrigérants	Insuffisance de wagons réfrigérants pour les marchandises exigeant cont. de la tempéra.	Exige que certains expéditeurs achètent leur propre matériel.	Aucune option présentée.	
Fret	Adéquat	Sans réponse	Sans réponse	Sans réponse	Sans réponse
Affaires/ Tourisme	Inadéquat	Manque de services charter aux régions périphériques.	Perte du potentiel en commerce touristique.	Aucune option présentée	Sans réponse

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES

RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK

VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Routier</u> Automobile	Adéquat	—	—	—	—	—
<u>Ferroviaire</u> Fret	Très inadéquat	Lignes secondaires	La détérioration a réduit la capacité de poids à la moitié des normes des lignes principales.	Un service et des tarifs "intolérables" pour l'industrie sur les lignes secondaires.	Aucune option offerte	Sans réponse
		Matériel	Les chemins de fer répartissent le matériel pour maximiser les revenus — créant des carences en matériel dans les régions périphériques, en particulier les provinces atlantiques.	Difficulté pour transporter les marchandises en vrac vers les marchés au moyen du matériel plus efficace (et de ce fait moins cher).	Plus grande sensibilité aux besoins du développement industriel dans les chemins de fer publiques. Train "Lazor" Une plus grande collaboration entre les chemins de fer et les camionnages. De meilleures installations intermodales.	Transports plus efficaces, moins coûteux des marchandises en vrac. Plus grande flexibilité dans l'usage des modes de transport disponibles.
		Petits expéditeurs	Tarifs ferroviaires non concurrentiels: les chemins de fer semblent avoir "perdu intérêt" en ce marché.	Perte virtuelle du principale concurrent pour les petits expéditeurs.	Aucune option offerte	Sans réponse

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK

VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Maritime</u> Fret	Inadéquat	Péréquation des tarifs des lignes des conférences	Les lignes des conférences maintiennent des tarifs de fret d'Halifax à Saint John et vice versa à parité avec les tarifs maritimes à destination et en provenance des ports du Saint-Laurent.	Diminue les possibilités d'exporter leurs avantages naturels aux exportateurs des maritimes.	Exiger des tarifs maritimes réduits à l'allée et au retour des ports de l'Atlantique contre les ports du saint-Laurent (pour les envois des connaissances locaux de "Saint John" ou "Halifax").	
		Allégeance de loyauté	Les clients du système des conférences doivent signer un contrat de loyauté à la ligne des conférences seulement	L'incapacité des exportateurs à égaliser la puissance du système des conférences.	Diminuer les exigences de loyauté sur 80% du volume total expédié.	Développement de transporteurs alternatifs à l'extérieur du système des conférences.
	Inadéquat	Ports/ politique portuaire	Tendance à la concentration des principaux services de conteneurs à Montréal. Tendance favorisée par la "disposition des services de navigation sur le Saint-Laurent gratuits" du gouvernement fédéral.	Réduit le service aux ports de l'Atlantique. Pourrait entraîner les chemins de fer à concentrer leurs services à Montréal, au détriment des ports de l'Atlantique	Frais des usagers pour les aides de navigation, brise-glace et dragage sur le St-Laurent.	Rendrait les ports de l'Atlantique économiquement plus attrayant.

