

RAPPORT INTERNE SUR L'IMPLANTATION D'UNE
POLITIQUE STATISTIQUE DES TRANSPORTS AU
SEIN DU M.T.Q.

Bureau du sous-ministre	Raymond Hamelin
Ministère des Transports	Juin 1976

CANQ
TR
BSM
129

366 182

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

DIRECTION GÉNÉRALE
DU BUREAU
DES VÉHICULES
AUTOMOBILES

880, CHEMIN STE-FOY
QUÉBEC, QUÉBEC
G1S 4K8

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. HENRI-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

QUEBEC, le 1er juin 1976

Monsieur Pierre-E. Tremblay, pol.
Directeur des Relations Extraministérielles
Ministère des Transports
875, Grande-Allée Est
1er étage
Québec, Qué.
G1R 4Y9

Monsieur le Directeur,

Au cours des dernières années, le Bureau des véhicules automobiles a reçu, de la part de plusieurs organismes, différentes demandes de statistiques concernant en particulier les véhicules automobiles.

Comme le nombre de ces recherches augmente régulièrement et qu'aucun plan d'ensemble n'existe dans ce cas, nous pensons qu'il y aurait lieu d'établir une planification à ce sujet. Des contacts ont eu lieu avec le Bureau de la statistique du Québec et à cet effet, deux de leurs représentants nous ont rencontrés. Cette rencontre avait pour but d'établir un contact officiel avec cet organisme et de déterminer s'il y avait une possibilité d'établir une collaboration entre nos deux organismes. Vous trouverez ci-joint copie du procès-verbal de cette rencontre qui a eu lieu entre le Comité de gestion de ma direction et Messieurs Jean Galarneau et Jean-Marc Rousseau du Bureau de la statistique du Québec.

Nous avons constaté que des sphères d'influence conjointe existaient et qu'il pouvait y avoir intérêt à explorer certaines possibilités de collaboration entre nos deux organismes.

Les principaux points à discuter lors d'une prochaine rencontre avec le Bureau de la statistique du Québec pourraient être les suivants:

CANQ
TR
BSM
129

- a) Possibilité d'une entente de collaboration entre les deux ministères.
- b) Possibilité que le Bureau de la statistique du Québec devienne un interlocuteur privilégié au Bureau des véhicules automobiles en ce qui concerne les statistiques.
- c) Etablissement d'un cadre de développement de programmes de recherches pour les statistiques sur les véhicules en fonction des besoins actuels et futurs.
- d) Répartition des responsabilités de chacun en fonction des programmes à développer.

Le tout vous est transmis pour évaluation et décision quant aux opportunités de poursuivre le dialogue déjà amorcé.

Recevez, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma plus entière collaboration.

Le Directeur du Contrôle des Emissions,



Jean-Yves Dupéré, m.sc.c.

/fm

Copie: Me Ghislain K.-Laflamme
Monsieur Guy Beaulieu



COUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

SECTION GÉNÉRALE
DU BUREAU
DES VÉHICULES
AUTOMOBILES

10, CHENIL ST-FOY
QUÉBEC QUÉBEC
G1S 4K8

PROCES-VERBAL

REUNION DU COMITE DE GESTION
VENDREDI LE 7 MAI 1976

Etaient Présents:

Monsieur Claude G.-Morin

Monsieur Jacques Normand

Monsieur André Paquet

Monsieur René Cantin

Monsieur Pascal Tremblay

Monsieur Jean-Yves Dupéré

Monsieur Jean Galarneau

Monsieur Jean-Marc Rousseau

Me Louise Mercier

Etaient Absents:

Monsieur Denis Bussièrès

Monsieur Laurent Cantin

Rencontre avec le Bureau de la statistique

Messieurs Galarneau et Rousseau du Bureau de la statistique ont été invités dans le but d'énoncer quel genre de statistique le B.V.A. devrait maintenir pour répondre aux nombreuses demandes.

En réponse, un intérêt a été marqué pour l'identification des régions ainsi que pour l'âge des véhicules et leur capacité de charge.

De cette rencontre, il s'est dégagé l'idée de préparer un protocole en vertu duquel le Bureau de la statistique deviendrait un organisme privilégié en terme de demandes de statistiques.

Enfin, le Bureau des véhicules automobiles verra à faire rapport au responsable du secteur des relations intergouvernementales dans le but de faire part de la possibilité que le Bureau de la statistique et le Ministère des transports par l'intermédiaire du B.V.A. développent des mécanismes privilégiés de collaboration.

Rencontre avec le Bureau de la statistique

Messieurs Galarneau et Rousseau du Bureau de la statistique ont été invités dans le but d'énoncer quel genre de statistique le B.V.A. devrait maintenir pour répondre aux nombreuses demandes.

En réponse, un intérêt a été marqué pour l'identification des régions ainsi que pour l'âge des véhicules et leur capacité de charge.

De cette rencontre, il s'est dégagé l'idée de préparer un protocole en vertu duquel le Bureau de la statistique deviendrait un organisme privilégié en terme de demandes de statistiques.

Enfin, le Bureau des véhicules automobiles verra à faire rapport au responsable du secteur des relations intergouvernementales dans le but de faire part de la possibilité que le Bureau de la statistique et le Ministère des transports par l'intermédiaire du B.V.A. développent des mécanismes privilégiés de collaboration.

INFORMATION REQUIRED FOR APPLICATION FOR VEHICLE REGISTRATION IN CANADA

PP-101-12

Passenger Car
Application
SAR 1213

Passenger car - a four-wheeled motor vehicle manufactured primarily for use on public roads and designed for carrying 10 passengers or less.

Manufacturer - any person, firm or corporation engaged in the production or assembly of passenger cars.

Model - a distinctive name, applied to a group of vehicles from one manufacturer, which may be further subdivided.

Make - a name denoting a family of vehicles with a make which has a degree of commonality in construction.

Trim - a specific level of finish or opulence within a make or line.

Body Type - the general configuration or shape of a vehicle distinguished by characteristics such as: sedan, coupe, convertible, hardtop (Style is same as Type).

Model Year - a year designation used by the manufacturer for marketing vehicles.

Model - the term applied to a vehicle which includes make, car line, series, body type & model year.

Year of Manufacture - the calendar year in which a vehicle is manufactured.

Vehicle Identification No. - a number assigned to a vehicle by the manufacturer primarily for registration and identification purposes.

	B.C.		Albera		Sask.		Manitoba		Ontario		Quebec		Nova Scotia		New Brunswick		P.E.I.		Nfld.		Yukon			
	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks	Cars	Trucks		
Make	X	X	X	X	X	X	X	X	Make of vehicle		Make		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Model	1st 5 characters		X	Model or type of body	not requested		X	X	Model or Series	Model No.	not requested		X	X	X	X	X	X	not requested		X	X		
Style	Body Style		Body Style	n.r.	not requested		Body Style		Style Type of Body	Type			X	X	not requested	not requested	X	X	Body style	X	not requested			
No. of cylinders	not requested		not requested		not requested		X	X	X	n.r.	not requested		X	X	not requested	not requested	not requested	not requested	not requested		not requested	not requested		
Serial No.	X	X	X	X	X	X	X	X	Serial No. or VIN		No. do Serie		Vehicle Serial No.	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Weight	net weight		not requested		vehicle weight		not requested		n.r.	Weight of veh. empty	net weight (lbs/kg)		Weight of vehicle		Weight of vehicle	X	X	Curb weight		not requested		not requested		
Wheelbase	n.r.	X	X	n.r.	X	n.r.	X	X	not requested		not requested		X	X	not requested	not requested	not requested	not requested	X	X	not requested	not requested		
Colour of body	not requested		X	Colour of cab body	not requested		vehicle colour	colour	X	Colour	not requested		not requested		not requested	not requested	not requested	not requested	Body Colour		not requested	not requested		
Colour of roof	not requested		Roof Colour	Colour of cab roof	not requested		not requested		not requested		not requested		not requested		not requested	not requested	not requested	not requested	Roof Colour		not requested	not requested		
Year	Year of Make		X	X	X	X	X	X	Year, model	X	annce		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Type of fuel	not requested		not requested		gas or diesel	n.r.	not requested		motive power		diesel? oui ☐		X	X	not	not requested	not requested	not requested	not requested		not requested	not requested		
G.W.	n.r.	X	n.r.	max. weight	n.r.	X	n.r.	gvw & carry. cap (lb)	gvw & load	gvw - lbs/kg		Carrying cap. (tons)		gross weight	not requested	M.G.W.		gvw & load	gvw & load		not requested	not requested		
No. of axles	not requested		n.r.	single or tandem axles	n.r.	X	n.r.	X	n.r.	X	not requested		X	X	X	X	X	X	Axles		n.r.	single or other		
Wheels	not requested		n.r.	Single or dual tires & size	not requested		n.r.	SD wheels r. tire width	not requested		not requested		Single or dual wheels, 5th wheel		Single or dual wheels	not requested	not requested	single or dual tires		not requested	not requested	not requested		
Owner Information	name, address & signature; postal code; name of owner; name code - 3 letters		name, address & signature; p.c. (n.r.); phone no.		name, address & signature; postal code		name, address & signature; postal code		name, address & signature; postal code; drivers' lic. number		name, address & signature; postal code		Name, address & signature; County code; Master No. (14 digits)		Name, address & signature; Bus. address		Name, address & signature; Ident. No.		Name, address & signature		Name, address & signature			
Previous registration Information	Plate No., Lic. Year, Where reg.? Name code of prev. owner		State or Prov. where prev reg.		Previous yr. lic. no., Where reg?		prev. vehicle credit		Previous reg. no. & year Prev. reg. anywhere? where? Customs Info.		Prev. reg. no. & year, Prov. or State where reg.		not requested		Plate No. Sticker No. sig of prev. owner		Prev. reg. no. Prev. Plate no. & Year; Prov. or state where last reg.		Prev. Plate No.		Prev. Lic. No. & Year; Prov. or state		Prev. reg. no. & year, date & where	
Purchasing Information	not requested		not requested		Purchased new or used? In what year? Name & address		Date, name & address of seller		Date, name & address of seller; Dealer's gar. No. & reg.		Signature of Vendor		signature of seller		Name of dealer, or prev. owner; Dealer's Lic. No.		not requested		not requested		Signature of previous owner			

ORDE

Information requested

Information

6. FICHER CENTRAL D'ENREGISTREMENT DES VEHICULES

Notre président nous invite à nous pencher sur l'étude faite aux U.S.A. par la A.A.M.V.A. et la N.H.T.S.A., à savoir le "D-20 Progress Report" que les membres retrouvent à la section "F" de notre document de travail. Cette étude américaine consiste en un répertoire technique où l'on retrouve des définitions, des descriptions, des statistiques, des données, tant sur les accidents, les autoroutes, les inspections, que sur les véhicules et équipements de toutes sortes.

En effet, suite à la réunion annuelle de St-Andrews, N.B., monsieur Clarence J. Kenway a reçu de monsieur Basil Y. Scott du A.A.M.V.A. une copie du "D-20 Progress Report". Notre président a ensuite invité monsieur Normand Clark du M.V.M.A. à nous donner l'information qu'il avait à ce sujet.

Pour faciliter sa séance d'information, monsieur Clark a remis à titre de documentation un texte et un tableau à chacun des membres de l'assemblée (1). Il s'agit d'un rapport de monsieur Brian Hickey aux membres du M.V.M.A. sur les véhicules, leurs propriétaires et leurs conducteurs. Le tableau consiste en une compilation concernant des informations requises et celles qui ne le sont pas pour l'enregistrement des véhicules dans chacune des provinces.

Après l'information donnée par monsieur Clark, il y a eu une brève discussion sur le sujet. L'assemblée a cru que l'information fournie par la M.V.M.A. pouvait être très utile au comité dans la poursuite de ses échanges au sujet d'un système d'enregistrement des véhicules dans chaque province.

Evidemment, suggère monsieur Clark, chaque juridiction se devrait de réviser l'information requise concernant les données à conserver dans son fichier pour l'enregistrement des véhicules. Il a été suggéré que le Comité Permanent des Véhicules considère l'impossibilité d'uniformiser l'information requise dans chacune des provinces au sujet de l'enregistrement des véhicules.

(1) En annexe A-3 Texte et Tableau de monsieur Brian Hickey à la M.V.M.A.

6. CENTRAL FILE OF VEHICLE REGISTRATION RECORDS

Mr. Chairman referred the assembly to the study done in U.S.A. by A.A.M.V.A. and N.H.T.S.A.; in other words to the "D-20 Progress Report" that we had in our documents (Section F) at the present meeting.

