

retards aux terminus d'origine ou de destination. Pour des raisons qu'on ne peut résumer à cause de leur complexité, les tarifs ferroviaires des articles légers de grande valeur étaient à l'origine beaucoup plus élevés que ceux des marchandises volumineuses et de peu de valeur, ce qui permet aux camionneurs de s'édifier, sans grande difficulté, un volume d'affaires de bon rapport.

Toutefois, il faut noter que, avec le temps, les camionneurs ont perdu certains de ces avantages du début. En moyenne, l'immobilisation des entreprises de camionnage en terrains, bâtiments et matériel pour les transports interurbains s'élève à \$50,000. Si plusieurs exploitants ne possèdent qu'un ou deux camions, d'autres ont près de 1,000 camions, tracteurs routiers, remorques ou semi-remorques. Les petits camions utilisés pour la cueillette et la livraison locale ne se prêtant pas au transport sur de grandes distances, il faut souvent transborder les marchandises interurbaines entre petits et grands véhicules. En conséquence, pour certains genres de trafic les camionneurs ont dû plus ou moins copier les opérations qu'effectuent les chemins de fer à leurs terminus et faire ainsi des dépenses supplémentaires. En outre, pour répondre à la concurrence des camions, les chemins de fer ont amélioré leur service de transport de porte à porte et simplifié leurs tarifs pour ce genre de trafic. Ils ont réuni leurs services de transport par wagnonnées partielles et de messageries afin de réduire les frais et d'accélérer les livraisons. Le trafic ferroviaire est plus rapide qu'autrefois grâce aux locomotives diesels, aux signaux de blocage et aux gares modernes. Les chemins de fer ont réduit nombre de leurs taux et se sont abstenus d'en hausser d'autres par crainte de perdre encore de la clientèle aux mains des camionneurs. Ils ont introduit un régime de «taxes convenues» qui, avec l'approbation de la Commission des transports du Canada, leur permet de demander à peu près les même prix que les camionneurs, à condition que l'expéditeur s'engage à faire expédier un pourcentage convenu de ses marchandises par fer. Étant donné que les camionneurs participent de plus en plus au transport des marchandises volumineuses sur des distances passablement longues, les chemins de fer annoncent des taux attrayants; par exemple, les tarifs qu'ils proposent par tonne-mille sont plus bas lorsque le wagon est lourdement chargé que lorsqu'il n'est pas rempli à pleine capacité. En général, les chemins de fer ont des prix beaucoup plus bas que ceux des camionneurs lorsqu'ils transportent des marchandises volumineuses par wagnonnées, sur de grandes distances. Le service rail-route (remorques montées sur wagon-plat), qui réunit les avantages du transport par fer et par route, s'est développé très rapidement ces dernières années.

Grâce au service qu'ils assurent, les camionneurs peuvent souvent soutenir la concurrence même si leurs taux sont un peu plus élevés que ceux des chemins de fer. C'est ce qui explique surtout la croissance du camionnage privé. Au lieu de s'adresser aux chemins de fer ou de louer des camions, l'expéditeur se procure ses propres véhicules; il est ainsi propriétaire du camion et des marchandises qu'il transporte. En faisant effectuer ses livraisons par ses employés, il peut souvent réduire les pertes et les dommages. Ce qui importe davantage, il peut accroître ses ventes en faisant parvenir ses camions à destination au moment qui convient le mieux au destinataire. Ses employés veilleront à faire liquider promptement les marchandises défraîchies et à faire étaler son produit de façon attrayante. D'autre part, le camionnage privé est irréalisable lorsqu'un expéditeur a un commerce très saisonnier, lorsque les destinataires sont nombreux et très éparpillés et lorsqu'il est impossible d'obtenir des chargements de retour. Mais de toute façon, les camionneurs commerciaux ont à lutter de plus en plus contre les chemins de fer et les expéditeurs qui possèdent leurs propres véhicules de livraison.

Pour ce qui est du transport des voyageurs, les voitures particulières constituent de beaucoup le mode de transport le plus utilisé. Les risques d'accidents et la fatigue constituent là de grands inconvénients et, à moins que toutes les places de la voiture ne soient occupées, le coût par voyageur-mille est plus élevé que dans le cas d'un transporteur public. On préfère néanmoins utiliser sa propre voiture: partir quand