Expédition
du fret

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK

VILLE MONCTON

MODE/ DISCUSSION PROBLÈME	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Autre</u> Politique fédérale	Politiques fédérales du développement régional et de la gestion des ressources en conflit.	Enveloppe	Inclusion d'"obligations constitutionnelles" dans l'"enveloppe" pour chaque province de l'Atlantique.	"Obligations constitutionnelles" grâce aux subventions des tarifs de fret et autres moyens, comprises en vertu de leur inclusion dans le système d'enveloppe des échanges.	Financement séparé des programmes "constitutionnel" et discrétionnaire.	Aide les provinces atlantiques à surmonter les barrières des distances et marchés dispersés.
	Potentiel inadéquate	Programme d'aide aux tarifs de fret	Danger de plus grandes compressions, ou de l'élimination des subventions intra-régionales	Si l'aide était interrompue ou terminée, la production dans les usines des régions atlantiques se déplacerait vers d'autres localités plus proches des marchés centraux.	Pas de compressions supplémentaires dans le programme intra-régional	Le programme continuerait de renforcer le développement industriel supplémentaire.
	Les objectifs fédéraux concernant le développement régional et des investissements en conflit	Frais de l'utilisateur	Tendance au plein recouvrement des coûts comme critère d'investissement des installations d'infrastructure	Entraîne un plus petit nombre d'installations que nécessaire et justifié dans la région.	Ne pas utiliser le plein recouvrement comme seul critère du capital public investi.	Un plus grand développement de l'infrastructure.
	Fédéral	Transport côtier	Droits sur les vaisseaux étrangers utilisée	Les droits ajoutent au coût de	Réduire ou éliminer	Réduit les coûts de transport maritime

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE

VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛT DE L'INADEQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> <u>Fret</u>	Peu de commentaire					
<u>Affaires/</u> <u>Tourisme</u>	Très inadéquate	Liaisons avec les É.-U.	Mauvaise structure routière et liaisons nord-sud.	Généralement mauvais service nord-sud limitant le commerce, le développe- ment et le tourisme.	Déréglementation	Avantages: attrac. des transp.U.S. et nouveaux arrivants Coûts: peut nuire aux petits déplac. de navette dans la région.
		Liaisons avec l'Europe	Pas assez de vols vers l'Europe.	Décourage le développement de l'ind. secondaire, en part. côtier (les gens d'affaires se méfient des mauvaises liaisons).	Déréglementation	Avantages: attrac. des transp. europ. Coûts: peut nuire aux lignes aériennes can.
		Liaisons avec les autres provinces atlantiques	Pas de service à la plupart des parties de la régions, comme le nord du N.-B. Seuls les grands centres sont desservis.	Nuit au dével. régional. Cependant certains pensent que le transport ne devrait pas être un "service social aux petites communautés.	Déréglementation	Avantages: attrac.des "taxis aériens", etc. Coûts: Encore moins de serv.
<u>Routier</u> <u>Camion</u>	Inadéquat	Réglementa- tion	La région (N.-É. en général) souffre des deux côtés en imposant les coûts de la ré- glementation sans régler les coûts que les transporteurs peuvent imposer	Les coûts de la réglementa- tion sont payés par les expéditeurs.	Pratique soit la déréglementation ou la réglementation des tarifs.	Tarifs à des niveaux compétitifs.

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES ---

RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE

VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Routier</u>		Démarches d'obtention du permis écrasantes.	Les petits exploitants ne peuvent se permettre de faire ces démarches. Résultat moins de concurrence.	Faciliter la réglementation des permis.	Baisser les tarifs des transporteurs routiers grâce à la concurrence.
	Bureaux de tarifs	Tarifs fixes portent les coûts de transport au-dessus des niveaux concurrentiels.	Plus hauts coûts de transport.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
	Concentration	Disparition général du petit expéditeur licencié. Forte dépendance sur les "nomades" pour desservir les petites communautés périphériques.	Monopolisation progressive par les chemins de fer et hauts coûts de transport.	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus
	Manque d'uniformité des règlements interprov.	Le manque d'uniformité s'étend au connaissance; configurations de poids maximum, exemptions des règlements et émissions de licences.	Inefficacité dans les exploitations de camionnage interprovinciales.	Plus grande exploitations de camionnage interprovinciales moins coûteuses, plus régulières.	
	Uniformité des limites de poids de poids interprov.	Restrictions sur les poids dans les provinces atlantiques non uniformes.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Autocar/ Fret Affaires/ Tourisme	Inadéquat	Uniformité des règlem. interprov. Les conducteurs d'autocar détenteurs d'un permis en N.-É. non autorisés à traverser les frontières provinciales.	Réduit le tourisme — les expl. ne peuvent offrir des circuits "maritimes" alors que les expl. U.S. peuvent circuler partout. Perte des affaires à leur profit.	Permis commun.	Davantage de tourisme en particulier au profit des exploitants canadiens.