The "D-20 Progress Report" is the result of the Data Directory Technical Committee charged to develop data element standards for defining, describing and coding all data elements considered a part of the model Motorist Data Base; that committee is also responsible for developing a numbering and cross-referencing system to identify each data element and to provide a means for efficient utilisation of the standard. At this time, proposed data elements have been developed in the areas of the vehicle, the driver, the highway, accidents, financial responsibility, motor vehicle inspection, medical services and highway safety program management.

Following the St-Andrews meeting, Mr. Clarence Kenway received a copy of "D-20 Progress Report" from Mr. Basil Scott of A.A.M.V.A. Then, Mr. Chairman asked Mr. Norman Clark to give the assembly the information he had about that subject. For a better understanding of his information, Mr. Clark distributed a text to the members (1).

A brief discussion and the committee believed that the information presented by the M.V.M.A. would be helpful to the committee in its continuing discussion regarding provincial vehicle registration system.

The jurisdiction should review which of the information requested on the vehicle registration application form is retained in the provincial records. It was suggested that the standing committee could consider the feasibility of uniformising the information requested on provincial application for vehicle registration.

(1) See Annexe "A-3" for the text presented by Mr. Clark (text from Mr. Hickey M.V.M.A.).

RAPPORT INTERNE SUR L'IMPLANTATION D'UNE POLITIQUE STA-
TISTIQUE DES TRANSPORTS AU SEIN DU MINISTERE DES TRANS-
PORTS DU QUEBEC.

Service des Relations
Extraministérielles
Bureau du sous-ministre,
Ministère des Transports du Québec.

Raymond Hamelin, ing.,
Juin 1976.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

Québec, le 1er juin 1976.

Monsieur Pierre-Emile Tremblay,
Chef du Service des Relations
Extraministérielles.

SUJET: DOSSIER SUR LA MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE
STATISTIQUE DES TRANSPORTS AU SEIN DU M.T.Q.

Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint un rapport interne sur l'avancement des travaux visant à instaurer une politique statistique des transports au Ministère des Transports du Québec. La recherche d'une telle politique fut décidée au cours de la première réunion du Comité interministériel M.T.Q./B.S.Q. le 20 janvier 1975 à laquelle le sous-signé fut désigné comme coordonnateur du Comité pour le M.T.Q..

Le rapport est destiné également aux Chefs de services et à leurs délégués devant faire partie du Comité.

Le rapport a été rédigé en raison de l'état actuel des fréquentes consultations en matière de statistique des transports entre le M.T.Q. et le B.S.Q., les organismes provinciaux et fédéraux.

Afin de faire le point sur ces consultations, le rapport trace un bilan des initiatives conjointes M.T.Q./B.S.Q. entreprises jusqu'à présent et dégage une prospective des démarches à venir auxquelles plusieurs de nos services seront appelés à collaborer activement.

Dans l'immédiat, une consultation fédérale-provinciale (précisée dans le rapport) aura à se pencher sur l'aspect des définitions affectant le transport pour compte propre et le transport intermodal. Le sous-signé pourra s'entendre avec les intéressés sur la date d'une réunion prochaine.

Finalement, le sous-signé se permet d'avancer dans le rapport deux (2) recommandations qu'il croit utiles pour faciliter la mise en place d'une véritable politique statistique des transports au M.T.Q.. Il appartiendra néanmoins aux membres du comité interministériel M.T.Q./B.S.Q. de décider de l'opportunité des recommandations ou de toutes autres suggestions devant faciliter la réalisation des objectifs qu'ils se sont tracés.

Veuillez recevoir, Monsieur le directeur, l'assurance de mon entière collaboration.

Raymond Hamelin

Raymond Hamelin, ing.,
Coordonnateur du M.T.Q.
au sein du Comité interministériel
MTQ/BSQ sur la politique
statistique des transports.

RH/cb.

OBJET DU RAPPORT

Compte tenu de la mise sur pied d'un organisme consultatif permanent entre Statistique Canada, les préposés à la statistique des transports provinciaux et certains organismes fédéraux également intéressés il nous est apparu pertinent à ce stade-ci, d'une part, de faire le point des initiatives B.S.Q./M.T.Q. (1) entreprises depuis le début par une récapitulation (dont une copie est annexée au rapport à l'annexe I) des consultations M.T.Q./B.S.Q., par la suite M.T.Q./B.S.Q./S.C. puis M.T.Q./B.S.Q./S.C./M.O.T./C.C.T/ organismes statistiques d'autres provinces, tous intéressés aux statistiques de transports. Le M.T.Q. envisage de profiter pleinement de ce genre de consultation devant faciliter la mise en place de sa politique statistique des transports. D'autre part, nous croyons également qu'il y va de l'intérêt de tous les délégués

(1) M.T.Q. - Ministère des Transports québécois

B.S.Q. - Bureau de la Statistique du Québec

S.C. - Statistique Canada

M.O.T. - Ministère fédéral des Transports

C.C.T. - Commission Canadienne des Transports

de nos différents services qui seront appelés à siéger au Comité interministériel M.T.Q./B.S.Q. sur la politique statistique des transports d'être tenus au courant de nos interventions (et de nos impressions par la suite) à la deuxième réunion du groupe de travail fédéral-provincial lequel groupe s'est déjà fixé certains objectifs d'ici les prochains mois. Finalement, nous traçons les démarches parallèles que pourraient entreprendre les intéressés du M.T.Q. aidés par le B.S.Q., démarches qui revêtraient un caractère double soit un relevé des besoins statistiques (accompagné d'un inventaire des statistiques disponibles) et les préparatifs en vue de l'établissement d'un cadre d'intégration de la statistique des transports.

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
OBJET DU RAPPORT	iv
TABLE DES MATIERES	vi
1- DELIBERATIONS DE LA DEUXIEME REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL TENUE A OTTAWA LE 29 AVRIL 1976.	1
2- IMPRESSIONS DU SOUS-SIGNE A LA DEUXIEME REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL.	10
3- PREPARATIFS EN VUE DE L'ETABLISSEMENT D'UN CA- DRE D'INTEGRATION DE LA STATISTIQUE DES TRANS- PORTS	13
4- PREPARATIFS VISANT A DRESSER UN INVENTAIRE DES STATISTIQUES DE TRANSPORT AU SEIN DU M.T.Q.	17
5- AUTRES DEMARCHES ENVISAGEES	19
6- RECOMMANDATIONS	21
7- LISTE DES ANNEXES	
ANNEXE 1 Récapitulation dans l'ordre chronolo- gique des initiatives entreprises par le M.T.Q./B.S.Q. depuis le début en vue de doter le M.T.Q. d'une politique statistique des transports.	25
ANNEXE 2 Mémo à Pierre-Emile Tremblay, Chef du Service des Relations Extraministériel- les de la part de Raymond Hamelin du Service des Relations Extraministériel- les	29
ANNEXE 3 Compte rendu de la première réunion du comité interministériel (BSQ/MTQ) sur les statistiques de transport	35

ANNEXE 4	Mémo à Pierre-Emile Tremblay, Chef des Relations Extraministérielles de Raymond Hamelin, du service des Relations Extraministérielles. Compte rendu d'une rencontre avec Maurice Turgeon, directeur du Bureau de la Statistique du Québec	40
ANNEXE 5	Compte rendu de la deuxième réunion du Comité interministériel BSQ/MTQ sur les statistiques de transport . . .	42
ANNEXE 6	Présentation d'une résolution conjointe MTQ/BSQ à la Conférence fédérale-provinciale sur les statistiques du commerce interprovincial le 21 octobre 1975. La résolution propose la création d'un groupe d'étude fédéral-provincial devant examiner l'implantation éventuelle d'un recensement canadien des transports	53
ANNEXE 7	Quelques éléments faisant l'objet d'un cadre d'analyse des transports . .	62
ANNEXE 8	Compte rendu officiel de la deuxième réunion du groupe de travail tenue à Ottawa le 29 avril 1976	63
ANNEXE 9	Inventaire des données statistiques disponibles au Gouvernement du Québec sur le transport et les communications	67
ANNEXE 10	Inventaire des données statistiques à la Commission Canadienne des transports.	77
ANNEXE 11	Inventaire des statistiques sur le transport et les communications au Gouvernement de l'Ontario	83
ANNEXE 12	Inventaire des statistiques sur le transport au Ministère fédéral des transports.	92

ANNEXE 13	Inventaire des statistiques sur le transport au Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.	108
ANNEXE 14	Recensement du transport aux Etats-Unis.	111
ANNEXE 15	Questionnaire sur les transporteurs routiers publics préparé par le ser- vice de Transport Routier des mar- chandises au M.T.Q. Avril 1976	123
ANNEXE 16	Rapport Eldon	142

- 1 DELIBERATIONS DE LA DEUXIEME REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL TENUE A OTTAWA LE 29 AVRIL 1976. A noter que le groupe de travail composé de délégués de chacune des provinces, du Ministère fédéral des transports, de la Commission Canadienne des Transports et de Statistique Canada se rapporte au Comité fédéral-provincial de la statistique des transports et des communications, lequel Comité, en retour, adresse ses recommandations au Conseil Consultatif fédéral-provincial de la politique statistique.

Au tout début de la réunion, il s'agissait de savoir lequel des deux groupes (délégués des organismes mentionnés sauf Statistique Canada d'une part et Statistique Canada d'autre part) en tant que demandeurs et offreurs de statistiques prendrait l'initiative d'exposer au groupe de travail son point de vue sur la façon de procéder à cette réunion et aux réunions à venir en vertu du mandat que s'était proposé le groupe de travail à sa première réunion et qui était:

- a) étude des statistiques qui existent actuellement au niveau fédéral, provincial, territorial et industriel sur les transports et les communications;

- b) élaboration d'un système intégré permettant d'identifier les lacunes, le double emploi, les priorités (cadre temporel) et les responsabilités;
- c) rapport au Comité des transports et des communications au moins une fois l'an.

De plus, le groupe avait décidé que chaque délégué soumettrait un inventaire de toutes les données statistiques sur les transports et les communications actuellement produites par son organisme, inventaire qui fut effectivement soumis à cette réunion par chacun des délégués. Une copie de l'inventaire déposé par chaque organisme est annexée à ce rapport (annexes 9 à 13).

Au feu de la discussion le sous-signé est intervenu pour souligner aux délégués qu'à son avis il serait nécessaire au départ d'établir un cadre d'approche ou d'analyse des problèmes de transports (et des statistiques nécessaires à les préciser). En d'autres termes, tout en procédant à résoudre d'une manière ponctuelle et pragmatique les priorités (comme les besoins présents en statistiques relatives à chaque mode) que s'imposeront les membres du groupe à chaque réunion on devrait en même temps ne pas perdre de vue les multiples

préoccupations à court terme ou à long terme qu'ont à affronter quotidiennement les divers paliers de décisions gouvernementales, que ce soit pour des considérations d'ordre économique, de réglementation, de comparaison entre divers modes de transports ou de toutes autres considérations dont les statistiques devraient faciliter l'analyse. Le sous-signé cite un certain nombre de considérations qu'il lui semble pertinent d'énumérer à ce stade-ci. Par exemple d'un point de vue de considérations d'ordre général des transports, deux champs d'analyse des transports font dorénavant partie de la problématique des transports, à savoir l'efficacité économique (rentabilité des investissements en infrastructure, productivité des différents systèmes de transports, concurrence intermodale, etc.) et la notion de service public inhérente aux transports (subventions, réglementation, etc.). C'est essentiellement dans cette optique que le rapport Eldon (1) avait présenté ses dix-neuf recommandations dont l'une d'elles proposait un recensement partiel du transport (un seul des délégués présents - un des deux délégués de Statistique Canada - reconnaît avoir pris connaissance du rapport Eldon il y a quelques années).

(1) D. Eldon, Examen de la Statistique fédérale des transports, Commission Royale d'enquête sur le transport, Volume III, juillet 1962.

Passant à des considérations d'ordre particulier le sous-signé cite l'exemple du transport "privé" par camion ou transport routier de marchandises pour compte propre. Actuellement les statistiques compilées par Statistique Canada (ou par le M.T.Q.) ne couvrent pas cette activité pourtant importante en soi. Or, si on analyse l'offre de transport des marchandises en tant qu'activité économique on a deux catégories d'entreprises qui fournissent du transport et qui sont:

- 1) La catégorie d'entreprises dont l'activité principale est celle de fournir du transport. Ce sont les transporteurs routiers publics lesquels sont couverts par la statistique.
- 2) Les catégories d'entreprises dont l'activité principale est autre que celle de fournir du transport. Pour celles-ci la fonction du transport (qui est conservée ou a été récupérée du transport public) fait partie intégrante de leur processus de production. Ce sont les transporteurs routiers "privés" ou le transport pour compte propre.

