

MINISTÈRE DE LA VOIRIE
____ QUÉBEC ____

LA REGLEMENTATION DES CHARGES LOURDES SUR
LE RESEAU ROUTIER DU QUEBEC

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
ET DE LA RECHERCHE

Novembre 1968

CANQ
VO
440

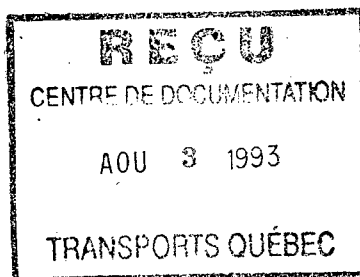
440

298844

Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

LA REGLEMENTATION DES CHARGES LOURDES SUR

LE RESEAU ROUTIER DU QUEBEC



Novembre 1968

CANQ
V8
440

LA REGLEMENTATION DES CHARGES LOURDES SUR

LE RESEAU ROUTIER DU QUEBEC

I - Le problème

Au départ il semble surabondant de faire longue démonstration de l'intérêt marqué qu'entretient le ministère de la Voirie au problème de la réglementation de la circulation des charges lourdes sur le réseau routier. Il existe en effet une relation directe entre cette réglementation et la rigueur de son application avec la remise en bon état annuelle du réseau routier dont est chargé le Ministère. A un manque d'application serrée de la réglementation des charges correspond une augmentation équivalente des crédits qui doivent être affectés à la réparation des infrastructures routières.

Nombre de travaux scientifiques et techniques ont été réalisés par les experts routiers du monde entier soulignant cette relation de la charge avec la capacité portante de la route. On peut citer à l'appui les récentes études très reconnues d'associations américaines telles l'American Association of State Highway Officials (AASHO), la Western Association of State Highway Officials (WASHO) et encore l'Association Canadienne des Bonnes Routes (ACBR).

Mais le problème déborde le cadre propre du génie routier pour toucher le secteur économiquement plus sensible du transport des matériaux et des marchandises sur l'ensemble du réseau routier. Les transporteurs, les tarifs de transport, les artisans camionneurs,

les entrepreneurs routiers, le contrôle gouvernemental et la philosophie de la libre entreprise, les relations interprovinciales, le Bill fédéral C-231, sont alors mis en cause dans la recherche d'un certain équilibre.

Différents mémoires d'associations de camionnage, des rapports ministériels, et des enquêtes gouvernementales telle la toute récente présidée par l'Honorable juge René Lippé ont tour à tour mis en évidence certains aspects du problème. Un autre groupe de travail réuni à l'intérieur du comité parlementaire des relations industrielles vient d'ailleurs de colliger rapports et opinions de parlementaires, de fonctionnaires et de représentants d'associations sur le problème du camionnage sur les routes du Québec.

De façon unanime, on réclame un contrôle sévère et une législation revue et corrigée. De même on parle d'excédents de camions à bascule dans la province; d'institution d'une autre régie pour contrôler les camions rémunérés qui ne sont pas actuellement couverts par la Régie des Transports; de maintenir ou d'étendre à d'autres types de camions certains privilèges acquis, avant 1966, pour une période de cinq (5) années, par certains types de camions dont la tare excède 20,000 livres.

Références:

- ANNEXES: "A" - Rapport du Comité d'Etude de la Cédule des Justes Salaires au sujet des Taux de Transport.
- "B" - Rapport du groupe de travail du Comité des Relations Industrielles.
- "C" - Rapport des Associations de Camionnage.
- "D" - Etude Critique des Conséquences économiques de l'Application du Rapport Lippé.
D.G.R. - Voirie 2-7-68 - J. Normand.