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE

VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS		
				OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.	
<u>Routier</u> Automobile	Conditions raisonnable ment adéquates					
<u>Ferroviaire</u> Fret	Inadéquat	Fiabilité	De nombreux manufacturiers exigent des faire leurs réservations 3 semaines à l'avance pour utiliser les chemins de fer.	Diminue la compétitivité des producteurs régionaux.	Renforcer l'engagement du CN envers le développement régional.	Plus grande capacité de concourir avec les producteurs centraux.
		"Concurrence"	Pour tout ce qui est situé à l'ouest de l'Ontario le "CN est le seul service ferroviaire disponible" à la circulation des wagons rail-route.	Inflexibilité dans l'exp. des produits maritimes et autres produits.	Transmettre les droits de voies à CP.	Amélioration de la compétitivité ferroviaire c. routière. Meilleure tarification que CN ou camionnage. Pourcentage réduit de dommages.
		"Écrémage"	Le CN limite ses services aux marchés d'Halifax, Moncton, etc. ("la crème"). Offre de mauvais services à Amhurst et autres petites communautés.	Service ferroviaire inadéquat et coûteux pour les petites communautés périphériques.	Renforcer engag. CN envers dév. régional.	Des tarifs plus concur. et meil. services.
	Prix excessif		CN considéré saper les transp rout. privés sur tarifs pour plus grande part du marché.	Crainte que le CN ne prenne le monopole sur l'établissement tarifs et services.	Pas de solution spécifique.	Une croissance régionale plus équilibrée.

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES —

RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE

VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Ferroviaire</u>		Infrastruc- ture	Les voies suivent les mêmes routés qu'en 1890.	Évaluation des montages: de nombreux déraillements. Le CN désire propager le train "Lazor" de Toronto à Halifax mais l'infrastruc- ture peut l'empêcher.	Réparation et modernisation.	Service plus efficace.
		Abandon	Aucune consultation entre la CCT et la province.	Aucun accord de remplacement offert aux expéditeurs affectés.	Mécanismes de consultation formelle	Les provinces auront davantage leur mot à dire sur l'impact des abandons.
<u>Affaires/ Tourisme</u>	Inadéquat	VIA Rail	Mauvaise manutention des bagages. Réductions récentes des services.	Certaines réductions du tourisme.	Réticence des parti- cipants à suggérer des améliorations puisque seulement 3% du trafic voyageur se fait par chemin de fer.	
			Manque de voies de doublement.	Crée des diffic. dans le service voyageur. Des déraillements accrus.	Modernisation.	
<u>Maritime Fret</u>	Très inadéquat	Activités des lignes des conférences	Récente réduction des expéditeurs non membres des conférences de 3 à zéro.	Les lignes des conférences ont tendance à augmenter fortement les tarifs pour les denrées réfrigérées.	Étudier les avantages de rayer l'exemption actuelle de la loi sur les combines pour les compagnies des conférences.	Possibilité d'augmenter le nombre des concurrents.

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE

VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADEQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Maritime</u>	Inadéquat	Ports de conteneurs: Nationaux canadiens dans le Acquisition groupe Cast. intermodale	Actions des Chemins de fer Nationaux canadiens dans le groupe Cast.	Considéré pouvant créer une situation intenable pour le commerce maritime au Canada, en particulier pour Halifax, (parce que le CN n'a de liaison ferroviaire que vers le centre du Canada et le mid-ouest US)	Dessaississement (impliqué seulement)	Davantage de concurrence. Davantage de lignes passant par Halifax.
		Frais de l'usager	Usage gratuit de la Voie du Saint-Laurent.	Les subventions offertes à la Voie maritime nuisent au transport ferroviaire — qui doit payer pour son usage du droit de passage.	Droits de l'usager sur le St-Laurent.	Répartition plus efficace du fret entre transp. marit. et ferrov.
Affaires/ Tourisme	Aucun problème soulevé					
<u>Expédition du fret</u>	Inadéquat	Lignes des conférences	Manque de concurrents avec les lignes des conférences dans le transport maritime	Les expéditeurs de fret ne peuvent trouver de bons tarifs et liaisons pour les expéditeurs de N.-É. et autres pro. maritimes.	Établir un organisme international de contrôle pour surveiller les lignes des conférences.	Davantage de concurrence, de meilleurs tarifs, de meilleurs services.
		Entrepôts publics.	Manque d'entrepôts de réfrigération et autres entrepôts publics.	Décourage l'usage des ports des maritimes, rendant l'expédition du fret moins efficace.	Subventions fédérales pour des entrepôts publics.	Encouragerait davantage de manufactures dans la région et un plus grand usage des ports des maritimes.