Puisque la deuxième catégorie d'entreprises n'est pas couverte par la statistique actuelle comment devrait-on procéder à sa couverture? Pourrait-on la couvrir par le truchement du recensement manufacturier? Ou encore devrait-on développer un nouveau questionnaire à être adressé à cette catégorie? Est-ce que

cette nouvelle collecte de données s'insèrerait dans un recensement du transport ou dans une version améliorée de la technique de collecte statistique actuelle à être entreprise soit par Statistique Canada, soit par certaines autres provinces intéressées?

Le sous-signé mentionne également un autre domaine d'analyse des transports semblable à ce qui se dessine au sein du Ministère fédéral des transports, analyse qui pourrait intéresser certaines autres provinces dans l'élaboration de leurs politiques de transport compte tenu de leurs compétences constitutionnelles en transports. A ce sujet il cite un article paru dans le Financial Post du 25 octobre 1975 où on fait état d'une équipe d'analystes (intermodal force) au sein du M.O.T. intéressés à la planification des transports:

By deciding to build this rail service or that highway system this airport for jets or that small one for Stol aircraft... whether this or that system was more efficient and whether to let it take all the business from the other.

Comme conclusion à cette intervention, le sous-signé propose qu'on pourrait commencer par choisir un mode de transport commun aux provinces comme le

transport routier et s'intéresser également à ce que certaines données statistiques propres à chaque mode puissent à l'avenir se comparer. Il s'agit alors de s'entendre sur une classification uniforme des unités de mesure. Par la suite il serait utile d'établir un ordre de priorités sur les sujets à être examinés, les échéances à rencontrer etc. tel que proposé à l'article b) du mandat du groupe de travail.

Les membres du groupe de travail conviennent que ce sont les délégués des provinces qui en premier lieu devront faire part à Statistique Canada de leurs demandes quitte à ce que celui-ci leur répondent à brève échéance sur la possibilité de fournir les données statistiques, rapports ou autres sujets demandés.

Les délégués de l'Ontario proposent au groupe de travail l'étude de sept sujets (areas of demand) particuliers qui sont:

- le camionnage "privé";
- les définitions et mesures statistiques à être utilisées dans l'analyse du transport intermodal;
- le transport de passagers;
- le transport maritime;

- le transport ferroviaire;
- le transport de marchandises par air ou par pipelines;
- les communications.

Le cadre temporel des sujets prioritaires est établi de la façon suivante:

SUJETS

ECHEANCE DES RAPPORTS A
ETRE SOUMIS A S.C.

- | | |
|--|------------------|
| 1. Transport "privé" de marchandises
par camion | 1 juin 1976 |
| 2. Transport des passagers | 1 juillet 1976 |
| 3. Transport intermodal | 1 septembre 1976 |

Les délégués de l'Ontario proposent une réunion conjointe Ontario-Québec - Commission Canadienne des Transports ayant trait aux définitions et mesures devant faire l'objet du rapport sur le transport intermodal des marchandises. La proposition est acceptée par les intéressés.

Le délégué du Québec propose d'inclure dans ces réunions conjointes le transport routier de marchandises où il s'agit de définir le transport pour compte propre. La proposition est acceptée par les intéressés.

En somme les réunions conjointes se préoccuperont d'établir une normalisation des unités de mesures visant par exemple les expéditions par conteneurs, le transport rail-route (piggy-back) ou eau-route (fishyback) le transport privé et le transport intermodal. Ensuite il s'agira d'insérer ces unités de mesures définies dans l'analyse des données statistiques désirées par les provinces ou organismes intéressés.

Le sous-signé demande qu'à la prochaine réunion un membre de Statistique Canada prépare un rapport sur le fonctionnement du recensement américain des transports en vigueur depuis une dizaine d'années. Les délégués de Statistique Canada verront également à fournir les résultats d'une étude statistique sur le transport intermodal qui avait été mentionné au cours des discussions. Une copie du rapport Eldon sera transmise à chaque délégué (voir l'annexe 16).

Il est décidé qu'à la prochaine réunion les délégués de chaque province présentent au Comité un rapport-synthèse sur les trois (3) sujets priori-

taires mentionnés incluant également d'autres initiatives à prévoir pour les réunions ultérieures.

Il est décidé par les membres du groupe de travail de fixer la date de la prochaine réunion du Comité fédéral-provincial de la statistique des transports et des communications pour les 29 et 30 septembre 1976, laquelle réunion se tiendra à Toronto. Cette réunion se consacrerait à la coordination de la demande et de l'offre des données statistiques visées par les trois sujets prioritaires choisis par le groupe de travail. Une copie du compte rendu officiel de la deuxième réunion du groupe de travail est présentée à l'annexe 8 du présent rapport.

2 IMPRESSION DU SOUS-SIGNE A LA DEUXIEME REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL

Comme on pouvait s'y attendre les délégués à ce groupe de travail se sont longuement penchés sur les problèmes statistiques d'ordre administratif et les techniques d'échantillonnages devant être utilisées. Au fait le porte-parole de Statistique Canada qui participait à la réunion se spécialise dans la technique de collecte des données statistiques. Au cours de la réunion il a bien spécifié aux délégués que la contribution de son organisme (Statistique Canada) serait uniquement d'ordre technique et qu'il était du ressort des représentants de la Commission canadienne des Transports de s'occuper des questions d'ordre économique (dans ce cas le sous-signé s'est adressé au représentant de la C.C.T. pour lui demander s'il était possible comme l'avait fait le rapport Eldon, d'estimer le coût que comporterait l'application d'un recensement du transport étant donné qu'il a à sa disposition un personnel qualifié et nombreux et une bibliothèque spécialisée dans la question du transport. Sa réponse fut

négative pour toutes sortes de raisons - manque d'experts pour étudier cet aspect, etc.).

A la lumière des discussions et des opinions émises à cette deuxième réunion du groupe de travail il est apparu au sous-signé que la Division des transports et des communications à Statistique Canada ne semble pas en mesure de se livrer à une auto-critique de son système statistique actuel tel que l'avait fait l'auteur (avec la collaboration à l'époque, d'un membre de la Division) du rapport Eldon. Du côté des délégués des divers organismes représentés, il semble également y avoir absence d'expertise et de temps disponible à s'engager dans un tel examen en profondeur. Pourtant une démarche en ce sens nous apparaît plus urgente qu'elle ne l'était au début des années soixante. (C'est un peu pour cette raison que le sous-signé a demandé aux délégués de Statistique Canada de préparer un résumé sur le recensement du transport en vigueur aux Etats-Unis pour la prochaine réunion).

Par exemple, lors de la réunion du Comité fédéral de la Statistique du commerce interprovincial

en octobre 1975, le délégué du B.S.Q. (Monsieur Willy Bisreth, Directeur de la production statistique) avait insisté longuement sur l'établissement d'un cadre d'intégration de la statistique des transports (1) avant de procéder à l'analyse proprement dite des données statistiques.

Malgré ces inconvénients, il se pourrait que le peu de préparation des membres du groupe de travail pour s'attaquer à une revision en profondeur du système statistique actuel soit une faiblesse de nature à avantager le Québec. L'avantage se réaliserait dans la mesure où la consultation fédérale-provinciale deviendrait permanente et où les délégués du Québec feraient le poids de leurs revendications collant à la réalité des besoins bien articulés en statistiques québécoises sur le transport.

(1) Incidemment pourrait-on définir ce cadre dans le rapport des délégués du Québec à être présenté à la réunion de Toronto.

3 PREPARATIFS EN VUE DE L'ETABLISSEMENT D'UN CADRE D'INTEGRATION DE LA STATISTIQUE DES TRANSPORTS

Pour y arriver nous croyons que l'établissement d'un cadre d'intégration de la statistique des transports sera d'autant plus complet s'il est précédé d'un cadre d'analyse des transports. Ce cadre faciliterait l'analyse économique des transports par une meilleure identification des variables du transport. Il contribuerait par le fait même à mieux préciser et à mieux orienter les besoins d'études sur le transport.

A titre d'exemple, énumérons une liste de besoins d'études en transports (qui est loin d'être exhaustive) qui seront rendus nécessaires au fur et à mesure que les divers niveaux gouvernementaux responsables des transports rendront opérationnelles leurs politiques de transports:

- Etude sur l'évolution des entreprises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui et pour compte propre en termes de partage du trafic pour des secteurs spécifiques (par exemple, les entreprises de transport et le secteur manufacturier et distributeur).

- Etude de productivité des systèmes de transports des divers modes et de leurs liaisons en aval en termes de d'autres activités telles l'aménagement du territoire, les investissements en construction industrielle et résidentielle.
- Etude sur le multiplicateur d'investissement étant donné l'intensité capitalistique de l'activité transport.
- Etude intramodale sur le partage efficace du trafic lourd à longue et à courte distance des transports routier et ferroviaire de marchandises.
- Etude sur le coefficient technique de transport de marchandises c'est-à-dire la dose de trafic incorporé par produit.
- Etude de productivité d'un secteur particulier comme le transport de distribution de marchandises pour compte propre dans le secteur alimentaire. Un exemple bien concret mérite d'être souligné. Dans un récent rapport soumis par le Centre National américain sur la productivité (National Center for Productivity and Quality of Working Life) en date du 31 décembre 1975, on fait état d'économies à réaliser sur le coût du transport de distribution de marchandises pour aider à combattre les pressions inflationnistes sur le prix des produits alimentaires (1). En effet, on s'est aperçu que le transport de distribution pour compte propre n'utilise qu'une fraction de sa capacité potentielle de transport étant donné que le transport de retour se fait à vide. Le secteur manufac-

(1) Dans le secteur alimentaire, les marges (frais) de transports représentant environ 20% à 25% du prix de vente des produits.

turier pourrait réaliser des économies (environ 100 millions par année) en faisant affaire avec ces entreprises de distribution. Dans un autre domaine du secteur alimentaire (commerce des fruits et légumes) le même rapport américain souligne le fait que l'industrie est peu consciente des avantages qu'elle pourrait retirer en normalisant les dimensions des conteneurs servant comme caisse d'emballage dans l'expédition de ses produits. Alors que l'industrie alimentaire suédoise limite le transport de ses marchandises à quatre types de conteneurs, sa contre-partie américaine en a recours à quelque 2,400...

Afin de mieux préciser l'action conjointe que pourraient prendre les délégués des organismes M.T.Q./B.S.Q. dans la préparation d'un cadre d'analyse des transports précédant le cadre d'intégration, nous reproduisons à la fin du rapport à l'annexe 7, un extrait des propos tenus à ce sujet par certains auteurs français, spécialistes en la matière (1); nous croyons que ces propositions s'inscrivent carrément dans les préoccupations de notre Ministère visant à mettre sur pied une véritable politique statistique des transports conçue pour des

(1) POUR UNE POLITIQUE ECONOMIQUE DES TRANSPORTS,

J. Berheim et al, Introduction par André Piatier, pp. 33-34, Editions Eyrolles, 1972.

fins d'analyses multiples telles que nous l'envisageons dans notre mémo du 4 novembre 1974 (annexe 2). La liste de besoins d'études est illimitée. Il s'agit cependant dans un premier temps de dresser un inventaire des statistiques disponibles suite aux besoins établis prioritairement. Ces deux étapes précèdent celle visant à préparer le cadre d'intégration.

4 PREPARATIFS VISANT A DRESSER UN INVENTAIRE DES STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT AU SEIN DU M.T.Q.

Ceci nous amène à examiner la première initiative que s'était fixée le comité technique lors de la première réunion du Comité interministériel MTQ/BSQ le 20 janvier 1975 (annexe 3, page 38) à savoir:

Dresser un inventaire de l'état de la statistique au ministère des Transports du Québec. Une personne par mode pourrait être désignée pour effectuer ce travail.

Cette démarche laborieuse pourrait être facilitée par un outil de travail qui a été préparé par un groupe formé d'économistes et de statisticiens au sujet du recensement canadien des statistiques sociales de 1981. Le sous-signé a participé aux réunions fédérales-provinciales puis aux réunions interministérielles (automne 75 - printemps 76) auxquelles un document de travail a été soumis aux représentants des ministères concernés. Ce document s'intitule "Enquête sur l'évaluation des besoins publics en données sociales". Or il se peut que ce document sous forme de questionnaire matriciel puisse servir à l'inventaire

des statistiques au M.T.Q. moyennant adaptation. Avant de le proposer aux intéressés du M.T.Q., le sous-signé se propose de rencontrer un des membres du groupe d'experts afin d'examiner plus attentivement les adaptations à apporter au questionnaire. A titre d'expérience, une copie du questionnaire a été remise aux préposés du transport en commun au cours d'une réunion d'information entre ceux-ci, le sous-signé et un membre du B.S.Q., le 28 avril 1976. Cette rencontre avait pour but de relever les statistiques sociales qui touchent au domaine du transport.

