

de l'après-guerre et par la concurrence. En conséquence, l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada s'est soldée par un déficit et le Pacifique-Canadien n'a réalisé un profit annuel que de 3 p. 100 sur ses immobilisations.

D'une manière générale, les concurrents des chemins de fer ne sont pas en butte au problème que pose l'élimination d'un matériel devenu inutile et n'éprouvent guère de difficulté à trouver les fonds nécessaires à la modernisation et à l'extension de leurs services. Le gouvernement fédéral a construit la Voie maritime du Saint-Laurent et, bien que le trafic de la Voie maritime n'ait pas atteint les chiffres prévus, la navigation intérieure en a déjà retiré des avantages considérables. La construction de pipelines pour le transport du gaz naturel, du pétrole et des produits pétroliers a été facilement financée grâce à la vente d'obligations et d'actions au public. Le gouvernement de l'Ontario et celui du Canada ont prêté de l'argent aux constructeurs d'un pipeline passant au nord du lac Supérieur, mais le prêt fut rapidement remboursé et n'aurait pas été nécessaire si ce n'est que le Canada voulait que le pipeline passe en territoire canadien sur toute sa longueur au lieu de suivre un parcours moins onéreux en territoire américain.

Les exploitants des transports routiers occupent vraiment une position de choix. Ils ont l'avantage de pouvoir acheter des camions, des voitures, des autobus et des autocars d'occasion ou par versements, mais dans le domaine du transport routier, les immobilisations réellement importantes sont celles des routes, et les gouvernements les construisent. Le gouvernement fédéral a aidé les provinces à parachever la Route transcanadienne et a aménagé des routes à travers les parcs nationaux ainsi que des routes d'accès aux ressources, conformément au programme d'aménagement de ces routes (voir p. 850). Les municipalités construisent les routes locales qui donnent accès aux propriétés limitrophes et les routes principales relèvent surtout des gouvernements provinciaux. Ces gouvernements cherchent à récupérer leurs dépenses par l'imposition de taxes sur l'essence et le carburant diesel, en imposant un droit sur l'immatriculation des véhicules et en vendant des permis aux conducteurs et aux chauffeurs. Par le truchement de ces taxes, les usagers des routes paient environ 50 p. 100 du coût des routes provinciales à Terre-Neuve et dans l'Île-du-Prince-Édouard et environ 90 p. 100 en Ontario, au Québec et en Saskatchewan. La répartition du coût global des grandes routes entre les propriétaires des lourds camions de transport interurbain, des camions de transport local ou des camions légers, des voitures particulières, des taxis, des autobus, des motocyclettes et le public en général a donné naissance à bien des différends. Quant au public, il y gagne en toute saison une amélioration des services de sûreté, d'incendie et de postes, et un accès facile aux hôpitaux, aux marchés et aux lieux de divertissement. Le point important à noter est que les camionneurs ont pu se mettre en affaires à bon marché. Ils paient le coût des routes surtout en proportion de l'usage qu'ils en font. Ils sont assujettis à une réglementation provinciale quant aux taux de transport, à l'accès dans l'industrie, à l'abandon de services non rentables et à l'observation des horaires. La réglementation varie grandement d'une province à l'autre mais, en général, les camionneurs sont assez libres (par rapport aux chemins de fer) sauf en ce qui concerne la sécurité.

Les entreprises de camionnage ont d'autres avantages sur les chemins de fer. Les camions prennent les marchandises à l'entrepôt de l'expéditeur et les livrent à l'usine, au bureau ou à la maison du destinataire. Ce procédé élimine les transbordements, épargne du temps et de l'argent et réduit le nombre de réclamations et de demandes de dommages-intérêts. L'unité de vente (le contenu ou fraction du contenu d'un camion) est plus petite qu'une wagonnée et bien des destinataires préfèrent recevoir des marchandises en petites quantités. Les camionneurs peuvent habituellement effectuer des livraisons plus fréquentes que les chemins de fer. Sur de courtes distances, les camions sont plus rapides que les trains, surtout parce qu'ils ne subissent pas de