- "E" - Rapport sur la Circulation lourde au Québec
D.G.R. - Voirie - 15-10-68 J. Normand.
- "F" - Rapport sur Enquêtes sur la circulation
lourde au Québec. D.G.R. - Voirie - 9-9-68
J. Normand.
- "G" - Sommaire sur l'étude de transport lourd
D.G.R. - Voirie - 18-9-68 - J. Normand.
- "H" - Plan de Rapport sur un système de balances
D.G.R. - Voirie - nov. 1968 - J.R. LaHaye,
(DGR) - M. Huard (Service technique de la
circulation).
- "I" - Mémoire de l'Association des Constructeurs
de Routes et Grands Travaux du Québec.

II - Le problème sous l'angle du ministère de la Voirie

Fort de l'abondante documentation déjà disponible sur le sujet le ministère de la Voirie a procédé à certaines études à caractères économique et technique, figurant en annexes "D", "E", "F", "G", et "H", pour en arriver à une formulation de considérations pertinentes au sujet dans une perspective de refonte de la réglementation des charges lourdes sur le réseau québécois.

I. La situation actuelle au Québec dans le domaine du contrôle des charges sur les routes est unique.

Les arrêtés en Conseil 1045 et 2484 établissent aujourd'hui la réglementation concernant la circulation des véhicules-transporteurs lourds sur les routes du Québec. On fixe la charge transmise à la route par un essieu simple à 18,000 livres et à 32,000 livres celle transmise par un essieu double mais le contrôle, en fait, ne s'effectue que sur le poids total du véhicule en charge.

Par exception, pour certains types de véhicules enregistrés avant le 31 décembre 1965, le poids total permis est de 70,000 livres sur trois essieux.

Or un certain relâchement dans l'application de ces règlements depuis leur promulgation fait que l'industrie du camionnage profite d'une situation exceptionnelle extraordinaire au Québec. Une simple enquête en des points du réseau routier peut apporter des exemples concrets de charges de 100,000 livres et plus circulant réguliè-

rement sans pénalité sur les routes du Québec. Seulement en période de printemps met-on un certain zèle et s'applique-t'on de façon systématique à limiter les charges lourdes sur ces routes.

En parallèle dans les états et provinces limitrophes la circulation lourde est assujettie à un contrôle constant et permanent, avec des législations qui s'apparentent tout de même à celle du Québec.

Et pourtant les transporteurs s'accomodent de ce contrôle et s'y conforment relativement bien, conscients qu'ils sont de cette relation charge-dommages routiers.

Références:

- ANNEXES: "F" - Rapport D.G.R. - Voirie - 9-8-68 - J. Normand.
 "H" - Plan de Rapport sur un système de balances.
 D.G.R. - Voirie - nov. 1968
 J.R. LaHaye, D.G.R. - M. Huard, S.T.C.

Or, sans contrôle, il apparaît inutile d'établir une politique sensée et économique de calcul structural des chaussées routières. Construire pour toute éventualité abusive restreindrait l'ampleur du programme de nouvelles constructions routières; construire pour des normes qui ne sont pas respectées ruine les crédits d'entretien de l'ensemble routier.

2. Un contrôle axial des charges est nécessaire.

- a) Les essais intensifs menés par l'AASHO ont prouvé scientifiquement l'incidence relative de l'intensité de la charge sur les dommages causés à la chaussée.

On a ainsi découvert qu'un essieu de 22,000 livres cause des dommages équivalents à trois passages d'essieu de 18,000 livres; qu'un essieu de 24,000 livres équivaut à six passages d'essieu de 18,000 livres; qu'un essieu simple de 36,000 livres équivaut à 130 passages d'essieu de 18,000 livres.

Les dommages à la route étant fonction de la charge et de la répétition des passages on comprend immédiatement la nécessité de limiter cette charge axiale à une valeur donnée. Comme la charge axiale devient le critère de référence pour identifier les abus, le pouvoir judiciaire doit donc établir un régime correspondant de pénalités basé sur le contrôle de cette charge axiale.

Références:

ANNEXES:

"D" - Rapport D.G.R. - Voirie - 2-7-68
J. Normand - pp. 118 et suivantes.