5 AUTRES DEMARCHES ENVISAGEES

Pour compléter la liste de besoins (qui n'est pas exhaustive, soulignons - le) anticipés dans l'analyse économique des transports, il y a celui concernant le rôle des transports dans les échanges entre le Québec et l'extérieur. Par exemple, dans le Système de comptabilité économique du Québec, les statistiques sur les marges ou frais de transport des exportations sont déficientes. Il en est de même pour les exportations de services auxiliaires de transports dans la plupart des modes. Il y a aussi le manque d'information statistique sur le camionnage privé lorsqu'on l'envisage comme secteur productif au même titre que le camionnage public.

Pour palier à ces déficiences statistiques on peut se demander si les organismes statistiques ont tout le support voulu en termes de ressources pour mettre dans leurs priorités l'information statistique sur le transport. C'est un point que les délégués du M.T.Q./B.S.Q. avaient soulevé lors

de la présentation d'une résolution sur le recensement canadien des transports au cours du mois d'octobre 1975 (annexe 6, p.54) à savoir:

Si l'activité du transport s'est développée au point où celle-ci se taille une place importante dans les comptes nationaux on peut se demander si l'information statistique actuelle sur le transport a évolué dans le même sens. Autrement dit, est-ce que la part du budget total en statistiques affecté à l'information statistique sur le transport se compare avec la part du produit domestique brut engendré par le transport?

Le rapport Eldon avait insisté sur l'utilité de relier les transports à la comptabilité nationale en ces termes (annexe 6, p. 144 ou p. 477 du rapport):

En outre, on devrait disposer de données sur les transports, afin de rattacher de façon générale les transports à la production globale de l'économie et au produit national brut. Les données statistiques sur le trafic ou sur l'activité de l'industrie des transports devraient paraître sous des formes permettant de s'en servir comme baromètre de l'activité économique de certaines industries et régions déterminées.

Pour nous aider à mieux cerner l'approche qui pourrait être entreprise à cet égard, le sous-signé se propose de rencontrer un fonctionnaire de Statistique Canada attaché à la Direction du système des comptes nationaux. Celui-ci sera de passage à Québec en juin de cette année. Il serait utile qu'un représentant du B.S.Q. se joigne aux discussions.

6 RECOMMANDATIONS

Les multiples initiatives entreprises au M.T.Q. en matière de statistiques de transports et d'implantation de politiques statistiques de transports ont fait jusqu'à présent l'objet d'une mise au point dans ce rapport interne. Le rapport mentionne aussi les démarches internes et externes en termes d'études et de consultations à prévoir à la poursuite des objectifs établis par le Comité interministériel M.T.Q./B.S.Q..

Il nous reste maintenant à prévoir également d'autres initiatives (devant faire l'objet de discussions avec les membres du Comité interministériel M.T.Q./B.S.Q.) susceptibles de contribuer à la réalisation de ces objectifs. Les initiatives que nous recommandons tiennent compte de deux ordres de besoins, l'un en personnel-ressource et l'autre en information.

Pour ce qui est de l'aspect méthodologique ayant trait à l'inventaire des statistiques de transport il serait utile dès à présent pour le MTQ

de songer à s'adjoindre dans un avenir rapproché les services d'un statisticien. Les raisons découlent de l'état embryonnaire des multiples activités en cours décrites dans le présent rapport (consultations avec les spécialistes des divers organismes, cadre d'analyse, inventaire, cadre d'intégration, etc.). Ces initiatives, rappelons-le, ont pour but de développer aux fins ministérielles un indispensable outil tant dans l'élaboration d'une politique des transports que dans la gestion même des services.

Quant à l'information ayant trait à l'aspect organisationnel et à celui du traitement des données statistiques de transport il pourrait s'avérer avantageux pour les membres du Comité d'explorer la possibilité de visites éventuelles dans des pays étrangers reconnus pour leur avancement dans ce domaine. Les pays à visiter pourraient être les Etats-Unis, la France, l'Angleterre et l'Allemagne. Le directeur de la Division des transports et des communications à Statistique Canada a déjà effectué une visite en Allemagne en 1975 pour s'enquérir au sujet du transport des marchandises pour compte propre. Mais cette visite ne se limitait qu'à un aspect technique de collecte statistique tou-

chant un secteur bien spécifique du transport. Etant donné la conversion au système métrique des unités de mesures affectant les activités du transport au Canada, une délégation M.T.Q./B.S.Q. pourrait profiter de son séjour en Europe pour inclure cette préoccupation à son agenda. Le M.T.Q. organise actuellement des missions d'information sur le système métrique en Angleterre et en France.

Pour aider le groupe de travail fédéral-provincial à se sensibiliser davantage sur la question du recensement du transport, on pourrait inviter certains délégués du groupe à se joindre aux nôtres.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I

RECAPITULATION DANS L'ORDRE CHRONOLOGIQUE DES INITIA-
TIVES ENTREPRISES PAR LE M.T.Q./B.S.Q. DEPUIS LE DE-
BUT EN VUE DE DETER LE M.T.Q. D'UNE POLITIQUE STATIS-
TIQUE DES TRANSPORTS.

Octobre 1974

Lettre adressée au sous-ministre des Transports par le directeur général du bureau de la statistique du Québec et transmise au service des Relations Extraministérielles pour commentaires. Ce premier contact entre le B.S.Q. et le M.T.Q. avait pour but de mettre au courant le M.T.Q. d'une initiative conjointe Statistique Canada / service de statistique provinciaux (incluant le B.S.Q.). Au printemps de 1973, ces organismes se mirent d'accord sur la création d'un "Conseil consultatif fédéral-provincial de la politique statistique" et dont le mandat fut de mettre sur pied "un appareil statistique plus efficace et mieux ordonné au Canada". A la deuxième réunion en octobre 1975, le mandat du Conseil Consultatif se précisait davantage dans les termes suivants: Il (Conseil consultatif) étudiera les aspects généraux de l'activité statistique fédérale-provinciale, tandis qu'un certain nombre de comités fédé-

raux-provinciaux (une quinzaine dont le comité sur la statistique des transports et des communications et à l'intérieur duquel se trouve le groupe de travail qui fut proposé par les délégués du M.T.Q./B.S.Q. en novembre 1975) s'attacheront aux aspects techniques spécialisés de cette activité.

Novembre 1974

Réponse au directeur du B.S.Q. de la part du SREM. Suggestion de créer un atelier de travail fédéral-provincial sur les statistiques du transport. Extrait de la lettre ci-annexée. Annexe 2.

Deuxième lettre du directeur du B.S.Q. adressée au Service des Relations Extraministérielles suggérant tout d'abord, la création d'un Comité interministériel M.T.Q./B.S.Q. sur la politique statistique du transport.

Décembre 1974

Le sous-ministre des Transports, M. Claude Rouleau, accepte la formation dudit Comité. Le sous-signé est désigné pour agir comme coordonnateur du ministère des Transports au sein du Comité.

Janvier 1975

Première réunion du Comité interministériel M.T.Q./B.S.Q. sur la politique statistique du transport. Compte rendu ci-annexé. Annexe 3.

Août 1975

Mémo au directeur du SREM par le sous-signé dont l'objet a pour but d'expliquer les raisons qui devraient motiver le M.T.Q. à aller de l'avant dans la consultation fédérale-provinciale sur la statistique des transports. Copie du mémo ci-annexée. Annexe 4.

Septembre 1975

Deuxième réunion du Comité B.S.Q./M.T.Q.. Le directeur de la division des transports et communications à Statistique Canada, M. G.E. Clarey, assiste à la troisième réunion du comité B.S.Q./M.T.Q.. A cette réunion l'idée est mise de l'avant de présenter une résolution du Québec à la prochaine réunion du Conseil Consultatif (oct. 75) demandant que soit examiné la question d'un recensement du transport. Copie du compte rendu des deux réunions ci-annexée. Annexe 5.

Octobre 1975

Présentation d'une résolution conjointe MTQ/BSQ demandant que soit examinée la question du recensement du

transport à la deuxième réunion du Conseil Consultatif. Résolution acceptée et création d'un comité fédéral-provincial des transports et des communications et d'un groupe de travail (tel que demandé dans la résolution) devant se rapporter au dit Comité. Annexe 6.

18 février 1976

Première réunion du groupe de travail à Ottawa. Le délégué du B.S.Q. n'a pu assister à cette réunion.

28 avril 1976

Première réunion du Comité fédéral-provincial de la statistique des transports et des communications (deuxième réunion du groupe de travail) auquel assistait le sous-signé en tant que délégué du M.T.Q./B.S.Q.. Commentaires sur cette réunion ci-annexés.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBECMINISTÈRE
DES TRANSPORTSBUREAU DU
SOUS-MINISTRE

29

Québec, le 4 novembre 1974.

MEMO A : M. Pierre E. Tremblay, pol.

DE : M. Raymond Hamelin, ing.

SUJET : SUGGESTIONS A ETRE TRANSMISES A MONSIEUR MAURICE TURGEON D.G.B.S.Q. CONCERNANT L'E-CHANGE DE STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT ENTRE STATISTIQUE CANADA ET LE B.S.Q. AU COURS DE LA REUNION DU CONSEIL CONSULTATIF FEDERAL-PROVINCIAL DE LA POLITIQUE STATISTIQUE, LE 8 NOVEMBRE 1974

Après avoir consulté plusieurs de nos hauts-fonctionnaires intéressés de près ou de loin aux statistiques en transports, deux aspects bien distincts se dégagent de ces entrevues, soient:

1- L'aspect technique

Comme le remarquait le responsable du budget-programme, jusqu'à présent les quelques personnes de notre Ministère qui s'occupent isolément de la cueillette des données statistiques en transport n'en voient pas l'utilité. Toutefois, un effort de compilation et de coordination de statistiques vient d'être entrepris par le Service des analyses des systèmes sous la direction de monsieur Pierre Lafontaine.

En effet, en vue d'établir un système de classification qui s'inspirera soit de celui utilisé dans le catalogue de Statistique Canada ou soit de celui adopté par le C.I.R.R.R. (Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales), un inventaire des organismes produisant des statistiques (publiées ou

...2/

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

2/...

non) a été effectué tout en identifiant la nature de leurs données de façon à regrouper les caractéristiques analogues. La recherche en est rendue à la nature des données. Deux étapes ultérieures sont prévues soient l'identification des besoins du Ministère et la production de nouvelles statistiques. Ce travail est entrepris conjointement avec un représentant du B.S.Q. (M. Serge Bernier). Cinq à six réunions conjointes ont déjà eu lieu.

D'autre part certains services procèdent actuellement à la compilation de statistiques ponctuelles. Par exemple, le Service du Transport en commun compile des statistiques très spécifiques nécessaires à l'application des politiques de transport dans ce domaine de même qu'à la gestion des subventions.

D'après ces renseignements, il semble donc que la constitution d'un centre de documentation en statistiques dans notre Ministère est sur la bonne voie de réalisation.

2- L'aspect politique

Il existe actuellement une certaine réticence provenant de la haute autorité de notre Ministère sur la question de confidentialité. L'échange des données statistiques entre Statistique Canada et le B.S.Q., si elles devaient s'avérer à un niveau très désagré- gé et orientées selon des besoins bien arrêtés du gouvernement fédéral, risquent d'être utilisées contre nous par le Ministère des Transports du Canada au cours des négociations futures avec le Québec au sujet de la troisième partie de la Loi nationale sur le transport.

... 3/

D'autres associations en transport ainsi que certains ministères en transport provinciaux formulent également des objections d'ordre technique en ce qui a trait aux questionnaires préparés par Statistique Canada sur les transporteurs sans permis pour compte d'autrui. C'est ce qui ressort d'une Conférence canadienne des autorités en transport des véhicules tenue au mois de juin 1974 à Regina en Saskatchewan. A cette conférence, un projet conjoint de compilation en statistiques fut présenté par les responsables de Statistique Canada. Les statistiques recherchées comprenaient le transport par véhicules des personnes et des marchandises, l'enregistrement des véhicules, des accidents, les ventes et les revenus de carburants. Une proposition de "joint-venture" entre Statistique Canada et le "Road Transport Association of Canada" fut refusée par cette dernière. Suite aux objections du Manitoba et de la Saskatchewan, Statistique Canada a entrepris de refaire son questionnaire sur les transporteurs (motor carriers). Un délai de deux ans est prévu pour le terminer.