TABLEAU 4.13
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION TERRE-NEUVE

VILLE ST. JOHN'S

MODE	ÉVALUATION SUJET ADÉQUATION	Sujet	CRITÈRE D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Aérien</u> Fret	Inadéquat	Tarifs	Trop coûteux pour utiliser tous les jours.	Utilisation de modes lents.	Déréglementation	Meilleurs services et tarifs grâce à la concurrence.
		Vitesse	Expéditions prennent jusqu'à 5 jours pour atteindre T.-N. à partir des points du Centre du Canada.	Manque de fiabilité	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus
		Évincement	Les expéditions de Terre-Neuve sont supplantées à Montréal par les marchandises allant vers d'autres destin.	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus
Tourisme/ Affaires	Inadéquat	Disponibilité	Difficulté à obtenir des sièges pour le Labrador sans réserver 10 jours à l'avance.	Mauvaises liaisons avec le Labrador pour le tourisme et affaires.	Aucune suggérée.	
<u>Routier</u> Camion	Inadéquat	Concurrence "prédatrice du chemin de fer	Concurrence de Terra Transport.	De nombreuses entreprises de camionnage doivent se retirer des affaires à T.-N. en raison de la concurrence avec Terra Transport (CN) pour les chargements d'origine.	Le gouvernement doit exiger que Terra Transport baisse ses tarifs.	Rétablir le bon équilibre entre les modes ferroviaire et par camion.
Autocar Fret Affaires/ Tourisme	Inadéquat	Coordonna- tion entre Compagnies/ Horaires/ Interlignes	Aucune information disponible sur les horaires.	Inefficace, manque d'usage, coûteux.	Meilleure propagation de l'information.	Plus grand usage du système.

TABLEAU 4.13
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES --

RÉGION TERRE-NEUVE

VILLE ST. JOHN'S

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
<u>Routier</u> Automobile	Inadéquat	Sécurité: Vitesse	Manque d'accotements de routes pavés et entretien différé.	Plus grande utilisation du bateau; perte de temps.	Une plus grande aide fédérale pour la modernisation des routes.	Amélioration du tourisme, plus grande sécurité, plus grande vitesse.
		Infrastruc- ture	Mauvaises liaisons entre les grands centres urbains et la péninsule à T.-N.	Système de transport en général inefficace.	Moderniser les liaisons en place, et en offrir de meilleures.	Moins de retard/ plus grande concurrence régionale.
<u>Ferroviaire</u> Fret	Inadéquat	"Prix"	Subvention du gouv. à Terra Transport.	Entraîne le chemin de fer à capter trop de transports directs par eau et camion.	Réduire la subvention du CN ou l'obliger à augmenter ses tarifs.	Meilleur équilibre entre les modes. Plus grande concurrence. Tarifs réduits.
<u>Maritime</u> Fret	Inadéquat	Terra Transport	Voir ci-dessus.			
		Adéquat mais inefficace	Services costiers	Pas assez de concurrence.	Tarifs élevés.	Aucune proposée.
<u>Affaires/</u> Tourisme	Très inadéquat	Services traversiers	Très mauvais services aux passagers à bord et dans les terminaux.	Fait extrêmement diminuer le tourisme.	Moderniser le service; les terminaux; rétablir le service North Sydney-Argentia.	Augmentation considérable du tourisme.