Le contrôle par une charge totale, définie comme la somme des charges axiales de l'ensemble du véhicule, devient un complément pour limiter le passage de certaines charges sur des ponts dont la capacité est, elle, reliée à cette notion de charge totale.

b) Recommandation est faite de porter la charge axiale permise à 22,000 livres. Cette prise de position est supportée par:

- 1- Une recommandation à cet effet par la Commission d'Enquête Lippé.
- 2- L'existence d'une réglementation semblable en certains états américains. Cette valeur représentant une tendance vers laquelle évolue l'ensemble des états.
- 3- Un certain laxisme en des provinces et états qui déjà tolèrent des essieux de 22,000 livres en ne voulant contrôler que la charge totale, malgré une législation de 18,000 livres/essieu.
- 4- Une recherche de compromis logique entre les exigences de l'autorité gouvernementale en vue de la protection du réseau routier et les effets d'un contrôle sévère sur l'industrie du camionnage, opérant dans des conditions que l'on qualifierait d'artificielles.

Il faut d'ailleurs noter qu'une charge permise de 22,000 lbs représente une restriction par rapport à la pratique actuelle, restriction qui tout de même augmentera la somme totale de transport à faire pour réaliser un programme donné.

L'instauration d'un contrôle sévère amènera nécessairement une certaine augmentation des taux de transport pour permettre un revenu approprié aux utilisateurs de camions à deux essieux qui verront diminuer la rentabilité

de leur équipement avec la disparition des surcharges.

Références:

ANNEXES: "D" - Rapport D.G.R. - Voirie - 2-7-68
J. Normand.

Pour des raisons d'équité envers les utilisateurs de camions plus dispendieux à trois essieux et pour ne pas conduire à une disparition d'un type de camions qui apparaît, même au non-initié, comme matériel efficace, il est suggéré de porter la charge sur essieu double à 38,000 livres au lieu des 36,000 livres suggérés par la Commission Lippé et des 32,000 livres apparaissant dans la réglementation actuelle.

Références:

ANNEXES: "D" - Rapport D.G.R. - Voirie - J. Normand
pp. 47 et suivantes.

- c) Tout ce nouveau profil de réglementation dépend d'une définition claire et précise du système de contrôle à instaurer sur l'ensemble du réseau routier.

On suggère le contrôle de la charge par essieu au moyen de l'érection de quelques 45 balances à plate-forme permanentes et par la mise sur pied d'une quinzaine d'équipes volantes utilisant des dynamomètres transportables et opérant de façon intermittente en des endroits du réseau choisis au hasard.

Les sanctions aux camionneurs pris en faute devraient être fixées en gradation de l'importance de la surcharge avec possiblement une progression suivant la fréquence répétitive des infractions.

Tout le système de balance est à construire et devrait être utilisé exclusivement pour le contrôle des charges et autres vérifications connexes. On ressent de plus le besoin de la création d'un organisme québécois habilité à l'inspection et à la validation des dynamomètres et balances.

Références:

ANNEXE: "H" - Plan de Rapport - nov. 1968 - D.G.R.
Voirie - J.R. LaHaye.

III - Autres considérations nécessaires

a) Ponts

On peut argumenter en faveur d'un seul contrôle par charge axiale mais il faut encore, pour certaines raisons, attacher de l'importance à la charge totale qu'il serait théoriquement possible de répartir légalement en train sur un certain nombre d'essieux. C'est en effet, cette charge totale qui mettra à l'épreuve la capacité portante des ponts dont l'âge et les capacités portantes couvrent tout un éventail dans l'ensemble du réseau routier.