En somme, le principal reproche adressé aux responsables de Statistique Canada fut que celui-ci n'a pas encore produit de résultats concrets en dépit d'ambitieux projets de compilation et de coordination de statistiques qu'il propose depuis 1971. Aussi certains recensements appréciés de la part de certaines provinces ont cessé d'être publiés pour des raisons obscures.

Présentement, six provinces collaborent à ce genre de recherche. Le Québec, par l'entremise d'un officiel de la Commission des Transports, a refusé de collaborer.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

4/...

Nos propres commentaires sur les carences du système
actuel de recensement des statistiques en transport

En examinant les statistiques des divers modes de transport publiées par Statistique Canada, il nous apparaît que ces relevés ont été conçus jusqu'à présent dans un optique de recensement pour fins d'analyse proprement technique. Ce genre de statistiques s'est inscrit dans les préoccupations politiques du gouvernement fédéral à savoir que chaque mode de transport est analysé séparément sans se soucier de l'interdépendance ou de l'impact économique d'un mode vis-à-vis d'un ou d'autres modes.

Or, avec l'avènement de la Loi nationale sur le transport de 1967 jointe aux préoccupations sociales exprimées récemment par le gouvernement fédéral, on se rend compte que des modifications importantes devront être apportées à leur finalité externe. Comme on le sait, la Loi nationale sur les transports met l'accent sur l'économie du transport. Le discours du trône du 30 septembre 1974 s'intéresse particulièrement aux incidences sociales provoquées par le transport et à l'aspect multi-modal du transport. Il s'ensuit que les sources d'information en statistiques du transport devront être à l'avenir perçues pour répondre à ces besoins. De la micro-analyse qui a prévalu jusqu'à présent pour chaque mode, on devra passer à la macro-analyse qui englobera dorénavant l'ensemble des modes de transports.

Compte tenu de cet état de fait, nous pouvons prévoir que l'information statistique en transport devra être conçue pour des fins d'analyses multiples suivantes:

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

5/...

- économique
- fiscale (budget-programme)
- technique

La méthodologie sur la cueillette des données, comme par exemple la préparation des questionnaires, est à repenser. Il s'agira donc de faire l'inventaire des statistiques qui sont produites actuellement et de se demander si leur contenu est satisfaisant. De plus, il sera nécessaire d'examiner leurs contenants comme le format de présentation, la fréquence de leurs publications etc. .

En résumé, l'ensemble des mesures devant modifier la méthodologie sur la cueillette de certaines des données statistiques actuelles, voire la création de nouvelles sources d'informations statistiques, devra se faire dans un contexte plus utilitaire compte tenu des nouvelles exigences du transport au Canada. Ces commentaires s'appliquent également à la politique statistique de transport québécoise.

SUGGESTIONS

A la suite de ces quelques réflexions sur la politique statistique de transport, nous suggérons qu'un atelier de travail fédéral-provincial sur les statistiques de transport soit formé pour:

...6/

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

6/...

- 1- faire le point sur les statistiques actuelles tant quantitativement que qualitativement;
- 2- s'interroger sur ce que devrait être la politique statistique de transports en termes des exigences futures du transport que nous venons d'énoncer.
- 3- suggérer une méthodologie tenant compte de 2) comme par exemple le genre de statistique, la manière de la traiter et de la diffuser (format, clientèle) etc...

Dans un domaine précis notre Service du Transport aérien aimerait savoir s'il serait possible d'obtenir des rapports non-publiés sur la fréquentation des aéroports. Il y aurait peut-être lieu d'envisager un protocole d'entente sur l'accès à l'information Statistique de nature confidentielle.

Bien à vous,

Raymond Hamelin

Raymond Hamelin, ing.
Service des Relations
Extra-ministérielles,

RH/nh

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

Québec, le 27 janvier 1975.

Compte rendu de la première réunion du Comité intermi-
nistériel (BSQ/MTQ) sur les statistiques de trans-
port

Cette réunion a eu lieu le 20 janvier
1975 à l'édifice "H" du M.T.Q. Etaient présents:

B.S.Q.

Maurice Turgeon, directeur du B.S.Q.

Willy Bisreth, directeur de la production statistique,

Serge Bernier, Service de la production statistique.

M.T.Q.

Pierre-E. Tremblay, chef des Relations extraministériel-
les,

Pierre Lafontaine, chef des analyses de systèmes,

Jacques Girard, responsable du budget-programme, ges-
tion financière,

Marcel Huard, service des inventaires de circulation,

Michel Langlois, directeur de l'informatique,

Pierre Normand, service de l'informatique,

Yves Lessard, gestion financière,

Raymond Hamelin, service des relations extraministériel-
les.

M. P.E. Tremblay souhaite la bienve-
nue aux membres du B.S.Q.. Il envisage que le Comité
en question puisse initier, à l'intérieur du M.T.Q.,
un processus de compilation en matière de statistiques
des transports que ce soient des statistiques physiques,
économiques ou autres. Ce processus devant mener éven-

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU 2/...
SOUS-MINISTRE

tuellement à la création d'une banque de données statistiques traitées pour répondre à des besoins spécifiques du ministère telles que pour des fins de gestion, de planification ou de prévision. Actuellement, il n'existe pas de service attribué à la collecte des données statistiques. Il deviendra nécessaire, qu'à brève échéance, l'on tende à la création d'un tel service, termine M. Tremblay.

En réponse, M. Turgeon se réjouit de l'initiative du M.T.Q. et assure aux membres du M.T.Q. que son service sera en mesure d'agir en tant qu'organisme de soutien auprès du M.T.Q. en vue de combler les lacunes existantes dans le domaine des statistiques au M.T.Q. (1).

Quant aux relations fédérales-provinciales en matière de statistiques, M. Turgeon nous explique l'hypothèse de travail finalement adoptée par le B.S.Q. . Cette hypothèse consiste à éliminer dans la mesure du possible la duplication de collecte de statistiques dues au partage des juridictions fédérales et provinciales sur les différents modes de transports. Pour ce faire, il est nécessaire que les organismes Statistique Canada et BSQ puissent s'échanger des informations statistiques. Ceci entraîne la question de confidentialité. Par exemple, le M.T.Q. a formulé certaines craintes que le fédéral se serve des statistiques du M.T.Q. pour initier une politique centralisatrice. Selon l'avis du B.S.Q., l'élimination de duplication en information statistique n'entraîne pas nécessairement l'échange de statistiques confidentielles. Il s'agit d'abord de clarifier la situation. Actuellement, la collecte de renseignements statistiques peut s'effectuer de deux façons, soit par l'entremise d'organismes régisseurs comme le Conseil des Ports nationaux, la Commission canadienne des transports, le B.V.A. etc., soit par l'en-

(1) Un des objectifs souhaité par le B.S.Q., dans un "Mémoire de programme, Services statistiques centraux" soumis en septembre 1974, page 22, est d'"organiser au bureau de la Statistique du Québec des services d'assistance technique aux ministères touchant l'organisation de l'information, l'élaboration et l'exploitation de modèles et certains types d'analyses".

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

3/...

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

tremise d'enquêtes statistiques initiées par les bureaux gouvernementaux de la statistique.

Pour ces organismes collecteurs, paragouvernementaux, la collecte de statistiques est de nature non-confidentielle puisque les lois fédérales et provinciales sur la statistique obligent les répondants à divulguer de tels renseignements. En ce qui concerne les enquêtes statistiques, les renseignements ne peuvent être révélés au grand public à moins de recevoir l'autorisation des directeurs des bureaux concernés. Ce sont donc les autorités concernées qui décident de les rendre accessibles à qui ils veulent. Finalement, on retient la suggestion que des échanges statistiques entre le Québec et le fédéral pourraient se faire par blocs d'informations c'est-à-dire échanger des statistiques sur le transport routier pour des statistiques sur le transport ferroviaire, le transport maritime ou le transport aérien.

Monsieur Bisreth explique au Comité de quelle façon on procède en vue d'organiser un système de collecte et de traitement de l'information statistique. Comme première étape on définit les besoins de statistiques au Ministère des Transports. Puis on procède à l'inventaire des statistiques disponibles qui répondent aux besoins définis en première étape. Il est plus que probable qu'on aura une déficience de statistiques. Il s'agira alors en troisième étape d'établir un cadre d'intégration réunissant toutes les données additionnelles (manquant dans l'inventaire) en plus de celles déjà acquises pour compléter les besoins. Comme dernière étape on établit un programme de travail à la recherche de l'information statistique. Il s'agit en somme de déborder des préoccupations de stricte collecte de statistiques pour déboucher sur le traitement de la statistique à des fins de besoins spécifiques. Pour ce qui est du rôle du B.S.Q. dans le domaine de la statistique en transports, Monsieur Turgeon souligne que le B.S.Q. envisage le transport comme faisant partie de l'ensemble de l'activité économique.

Monsieur Bernier fait part au Comité que quelques réunions avaient eu lieu avec deux représentants du service de l'analyse des systèmes du M.T.Q. depuis août 1974. Ces réunions avaient pour but en

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS 4/...

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

premier lieu de dresser un inventaire des différents organismes ou ministères qui peuvent fournir des statistiques de transport. Deuxièmement, une analyse du contenu des données entrant dans le processus administratif du M.T.Q. et provenant d'organismes régisseurs, d'associations privés, de communautés urbaines etc. . Finalement, l'intégration des données suivant les besoins du ministère. Seule la première étape fut commencée.

M. Bisreth croit que d'ici trois mois on aura une idée précise sur l'intégration de la statistique des transports. Ce cadre d'intégration selon qu'il soit préparé par le B.S.Q. ou le M.T.Q. implique des concepts d'analyse différents. M. Turgeon explique que, par exemple, le B.S.Q. se préoccupe d'intégrer la statistique des transports à partir de besoins d'analyse économique alors que pour le M.T.Q. l'intégration se fera pour des besoins d'analyse de gestion du transport. Comme hypothèse de travail M. Turgeon préfère commencer avec le concept de gestion nécessaire aux organismes administratifs quitte à s'accommoder avec celui-ci dans l'élaboration de cadres plus généraux. En résumé, il sera nécessaire de différentier le cadre général d'intégration des statistiques de transport préparé en fonction de la comptabilité nationale (ce qu'a besoin le B.S.Q.) du cadre d'intégration sectoriel du M.T.Q. préparé en fonction de la gestion des transports.

Les membres du Comité décident de créer un Comité d'orientation formé des membres présents et un sous-comité désigné Comité technique. La constitution des membres du Comité technique se fera d'ici quelques jours par voie de consultation entre les membres du Comité d'orientation. Le mandat du Comité technique est le suivant:

1. Dresser un inventaire de l'état de la Statistique au Ministère des Transports du Québec. Une personne par mode pourrait être désignée pour effectuer ce travail.
2. Etablir les besoins prioritaires de statistiques. Enumérer les statistiques qui pourraient être mises en disponibilité rapidement. Monsieur Turgeon souligne qu'il est facile de définir des besoins en termes généraux mais ceci entraîne par la suite des complications de contenu statistiques. Vaut mieux se concentrer au départ sur des besoins bien précis.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE 5/...
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

- 3- *Elaborer un système de l'information statistique. Cette étape vise les données statistiques qui ne sont pas disponibles. Il s'agit de monter un système ou cadre d'intégration avec lequel on pourra faciliter voire accélérer le processus de repérage des données statistiques manquantes.*

Quant au Comité d'orientation, celui-ci se trace le mandat plus général suivant:

- 1- Prendre connaissance de l'état de la statistique au Québec dans le domaine des transports.*
- 2- Dégager les éléments d'une politique des statistiques du transport, qui tiennent compte des besoins du Québec et qui s'insèrent dans le contexte de la réalité canadienne.*
- 3- Définir les modalités de collaboration entre les organismes québécois (ministère des Transports, B.S.Q.) et les organismes fédéraux (Statistique Canada, Commission Canadienne des transports) en vue d'atteindre l'objectif d'une meilleure information dans le domaine du transport.*

Raymond Hamelin

*Raymond Hamelin, ing.,
Coordonnateur du Comité,
Service des Relations
Extraministérielles.*

RH/nh

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

Québec, le 7 août 1975.

MEMO A: Pierre-E. Tremblay, pol.,
Chef des Relations
Extraministérielles.

DE : Raymond Hamelin, ing.

SUJET : Compte rendu d'une rencontre avec Monsieur Maurice Turgeon, directeur du B.S.Q. et délégué du Québec au Conseil consultatif fédéral-provincial de la politique Statistique. Visite éventuelle du directeur de la Statistique sur le transport auprès de Statistique Canada, M. G.E. Clarey, à notre ministère vers le début de septembre 1974.