On aura donc à inventorier les ponts et à procéder à un affichage officiel de leur capacité portante avant de fixer la limite de la charge totale à des valeurs telles que 58 tonnes (116,000 livres) charge présentement légale en Ontario.

b) Immatriculation

La province de Québec est la seule province à immatriculer ses véhicules lourds selon la tare ou le poids du véhicule à vide. Une immatriculation distincte basée sur la charge totale du véhicule (gross vehicle weight) diminuerait les possibilités d'abus en doublant les contrôles et en rationalisant le système d'émission des permis.

c) Contrôle de printemps

Un problème qui persistera sera le contrôle des

charges lors des périodes de dégel du printemps. Il existe en effet un tel affaïssement de la portance des routes à l'époque du dégel qu'il a toujours fallu à date appliquer des contrôles plus ou moins sévères selon la classe de routes. Dans l'éventualité d'une réglementation portant les charges à 22,000 livres/essieu et à 38,000 livres/double essieu, il est suggéré de procéder à une période de contrôle plus sévère au printemps en limitant à cette époque les charges à 18,000 livres/essieu et à 32,000 livres/essieu, soit les normes de la législation générale actuelle. On ne pourrait qualifier cette politique d'abusives !!!

Des études sont en cours pour établir statistiquement la probabilité des débuts et fins de période de dégel dans les différentes régions de la province de Québec pour fixer tout le système de contrôle de printemps.

d) Routes de développement

Il restera les routes de développement construites pour des exploitations minières ou forestières par les Ministères concernés et où on se permet de tolérer de très lourdes charges à cause de la fonction unique de ces routes.

Ces routes sont néanmoins remises tôt ou tard au ministère de la Voirie pour être incorporées au réseau routier global et pour être éventuellement pavées.

Pour des raisons d'uniformité dans la réglementation et pour minimiser les dommages à la couche de surface et partant des coûts éventuels

d'entretien il devient nécessaire que le contrôle général soit appliqué à ces tronçons du réseau routier dès que ce chemin est d'utilisation publique.

Il faudrait donc au moins limiter dans le temps les privilèges déjà accordés sur de telles routes afin de faciliter leur incorporation éventuelle au réseau global.

Dans l'alternative où l'on permettrait l'octroi du privilège de charges excédentaires sur ces chemins de développement, il faudra s'attendre à de directes répercussions sur le système éventuel d'immatriculation des véhicules lourds que l'on voudrait rattacher à la charge totale per-
mise.

IV - Incidences économiques et socio-politiques

A la lecture de la synthèse, figurant en Annexe "B", des travaux du Groupe de travail du Comité des Relations Industrielles, apparaît une situation qui tient du paradoxe à savoir que tous les représentants présents s'entendent sur une surabondance évidente de camions à bascule au Québec et sur un besoin de contrôle accentué des charges lourdes sur le réseau routier québécois, mais ces mêmes représentants, à l'étude de l'une ou de l'autre des recommandations conséquentes du rapport Lippé, se dissocient partiellement de ces premières considérations générales.

Des dissidences furent surtout remarquées sur la rigueur du contrôle par des requêtes menant à une multiplication d'exemptions, et aussi sur la nécessité de diminuer le nombre de camionneurs, par des propositions sur la mise sur pied d'une régie gouvernementale qui pourrait arriver à ce but, mais à long terme sans déranger les intérêts particuliers de chacun.

a) Création d'une Régie

Dans le secteur du camionnage déjà placé sous le contrôle de la Régie des Transports, il est possible de quantifier les besoins en transport qui, dans ce cas, sont directement rattachés à l'activité économique d'une région géographique bien déterminée. On parlera alors d'émissions de permis de transport le long de route définie ou dans un territoire donné, le tout correspondant à des besoins régionaux.

Une régie similaire devant opérer dans le secteur du transport rémunéré de matériaux actuellement exemptés du contrôle de la Régie des Transports

aurait aussi comme tâche de fixer des taux, de faire respecter des règlements, d'émettre des permis et de limiter le nombre de camions selon les besoins particuliers à une région. Dans l'éventualité de la formation d'une telle régie, il appartiendrait en toute logique à celle-ci d'étudier et de régler certaines facettes du problème de transport dont il sera fait mention plus loin dans ce rapport.

Mais dans l'alternative cependant où il est démontré qu'une régie agissant en un tel secteur ne serait pas en mesure, à cause de difficultés inhérentes au problème, d'identifier, de localiser et de quantifier les besoins d'une région dans ce genre de transport rémunéré actuellement exempté du contrôle de la Régie, il faudra bien conclure que les mécanismes de l'offre et de la demande seront à favoriser plutôt que l'utilisation de structures ou de clauses protectionnistes.

A une inspection minutieuse on s'aperçoit en effet qu'une telle régie n'aurait de pouvoirs que sur les transporteurs rémunérés et non pas sur le camionnage exercé à leur propre compte par certains employeurs (entrepreneurs routiers et compagnies forestières). Il faut reconnaître aussi la difficulté qui incomberait à une telle régie de quantifier les besoins d'une région donnée quand on sait que les investissements routiers, par exemple, se déplacent plutôt souvent dans le territoire selon certaines priorités.

Devant de telles conditions qui limitent l'efficacité de son action, une telle régie ne pourrait-elle plutôt utiliser des mesures protectionnistes visant à répartir l'ouvrage parmi les camionneurs rémunérés, telle la clause de répartition 75%-25%, utilisée au ministère de la Voirie pour favoriser

l'emploi d'au moins 75% des camions locaux pour effectuer le transport des matériaux sur un contrat de chemin.

On peut se rendre vite compte que cette façon d'agir vient stabiliser sinon augmenter le nombre des camionneurs-artisans locaux plutôt qu'elle ne vient les diminuer, comme il est souhaité par tous. La pratique équivaut réellement à une subvention aux camionneurs rémunérés et l'existence d'une régie, agissant dans le domaine, ne contribuerait qu'à mettre en relief le problème de certains secteurs de l'économie, tels les domaines forestiers et miniers qui, eux aussi, ont à transiger avec ces mêmes camionneurs, et qui, eux aussi, seraient forcément astreints à la longue à la négociation de la répartition du camionnage.

En conclusion il faut constater que la création d'une régie est loin d'être la panacée désirée par tous dans la solution du problème de l'utilisation des camions à bascules dans le transport des matériaux exemptés du contrôle de la Régie actuelle des Transports.

b) Action Gouvernementale

Le problème dans son ensemble reviendrait donc à l'administration gouvernementale qui reste toujours confrontée par cette rencontre d'intérêts complémentaires mais différents dans ce secteur particulier du transport. D'une part on trouve les entrepreneurs et employeurs et d'autre part les camionneurs employés agissant d'une certaine façon comme sous-entrepreneurs.

Les uns, entrepreneurs, jouissent pour la plus grande part, et jusqu'en 1971 des exemptions de l'Arrêté en Conseil 1045 concernant les véhicules de 20,000 livres et plus à vide dont le poids total en charge peut être porté à 70,000 livres. Ils se plaignent amèrement de la clause 75%-25% qui les obligent à employer, à tarif fixé, 75% des camions, requis pour un contrat, chez les camionneurs locaux.

Les autres, camionneurs employés, jouissant des privilèges de la clause 75%-25%, voudraient la voir plus généralisée en plus d'exiger le surcharge-ment de tous les camions jusqu'en 1971 s'il arrivait que les privilèges de l'Arrêté en Conseil # 1045 soient étendus à tous les véhicules, pesant 20,000 livres à vide, même s'ils avaient été achetés après le 1er janvier 1966. C'est en sorte la consécration du statu quo.

Devant un tel imbroglio les possibilités d'action du gouvernement sont les suivantes:

- 1- garder le "statu quo" jusqu'en 1971;
- 2- abolir de façon exclusive les privilèges généralisés de l'Arrêté en Conseil # 1045 exemptant les camions dont la tare excède 20,000 lbs;
- 3- abolir exclusivement la mesure protectionniste de la clause 75%-25% très appréciée des camionneurs rémunérés;
- 4- rétablissement de la libre concurrence, avec régionalisation.