Cette rencontre avec Monsieur Maurice Turgeon, qui s'inscrit dans le cadre du comité interministériel BSQ/MTQ, avait pour but de fixer une date de réunion des membres du comité, avant la visite de monsieur Clary. A cette réunion, il y aurait lieu de préparer un dossier sur les besoins en statistiques sur le transport sous juridiction québécoise, à la lumière de ce qui a déjà été entrepris par certains de nos services, et d'envisager un échange éventuel avec Statistique Canada pour des statistiques sur le transport sous juridiction fédérale.

Plusieurs raisons importantes nous incitent à préparer soigneusement une telle démarche.

D'une part, nous sommes au courant que Statistique Canada, sous l'instigation du ministère des Transports fédéral et des provinces veut élaborer son système d'information statistique nationale dans le domaine du transport. Etant donné qu'avant l'instauration d'un tel système, Statistique Canada est en consultation permanente avec les provinces via le Conseil consultatif fédéral-provincial, il nous semble opportun de mettre en oeuvre dès maintenant les mécanismes de collaboration pour que les statistiques sur le transport désirées par le Québec (advenant le cas d'un projet conjoint) soient conformes à ses besoins plutôt qu'être établis unilatéralement par les services de Statisti-

GOUVERNEMENT
DU QUÉBECMINISTÈRE
DES TRANSPORTSBUREAU DU
SOUS-MINISTRE

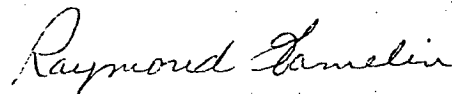
2/...

que Canada. Le temps nous semble d'autant plus propice que monsieur Clarey est appelé à siéger à titre de président du comité interprovincial sur le commerce (dont l'appellation sera tout probablement changée en comité interprovincial sur la statistique du transport) à la deuxième réunion du Conseil consultatif fédéral-provincial qui aura lieu cet automne. Selon l'avis de Monsieur Turgeon l'un des sujets les plus importants à être discuté à cette réunion sera la statistique du transport.

D'autre part, il est impérieux que nos services directement impliqués dans la statistique du transport et les représentants du B.S.Q. se réunissent avant la visite de monsieur Clarey afin de mettre au point un dossier qui ferait état des initiatives qui sont en cours dans notre ministère sur la statistique du transport et d'une formulation précise des exigences du MTQ en information statistique sur le transport sous juridiction provinciale à être discutée avec monsieur Clarey.

Finalement le B.S.Q. a un double intérêt à participer à la préparation d'un tel dossier puisque lui-même et certaines autres provinces font actuellement pression auprès de Statistique Canada pour amener celui-ci à établir des comptes provinciaux (semblables aux comptes nationaux) lesquels incluraient l'activité économique du transport. Le MTQ serait tout aussi intéressé à cette demande puisque de tels comptes provinciaux faciliteraient toute étude économique ultérieure qui aurait pour but de traiter de l'incidence des transports sur l'activité économique québécoise.

Bien à vous,



Raymond Hamelin, ing.,
Service des Relations
Extraministérielles.

RH/nh

ANNEXE 5

Compte rendu de la deuxième réunion
du Comité interministériel (BSQ/MTQ)
sur les statistiques de transport

Cette réunion a eu lieu le 2 septembre 1975 à l'édifice "H" du M.T.Q. . Etaient présents:

B.S.Q.:

Maurice Turgeon, directeur du B.S.Q.

Willy Bisreth, directeur de la production statistique
au B.S.Q. .

M.T.Q.:

Jean Normand, chef du transport routier de marchandises.

P.Y. Dionne, chef du service des études en sécurité routière.

P. Paquette, service des études en sécurité routière.

Marcel Huard, service des inventaires de circulation.

P. Lafontaine, chef des analyses de systèmes.

Raymond Hamelin, Service des Relations Extraministérielles.

Cette réunion avait pour but de réunir les membres du comité afin de mettre au point une stratégie commune en matière d'échange éventuel de statistiques routières entre le MTQ/BSQ et Statistique Canada. La réunion visait également à préparer une série de questions bien précises sur le sujet formulées par les membres et devant être adressées à Monsieur G.E. Clarey, directeur de la division des transports à Statistique Canada, au cours de sa visite à Québec le 8 septembre 1975.

Au cours de cette réunion les membres du comité ont pu s'informer des initiatives distinctes qui sont en cours au MTQ sur la statistique du transport

2/...

routier et celles entreprises par Statistique Canada. En effet, il existe la possibilité que le traitement de l'information statistique sur le transport routier effectué par Statistique Canada ne reflète pas toujours celui effectué par nos propres services comme par exemple les statistiques sur les accidents. La raison est que Statistique Canada se préoccupe d'une information générale et uniforme à la grandeur du Canada alors que certains services routiers provinciaux (comme ceux du Québec, de l'Ontario et de la Colombie Britannique) sont plutôt intéressés à préparer leurs propres données de base statistique qui servent mieux à la gestion du transport routier.

Il y a aussi le fait que certaines autres provinces préfèrent laisser à Statistique Canada l'initiative dans ce domaine.

Après un échange de vue sur les avantages et les inconvénients advenant que les services routiers du MTQ impliqués dans la statistique routière décident de ne pas collaborer avec Statistique Canada, les membres sont plutôt enclins à engager le dialogue. Cette collaboration peut s'avérer avantageuse dans la mesure où chaque service puisse définir d'une façon précise ses propres besoins en statistique pour ensuite s'entendre avec les représentants de Statistique Canada. Ceci permettrait également au MTQ et au BSQ de connaître la méthodologie adoptée par Statistique Canada concernant l'élaboration de son programme de Statistique routière à l'échelle fédérale.

Dans cette optique de collaboration éventuelle, Jean Normand transmet aux membres du comité un questionnaire préparé par son service sur les transporteurs routiers publics.

Dans un autre domaine, s'il s'avérait utile pour le MTQ de négocier une entente formelle (à caractère permanent) avec Statistique Canada, le BSQ pourrait apporter son aide dans la formulation d'une telle entente.

En ce qui concerne l'échange de rubans magnétiques, il peut y avoir entente entre provinces ou entre une province et Statistique Canada si ce dernier a préparé l'enquête statistique.

3/...

En conclusion, les membres sont d'accord qu'à l'avenir il sera utile que le MTQ et le BSQ se consultent à l'occasion dans la préparation de statistiques routières, conformément à leurs besoins respectifs, avant de négocier avec les représentants de Statistique Canada.

Avant de clore la réunion qui incidemment n'a traité que de statistiques routières, les membres se proposent de questionner monsieur Clarey sur deux aspects bien précis de la statistique sur le transport, soient:

- 1) Quelle est l'attitude de Statistique Canada face aux problèmes précis qui ont été soulevés au cours de la réunion d'aujourd'hui?
- 2) Dans un cadre plus général de l'information statistique englobant tous les modes de transport, de quelle façon Statistique Canada envisage à long terme de monter son programme statistique? Comment a-t-il défini ce cadre?

Bien à vous,

Raymond Hamelin

Raymond Hamelin, ing.,
Coordonnateur du Comité,
Service des Relations
Extraministérielles.

RH/nh

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

Compte rendu d'une première rencontre entre les membres du Comité interministériel (MTQ/BSQ) et les fonctionnaires fédéraux de la division des transports et des communications à Statistique Canada.

La rencontre a eu lieu à l'édifice "H" du M.T.Q., le 8 septembre 1975. Les personnes présentes étaient:

Statistique Canada, Division des Transports et des Communications:

G.E. Clarey, Directeur de la Division,
Jacques C. Brisson, Directeur-adjoint, enquêtes,
Brian Nemes, Directeur-adjoint.

Bureau de la Statistique du Québec:

Willy Bisreth, Directeur de la Production statistique,
Alain Charlebois, Adjoint au Directeur général du B.S.Q.

Ministère des Transports du Québec:

Jean Normand, Chef du Transport Routier de Marchandises,
Euclide Harel, Chef du Service des Systèmes et Procédés,
Pierre Yves Dionne, Chef du Service d'Etudes en Sécurité Routière, Bureau des Véhicules Automobiles,
Pierre Paquet, Service d'Etudes en Sécurité Routière,

2/...

Pierre Lafontaine, Chef du Service d'Analyse des Systèmes, Direction des Politiques et Développement des Transports,

Raymond Hamelin, Coordonnateur du Comité MTQ/BSQ, Service des Relations Extraministérielles.

Au nom des représentants du Ministère des Transports du Québec et du Bureau de la Statistique du Québec, Raymond Hamelin souhaite la bienvenue aux représentants de Statistique Canada. Il espère que cette première rencontre informelle soit une étape qui conduise éventuellement à des rencontres régulières et fréquentes pour discuter de problèmes communs en statistique du transport.

Il propose que les discussions soient abordées selon deux (2) ordre de préoccupations, l'un d'ordre particulier et l'autre d'ordre général. En ce qui concerne les sujets d'ordre particulier il explique que certains des services du M.T.Q. produisent de la statistique. Il serait donc utile que les membres trouvent le moyen d'aplanir les difficultés lorsqu'il s'agit d'échanger des informations statistiques entre Statistique Canada et le M.T.Q.. Quant au sujet d'ordre général, les membres du Comité MTQ/BSQ seraient intéressés à connaître l'orientation que se propose de donner Statistique Canada à la statistique traitant de tous les modes de transport, la méthodologie sous-jacente, l'ordre de priorité qui est accordé à la Statistique du transport par rapport à l'ensemble de sa production statistique etc.

Sujets d'ordre particulier:

G.E. Clarey informe le comité qu'actuellement sa division est à préparer quatre (4) programmes majeurs en statistiques du transport et qui sont par ordre d'importance:

. . . 3

- le transport routier
- le transport maritime
- le transport aérien
- les communications

Par exemple de nouvelles séries statistiques seront produites pour le transport routier et le transport maritime de façon à les rendre comparables. Certaines autres séries sont appelées à disparaître. Cependant, Monsieur Clarey affirme que le budget alloué à ces programmes est restreint pour la bonne raison que Statistique Canada n'a pas les statistiques sur le transport en tête de ses priorités ("Transportation is low at Statistics Canada"). Cette restriction budgétaire est compensée en partie par une aide monétaire que sa division reçoit de la Commission des Transports du Canada et du Ministère fédéral des Transports.

Au sujet du transport routier une enquête de provenance et de destination des marchandises est présentement en cours. Brian Nemes présente aux membres du Comité un document publié en juillet 1975 et intitulé: "Taille de l'échantillon et fiabilité de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location (origine et destination)". On envisage également de couvrir le camionnage pour compte propre. La difficulté actuelle est de définir ce terme. Monsieur Clarey a effectué récemment une visite en Allemagne de l'Ouest pour s'informer des méthodes allemandes utilisées dans ce domaine. Il souhaite que Statistique Canada et les provinces puissent s'entendre sur la définition du transport routier de marchandises pour compte propre. P.Y. Dionne suggère qu'il y ait aussi une entente entre le MTQ et S.C. sur la définition des accidents ainsi que sur l'échange d'informations sur rubans magnétiques.

Jean Normand soulève la question de confidentialité concernant les enquêtes sta-

. . . 4

4/...

tistiques sur le camionnage. Selon lui les transporteurs publics sont réticents à divulguer des renseignements financiers au gouvernement fédéral qui informeraient celui-ci dans quelle proportion se font leurs opérations à caractère provincial et/ou interprovincial. Ceci aurait pour résultat de faciliter les efforts du fédéral à rendre opérationnelle la partie III de la Loi Nationale sur les transports. Car certains transporteurs identifiés en tant que transporteurs interprovinciaux deviendraient alors assujettis à la réglementation fédérale sur le camionnage, réglementation qui n'est pas souhaité de leur part. A ce sujet Monsieur Normand remet aux représentants de Statistique Canada un questionnaire de 15 pages intitulé: "Déclaration des transporteurs routiers publics - 1974 (texte provisoire)". Dans ce questionnaire, affirme Monsieur Normand, les transporteurs sont assurés de la confidentialité de leurs opérations. Ces données pourraient être transmises à Statistique Canada. Monsieur Brisson explique que Statistique Canada doit effectuer des enquêtes routières pour certaines provinces. Monsieur Nemes mentionne aussi que Statistique Canada a besoin d'avoir ses propres enquêtes statistiques étant donné que certaines provinces parfois confient à celui-ci la préparation de tableaux statistiques régionaux par exemple. Jean Normand souligne le fait que Statistique Canada ordinairement divise le Canada en cinq (5) régions alors que le Québec s'est défini dix (10) régions de même que des sous-régions. Il est nécessaire par conséquent que le Ministère des Transports du Québec prépare ses enquêtes selon ses besoins propres. Cependant tout le monde semble d'accord à ce qu'un mécanisme de collaboration soit mis sur pied pour préparer un questionnaire dans lequel on éliminerait la duplication des efforts pour certaines questions. Monsieur Clarey se propose bien d'examiner de près le questionnaire de Monsieur Normand en vue d'une consultation ultérieure S.C./MTQ. pour discuter de cette question et également de toute nouvelle initiative qui intéresserait les deux organismes.

Monsieur Bisreth relate un exemple de collaboration qui s'est établi entre le B.S.Q. et Statistique Canada. En 1970 le gou-

5/...

vernement du Québec, intéressé à connaître d'une manière plus précise (que S.C. pouvait lui fournir) les statistiques sur les investissements, confia au B.S.Q. la tâche d'organiser sa propre enquête. L'enquête dura trois ans. On s'aperçut à la fin, qu'indépendamment de la qualité des données, les résultats présentés par Statistique Canada étaient différents de ceux préparés par le B.S.Q.. Il y eut alors consultation entre les fonctionnaires des deux organismes afin d'éliminer le double emploi. Actuellement, le B.S.Q. préfère laisser à S.C. le soin de faire les enquêtes tout en lui fournissant des "guides-lines" sur les besoins québécois.

On discute du problème de l'information statistique sur les petites entreprises en transport. Etant donné leur grand nombre il pourrait s'avérer plus économique d'obtenir des données statistiques sur leurs opérations par l'entremise des rapports d'impôts que par les questionnaires. On est d'accord à ce que ce problème de l'information individuelle soit rediscuté au cours des consultations ultérieures.

Sujets d'ordre général:

Monsieur Bisreth explique de quelle façon le B.S.Q. conçoit la statistique sur le transport. Il y a d'abord l'information statistique qui décrit l'activité des transporteurs. Ensuite il y a la statistique sur le flux de marchandises. Ce dernier aspect intéresse tout particulièrement le B.S.Q. puisqu'il permet de dégager le commerce interprovincial. En effet l'activité transport complète le processus de production d'un bien ou service. Le but que poursuit le B.S.Q. est d'intégrer ces deux aspects.

Dans cette optique de considérations d'ordre général sur la statistique du transport Raymond Hamelin aborde la question de l'orientation de la politique statistique sur le transport qu'entend poursuivre Statistique Canada dans les années à venir. Il souligne le fait que nous assistons présentement à un inté-

6/...

rêt marqué sur toute activité dans laquelle le transport est impliqué. Il énumère les raisons les plus évidentes qui ont suscité cet intérêt soient la crise énergétique, la tendance à accorder une plus haute priorité au transport en commun sur celle de l'extension du réseau routier, la concurrence entre le transport de marchandises par route et celui par rail. Il y a également le fait que les autorités responsables du transport ne considèrent plus celui-ci comme une entité indépendante des autres domaines de l'industrie mais plutôt comme faisant partie de l'activité économique. Il cite à ce sujet les commentaires d'un document sur le transport et le matériel de transport, soumis à la conférence économique canadienne tenue en décembre 1974 page 1, où on y lit que "les industries du transport et du matériel de transport constituent le plus important secteur de notre économie en pourcentage du P.N.B., en pourcentage de la valeur ajoutée et en pourcentage des investissements bruts". De même cite-t-il un certain nombre de données statistiques mentionnées dans la revue "Nation on the Move" publiée par l'A. R.T.C. en 1973 où "... it is considered that the ministry of Transport's (federal) annual expenditures are in the order of 700 millions and that transportation on a national basis accounts for approximately 16 billion or 20% of the gross domestic product the importance of allocating these transportation monies in the best possible way becomes even more evident".

Finalement il fait mention du rapport Eldon qui fut soumis à la Commission Mac Pherson en 1960. Ce rapport avait entrepris un examen exhaustif de la statistique fédérale des transports. Selon son opinion cet examen à caractère technique et économique contient des critiques et des recommandations qui sont toujours d'actualité compte tenu des raisons précédemment mentionnées. Par exemple, une des recommandations du rapport propose l'établissement d'un relevé des transports de produits industriels et des voyageurs au Canada ainsi qu'un indice des prix de transports des marchandises (chapitre 4 et 5, pages 550 à 569). Cette re-

7/...

commandation, qui avait pour but de rendre comparables les séries statistiques sur le transport par route, par rail, par eau et par avion (comme par exemple l'output qu'est le volume, le volume-distance; l'établissement des prix de l'output, soient le tarif-marchandises et le tarif-voyageurs; les inputs que sont les installations et le matériel, les matériaux; la comptabilité des voituriers et finalement les subventions et la réglementation) n'était qu'une étape en vue de l'établissement d'un recensement global du transport semblable à ce qui se fait pour le secteur manufacturier. Or, selon son avis, il semble y avoir une disproportion entre l'importance de l'industrie du transport et les outils d'analyse de cette industrie que sont les statistiques. La question est la suivante: si on présume que l'objectif d'un recensement du transport n'est pas encore atteint dans quelle mesure la politique statistique du transport actuelle est-elle envisagée afin d'en arriver à cet objectif ultime? ne pourrait-on pas attaquer ce problème en commençant par les recommandations présentées dans le rapport Eldon c'est-à-dire le relevé du transport de produits industriels et celui des voyageurs ainsi que l'établissement des indices de prix des marchandises? Monsieur Clarey explique qu'au cours du dernier discours du trône, le gouvernement fédéral a mis en place un "task force"(1) sur le transport. Le président du groupe, lors d'une réunion avec le statisticien en chef de Statistique Canada, Madame Sylvia Ostry, et du Statis-

(1) Lors du discours du Trône de la dernière session le gouvernement fédéral avait annoncé qu'il reverrait toute la politique de l'information concernant le transport. Donnant suite à cette résolution, le "task force" ou groupe de travail fut créé par le ministre fédéral des transports, Monsieur Jean Marchand. Le groupe avait comme président Monsieur Jim Davey.

8/...

ticien en chef adjoint, secteur des entreprises, Monsieur Vince Berlinguette était semble-t-il le seul à être favorable à l'instauration d'un recensement du transport (1). Depuis le décès récent de Monsieur Davey, on ne sait pas trop si son remplaçant au groupe sera animé du même désir. Monsieur Bisreth fait la remarque pertinente à savoir qu'il n'incombe pas à la direction de la division des transports et communications de décider de l'orientation de la politique statistique sur le transport. Monsieur Brisson suggère que l'idée d'un recensement du transport (ou l'amorce en ce sens recommandée dans le rapport Eldon) soit proposée par les délégués du BSQ/MTQ au cours de la deuxième réunion du Conseil Consultatif fédéral-provincial de la politique statistique. La réunion doit avoir lieu à Ottawa en octobre 1975.

A la fin de la réunion, qui se termine à 12 heures, les délégués formulent le désir de se rencontrer à nouveau dans un proche avenir afin de régler les problèmes spécifiques qui ont été soulevés au cours de la réunion.

-
- (1) Le rapport Eldon fait une distinction entre la méthodologie des enquêtes sur le transport utilisée actuellement par Statistique Canada et celle qui serait adoptée dans un recensement du transport. Les enquêtes actuelles se font auprès des transporteurs (carriers). Les renseignements obtenus de cette façon peuvent difficilement servir à cerner de près l'activité économique des transports. Tel n'est pas le cas d'un recensement du transport qui couvrirait les enquêtes auprès des expéditeurs, des propriétaires de véhicules automobiles et des familles. Rapport Eldon, texte français, p. 551.

Raymond Hamelin

Par: Raymond Hamelin,
Service des Relations
Extraministérielles.

Québec, le 19 septembre 1975.

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

ANNEXE 6

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

PROPOSITION EN VUE DE LA CREATION D'UN GROUPE D'ETUDE
FEDERAL-PROVINCIAL QUI AURAIT COMME TACHE D'EXPLORER
DIFFERENTES METHODES EN COLLECTE STATISTIQUE MENANT
EVENTUELLEMENT A UN RECENSEMENT CANADIEN DES TRANSPORTS.
PROJET DE RESOLUTION PRESENTE PAR LA DELEGATION QUEBE-
COISE A LA CONFERENCE SUR LES STATISTIQUES DU COM-
MERCE INTERPROVINCIAL DEVANT AVOIR LIEU A OTTAWA, LE
21 OCTOBRE 1975.

Depuis la publication du rapport MacPherson et de la Loi nationale sur le transport qui s'en suivit en 1967, un consensus venant des autorités gouvernementales et de divers autres groupes s'est graduellement établi identifiant le transport comme étant étroitement lié au processus de fabrication des biens et services. De même, accorde-t-on une attention toute particulière à l'importance du transport dans l'ensemble de l'économie. Un document traitant de transport et du matériel de transport, présenté à la Conférence économique canadienne en décembre 1974, abordait la question dans les termes suivants:

Les industries du transport et du matériel de transport constituent le plus important secteur de notre économie en pourcentage du P.N.B., en pourcentage de valeur ajoutée et en pourcentage des investissements bruts. Ce secteur se classe aussi au deuxième rang pour le nombre d'emplois ainsi que pour le pourcentage des salaires et des traitements versés, au troisième rang en pourcentage du revenu national dépensé par les Canadiens, au quatrième rang pour le taux d'expansion de la productivité réelle (1961-1972). Il vient également au troisième rang, à partir du bas, pour l'augmentation de l'indice des prix pendant la même période.

Ensemble, ces deux industries constituent non seulement l'une des quatre industries essentielles de l'économie canadienne (les autres étant la production d'énergie, la construction et l'agriculture avec l'industrie alimentaire), mais elles servent aussi deux fins bien particulières.

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE 2/...
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

res qui sont: (a) augmenter l'importance du produit national physique réel, et (b) agir comme industrie de service à l'égard d'autres secteurs se consacrant au commerce national et international.

Plus précisément, un article dans la revue annuelle "Nation on the Move" publiée par l'A.R.T.C., insistait sur le fait que "Transportation on a national basis accounts for approximately 20% of the gross domestic product the importance of allocating these transportation monies in the best possible way becomes evident".

Si l'activité du transport s'est développée au point où celle-ci se taille une place importante dans les comptes nationaux on peut se demander si l'information statistique actuelle sur le transport a évolué dans le même sens. Autrement dit, est-ce que la part du budget total en statistiques affecté à l'information statistique sur le transport se compare avec la part du produit domestique brut engendré par le transport? Par exemple, l'information statistique présente sur le transport permet-elle d'effectuer des analyses comparatives entre les différents modes de transport? De tels outils d'analyse sont indispensables auprès des autorités gouvernementales responsable de l'allocation efficace des argents consacrés aux transports mentionnés précédemment.

Dans l'état actuel de la méthodologie statistique sur le transport, nous sommes portés à croire que celle-ci accuse une déficience.

Mentionnons en passant quelques raisons qui sembleraient expliquer du moins en partie cette déficience.

En premier lieu, en vertu de la nature même du transport, seuls les gouvernements peuvent assumer l'implantation des infrastructures. En effet, les routes et autoroutes, les ponts, les canaux, les ports et aéroports sont généralement construits par les gouvernements. L'autorité gouvernementale responsable de la construction des infrastructures en transport s'est fractionné en fonction des modes de transport. Il y a aussi le partage de juridictions constitutionnelles sur les modes de transport. Cet état de choses a conduit à une production statistique unique à chaque mode sans rapport avec les autres modes de même qu'avec le processus économique de fabrication des biens et services.

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE 5/...
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

En second lieu, la diminution du prix du transport par rapport aux prix des biens et services ainsi que l'expansion du transport pour des raisons de service public sont d'autres facteurs qui, semble-t-il, ont diminué le besoin de produire des statistiques économiques.

Toutefois, des événements récents ont renversé en quelque sorte ces tendances. Par exemple, la crise énergétique et l'augmentation du prix du carburant qui en est résulté, le conflit de priorités entre le transport par train de banlieu et le transport autoroutier, la concurrence entre le transport par camion et le transport ferroviaire, l'expansion du système intermodal de transport, l'inflation rampante, etc. .

L'ensemble de ces problèmes crée une demande pour les analyses toujours plus précises d'où la nécessité d'obtenir des statistiques qui vont de pair: nous sommes d'avis que la méthodologie actuelle de l'information statistique sur le transport peut difficilement satisfaire les besoins présents et ceux à venir.