- 1- Garder le statu quo jusqu'au 1er janvier 1971

Cette perspective ne semble pas réaliste quand on

sait que la recherche d'une solution est en cours depuis septembre 1965 à la suite d'une série de démonstrations violentes qui ont d'ailleurs conduit à la formation de la Commission d'Enquête présidée par l'Honorable juge René Lippé. Cette Commission dans son rapport a dépeint dans son ensemble la situation tout en soulignant que le ministère de la Voirie perdait des millions de dollars par l'absence de contrôle des charges circulant sur les chemins publics.

Or il apparaît clairement depuis ce temps, et surtout depuis l'été dernier, que les associations de camionnage concernées voient le problème s'amplifier de saison en saison et démontrent de l'impatience. On est d'ailleurs au courant de la conduite d'études de fond sur le sujet.

Et, depuis, rien ne porte à croire que le noeud du problème se dénouera de lui-même avec le temps même si l'on reporte le tout en 1971.

- 2- Abolir de façon exclusive les privilèges généralisés de l'Arrêté en Conseil # 1045 exemptant les camions dont la tare excède 20,000 livres.

Généraliser à tous les camions les avantages que l'on avait voulu limiter à un certain type de véhicules pour une période allant jusqu'en 1971, même directement, on l'a vu, au statu quo. C'est la tolérance qui amène l'abus.

Ne pas généraliser ces privilèges et appliquer intégralement et avec sévérité l'Arrêté en Conseil

1045 permettant une charge totale de 70,000 livres pour un type de véhicule immatriculé avant 1966, se traduit par une perte évaluée à 2 millions de dollars, supportée en grande partie (85%) par les entrepreneurs (réf.: annexe "G").

A remarquer cependant que la valeur de cette perte va en diminuant à mesure que s'amortissent les vieux camions et que le goût des entrepreneurs pour ce type privilégié de camions s'amoindrit, tant à cause du ralentissement économique récent que de la publication des recommandations de la Commission Lippé concernant l'abolition éventuelle des avantages inclus dans l'Arrêté en Conseil #1045.

Par contre l'abolition pure et simple des avantages inclus dans l'Arrêté en Conseil # 1045 en faveur du même groupe de camions immatriculés avant 1966 donnerait droit à des compensations monétaires qu'il reste difficile d'évaluer avec exactitude.

Ainsi donc, tout semble indiquer qu'il faille vivre avec le dit Arrêté en Conseil qui détermine certains privilèges spéciaux, bien que ces privilèges viennent fausser la perspective du problème.

Grand avantage il y aurait cependant à faire, pour des motifs de sécurité, inspection annuelle de ces véhicules privilégiés pour éliminer de la route tout véhicule en mauvais état mais à qui ce statut de matériel privilégié aurait consacré une plus-value et une survie quelque peu forcée.

- 3- Abolir de façon exclusive les mesures protection-
nistes de la clause 75%-25%

Abolir la clause 75%-25% tout en généralisant le privilège de l'Arrêté en Conseil # 1045 à tous les camions pesant à vide 20,000 livres, même pour ceux enregistrés après 1966, conduirait à la disparition rapide de tous les petits camions qui sont surtout la propriété des camionneurs rémunérés. L'explication en serait la capacité non compétitive de ce petit camion limité dans sa charge vis-à-vis des plus gros camions utilisés avec plus d'efficacité.

Par contre la situation inverse déjà discutée en IV a), constitue une subvention de l'Etat aux camionneurs, met en jeu la liberté d'entreprise, soustrait du mécanisme de la soumission publique une importante part du coût des travaux et enfin n'a aucun effet sur la limitation voulue et désirée du nombre de camionneurs.

A la lumière des remarques précédentes on doit conclure que l'abolition de la clause 75-25, donnant cours à la libre concurrence, doit s'accompagner de mesures tendant à restreindre et à limiter les avantages inhérents à l'utilisation de certains camions suivant l'Arrêté en Conseil # 1045.

4- Rétablissement de la libre concurrence avec régionalisation

Le rétablissement de la libre concurrence semble donc être la seule voie ouverte à l'Etat à part une prolongation du "statu quo" qui n'a aucune valeur de solution.

Par la libre concurrence on atteint en effet les grands buts recherchés, qui sont la protection du réseau routier par un contrôle sensé et la limitation du nombre des camions pour assurer meilleure subsistance aux exploitants.

La notion de régionalisation demeure une mesure nécessaire cependant pour la protection des intérêts locaux que l'on ne peut mettre en compétition avec la province en entier. La base de cette protection dite locale serait la limite du comté municipal.

Ce stade de la libre concurrence est possible par l'abolition de la clause 75%-25% concurrentement à une application serrée de l'Arrêté en Conseil # 1045 concernant les gros camions pesant à vide plus de 20,000 livres, sans prolongation possible en 1971.

Combinés à un programme sévère de contrôle des charges sur les routes, ces dernières mesures vont avoir comme effet:

- 1- De causer une perte sèche de deux millions de dollars aux entrepreneurs parce qu'il leur devient impossible alors d'utiliser à fond et à profit un outil dispendieux dont ils sont les propriétaires. Il s'agit des camions pesant à vide plus de 20,000 livres achetés après le 1er janvier 1966.
- 2- De produire l'élimination à plus long terme de camionneurs rémunérés qui n'auront pas l'idée ou la capacité financière d'utiliser un camion à double essieux arrière plus dispendieux mais combien plus efficace. On sait que ce dernier camion ne cause pas plus de dommage à la route que le camion à essieu simple. (réf.: Annexe "D" p. 47 et p. 53).

Dans cette nouvelle période de libre concurrence marquant le domaine du transport des matériaux exemptés du Contrôle de la Régie quand camionneurs rémunérés et employeurs jouiront d'équipement équivalent, il deviendra d'autant plus important que les camionneurs se groupent en association ou coopératives pour transiger efficacement avec les entrepreneurs. Un certain avantage apparaîtra du fait d'un moindre coût d'administration en faveur des camionneurs rémunérés à cause de leur polyvalence qui allonge leur saison effective par l'obtention de travaux dans les domaines de transport du bois et des travaux généraux effectués pour les particuliers, les commerçants et les administrations municipales.

Bien sur, les entrepreneurs et camionneurs rémunérés qui jouissent déjà du privilège de l'Arrêté en Conseil # 1045 profiteront de cette situation au dépens de leurs congénères pour la période allant de la mise en force d'une nouvelle réglementation jusqu'à janvier 1971. Mais, même si cette idée était adoptée aujourd'hui, l'application d'un contrôle sévère des charges sur le réseau routier ne deviendrait en opération qu'après quelques 12 à 18 mois à cause de l'important investissement à faire dans l'établissement du réseau de balances, de la longueur d'entraînement des équipes de surveillance et aussi du rodage nécessaire de tout le système.

CONCLUSION

Le présent rapport a voulu présenter une situation, la qualifier et indiquer certaines lignes de force.

Cette formulation doit déranger certains esprits mais les bénéfices à long terme soit la stabilisation du marché, la libre concurrence à l'intérieur d'une zone de protection locale et l'apparition d'un matériel efficace valent positivement le coup du premier dérangement.

L'industrie est tout à fait sensibilisée à des changements prochains et ne demande pas mieux que d'être orientée au plus tôt sur les nouvelles règles qui prévaudront dans le secteur du transport des matériaux actuellement exemptés de la juridiction de la Régie des Transports.

Le Directeur Général de la Recherche

Jacques L. Charland, Ing.A.G.

Québec, le 20 novembre 1968
/lm

MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 086 020