Pour toutes ces raisons les délégués du Québec aimeraient proposer la formation d'un groupe d'étude fédéral-provincial. L'objectif de ce groupe serait de passer en revue les statistiques fédérales et provinciales, de jauger leurs contenus et de faire des recommandations quant à la possibilité d'implanter un recensement du transport(1).

Le groupe en question pourrait étudier les trois domaines suivants:

- 1- Examiner les publications traitant de méthodologie de l'information statistique sur le transport pour d'autres pays.

- (1) La différence fondamentale entre un recensement et la collecte actuelle a trait aux répondants. Le présent système de collecte s'adresse aux transporteurs alors qu'un recensement s'adresserait aux expéditeurs.

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE 4/...
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

- 2- En fonction des besoins présents et à venir en statistiques sur le transport évaluer les avantages et les inconvénients relatifs aux deux méthodologies c'est-à-dire le présent système sous sa version améliorée et les nouvelles techniques devant être utilisées dans un recensement partiel ou global. Il serait utile également d'estimer les coûts inhérents à chaque méthode de collecte. Le rapport Eldon(1) pourrait servir comme point de départ dans cette étude.
- 3- Initier un processus de consultation fédéral-provincial lequel assignerait des responsabilités précises à chaque niveau de gouvernement quant à la méthode choisie par le groupe d'étude.

Nous incluons dans cette résolution une copie des recommandations proposées dans le rapport Eldon et les explications couvrant celles que nous croyons les plus importantes.

(1) D. Eldon, examen de la statistique fédérale des transports, Commission royale sur le transport, Volume III, juillet 1962.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

PROPOSAL TOWARD THE CREATION OF A FEDERAL-PROVINCIAL
STUDY GROUP WHOSE TASK WOULD BE TO EXPLORE ALTERNA-
TIVE WAYS LEADING TO AN EVENTUAL CANADIAN CENSUS OF
TRANSPORTATION. DRAFT RESOLUTION SUBMITTED BY THE
QUEBEC PROVINCIAL DELEGATES AT THE CONFERENCE ON IN-
TERPROVINCIAL TRADE STATISTICS TO BE HELD AT OTTAWA
ON OCTOBER 21, 1975.

Eversince the MacPherson Report on transportation and the National Transportation Act that followed in 1967, there has been a gradual recognition coming from government authorities or from private groups that transportation is related closely with the economic process of production and distribution of goods and services. At the same time its relative importance with the rest of the economy is also taken into account. This fact was taken up at the last National Economic Conference, sponsored by the Economic Council of Canada, which was held in december 1974. At this conference a document on Transportation and Transportation Equipment stated that:

The Transportation and Transport Equipment industries are the largest sector in our economy in terms of percentage of G.N.P., of percentage of value added, and percentage of gross investment. This sector ranks second in numbers employed and in percentage of total wages and salaries. It ranks third in the percentage of national income spent by Canadians. It ranks fourth in the rate of growth of real output (1961-1972). It also ranks third lowest in the increase in the price index during the same period.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS 2/...

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

These two industries, taken together, not only make up one of the four basic or core industries in the Canadian economy (the others being energy, construction, and agriculture and food processing), but also serve a uniquely dual purpose: (a) adding to the size of the real physical national product, and (b) acting as a service industry to other sectors involved in domestic and international trade.

More precisely, the 1974 annual review "Nation on the Move", an R.T.A.C. publication, reported that "Transportation on a national basis accounts for approximately... 20% of the gross domestic product the importance of allocating these transportation monies in the best possible way becomes evident".

If transportation has developed to the point where it now takes such an important place in the national accounts one may ask if the statistical information on transport has evolved accordingly. In other words, is the fraction of the whole statistical budget that is being spent by governments on transportation information compares with the fraction of the G.D.P. generated by transportation? For exemple does the present statistical transport information makes possible comparative analyses for all forms of traffic? Such statistical tools being of primary importance to the transport authorities who must properly allocates the transportation monies mentioned earlier.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

3/...

As for ourselves, we are inclined to believe that in the present state of the arts there exists a statistical gap in transportation information.

Let us mention some of the reasons that would appear to explain part of this gap.

Firstly, because of the very nature of transportation the transport infrastructure can only be built by some governmental agency. Indeed roads, highways, bridges, canals, harbors and airports are generally built by government. As every one knows the transport authority responsible for construction has split up according to each mode of transport. Moreover there is constitutional division of jurisdiction over modes. This has led to a tendency to produce statistics that treats each mode of transportation as an independent entity unrelated to other modes and more so to industrial processes.

Secondly, the tendency of the price of transport to decrease relative to the price of other goods and services and the development of transport defined as of "public interest" are other factors that perhaps restricted the need for economic statistics.

However recent developments have somewhat reversed these tendencies. For exemple the energy crisis and the resulting increases in full

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

4/...

costs, the conflict of priorities between commuter and highway transport, competition between trucking and rail transport, the expanding intermodal system of transport, the creeping inflation etc.

All of these issues are creating a demand for better and more precise economic analyses of transport and the corresponding need for adequate statistics. It is felt here that the present system of transport statistics can hardly meet with current and future requirements.

It is in this line of thinking that the delegates of the province of Quebec would favor the formation of a federal-provincial study group. The objective of the group would be to review and assess the current production of federal and provincial statistics and to make recommendations as to the feasibility of implementing a Census of Transportation(1).

The group could concentrate its efforts on three main areas:

1. Make a survey of the literature describing the transport statistical methods used in other countries(state of the arts).

- (1) The fundamental difference between the present information survey of transport and the one that would be adopted in a Census of Transportation is as follows: The present system is made of information received from the carriers whereas a Census of Transportation would require a survey based on information provided by the shippers.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

5/...

2. With respect to present and future needs in transport statistics, asses, on a comparative basis, the advantages and disadvantages that lies within each of the two statistical survey methods. The two methods being the improvement version of the present system versus the development of new methods and techniques required in the adoption of a partly or wholly Census of Transportation. The assesment would of course include the costs inherent to each alternative. The Eldon Report(1) could serve as a starting point in this study.
3. Initiate a federal-provincial consultative process with defined responsability rôle to be assigned to each level of government in whatever survey method the group will see fit to recommand.

Included in the resolution are the recommendations presented in the Eldon report with some pertinent explanations related to the main ones.

(1) D. Eldon, Review of Federal Transportation Statistics, Royal Commission on Transportation, Volume III, July 1962.

Quelques éléments faisant l'objet d'un cadre d'analyse des transports

Un mot me paraît cependant encore nécessaire : au sujet du cadre d'analyse des transports envisagé en fonction du rôle qu'ils jouent dans l'analyse économique. Pour chaque mode de transport, la distinction première devrait être *Transport, service final*, — celui qui est destiné au consommateur, et *Transport, service intermédiaire*, destiné aux secteurs productifs (agriculture, industrie, commerce auxquels il faut ajouter l'État, contrairement aux canons de la comptabilité nationale).

Le *Transport, service final*, effectué par transport public (ou collectif) ou transport propre (ou individuel) concerne pour les voyageurs, les courses d'approvisionnement, les promenades et déplacements de loisirs et de vacances, les visites familiales, etc... Pour les marchandises, toutes les expéditions après dernier paiement et le trafic entre ménages (cadeaux, colis, déménagements, etc...).

Les transports domicile-travail, bien que supportés en majeure partie par le budget familial, devraient être considérés avec les transports de production. Pour le moment, il serait donc souhaitable de les comptabiliser dans une sous-rubrique spéciale.

Le *transport de production, service intermédiaire* devrait être connu avec plus de précision :

par stades de production :

- transports de facteurs de production (hommes et équipement)
- transports d'amont industriel
- transports inter industries
- transports producteurs-distributeurs
- transports vers le dernier point de vente
- transports vers collectivités publiques

par distances et par parcours géographiques :

L'équivalent des statistiques de commerce extérieur par pays devrait être accessible — par exemple : vins (quantités) — de Bordeaux à Lille, bois — du Havre à Lyon, etc...

Les relations dans l'espace doivent être mieux connues : c'est là une revendication importante pour l'étude économique.

Pour le moment, on ne sait pas dans quelles proportions le transport concourt à la consommation finale et aux activités de production. Le transport service final n'appelle peut-être pas la même politique que le transport lié au secteur productif : tel est un premier argument.

Le transport, service intermédiaire, est le *support physique de l'échange* ou, de façon plus générale, de tous les ajustements qui permettent au mécanisme économique de réaliser ses objectifs d'élévation du niveau de vie, de plein emploi et de renforcement du potentiel national. *Le progrès du transport est justement le moyen de vaincre les obstacles que l'espace oppose à la réalisation de ces objectifs.* Il y a encore trop peu de statistiques susceptibles d'éclairer ce type de problèmes : tel est le 2^e argument.

Enfin, constatons que lorsqu'on parle d'aménagement du territoire et de développement régional on parle plus volontiers d'investissements, d'implantations d'activités, de créations d'emploi ou de décentralisation que de transports : cela pourrait prouver aussi bien qu'ils sont satisfaisants, ou qu'on ne sait rien sur eux au niveau d'analyse régionale. Le transport est pourtant un facteur décisif de la politique régionale. Tel est le 3^e argument en faveur d'un effort statistique plus grand.

Le Baron LOUIS disait « Faites-moi de la bonne politique et je vous ferai de bonnes finances ». En le paraphrasant à propos de ce dernier thème, on pourrait dire : « Faites de bons transports et nous aurons de bonnes régions ».

C'est à tous ceux qui ont écrit pour ce livre que ce vœu s'adresse.

ANNEXE 8

COMPTE RENDU OFFICIEL DE LA DEUXIEME REUNION DU
GROUPE DE TRAVAIL TENUE A OTTAWA LE 29 AVRIL 1976

GROUPE DE TRAVAIL DU COMITÉ FEDERAL-PROVINCIAL
DE LA STATISTIQUE DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS
REUNION NO 2

LE 29 AVRIL 1976

MEMBRES PRESENTS: MM. Gerry Mathieson, président du Bureau de la statistique de la Saskatchewan
David Ciebien, ministère des Transports de l'Ontario
Linton Cornwall, Centre de la statistique de l'Ontario
M^{me} Cathy Dubois, Statistique Canada
MM. George Gera, ministère des Transports et des Communications de l'Ontario
Raymond Hamelin, ministère des Transports du Québec
M^{me} Audrey Kealey, Statistique Canada
MM. Andrew Kibedy, ministère des Transports et des Communications de l'Ontario
Don Layne, Transports Canada
M^{me} Margaret Lloyd, ministère du Développement de la Nouvelle-Ecosse
MM. Murray McRae, Statistique Canada
Brian Nemes, Statistique Canada
Lorne O'Connell, Commission canadienne des transports

1. Le président ouvre la discussion de la deuxième réunion du groupe de travail du Comité fédéral-provincial de la statistique des transports et des communications, qui a lieu au Centre des conférences du gouvernement canadien à Ottawa, le 29 avril 1976.
2. Les buts de la réunion sont les suivants:
 - a) identifier les secteurs insatisfaits de la demande,
 - b) déterminer les secteurs de préoccupation et établir des priorités,
 - c) établir une méthode d'approche.
3. Après discussion, on décide que les inventaires de données présentés par les provinces et le gouvernement fédéral peuvent être utilisés dans le but de déterminer une base de données pour la statistique des transports et des communications qui, en ce moment, semble en avoir besoin.

NOTA: Avant le 29 avril 1976, Statistique Canada a reçu des documents comprenant des inventaires de données et des renseignements supplémentaires et les a distribués au groupe de travail. Ces documents provenaient des provinces et organismes suivants:

Nouvelle-Ecosse
Québec (une étude intitulée Déboursés et recettes des transports au Canada)
Saskatchewan
Alberta
Transports Canada
Division des transports et des communications

Par la suite, d'autres études ont été présentées par les provinces et la commission suivantes:

Terre-Neuve
Ontario
Québec (inventaire de données)
Commission canadienne des transports

4. On recommande fortement que Statistique Canada assume la réception et la comparaison des inventaires présentés par les provinces. Puisque ce travail est considéré comme un moyen pour arriver à une fin plutôt qu'une fin en soi, Statistique Canada refuse de s'occuper de la comparaison des inventaires.
5. On met aussi l'accent sur le besoin d'une grande collaboration de la part des provinces, qui sont les principaux utilisateurs de la statistique.
6. Le représentant du Québec propose qu'on fasse une étude du mécanisme du recensement des transports et invite tous les membres du groupe de travail à revoir le rapport Eldon sur la statistique fédérale des transports, préparé en 1962 par la Commission royale d'enquête sur les transports.
7. La discussion porte également sur les besoins qui se font sentir dans le secteur de la statistique intermodale. Il est convenu que les représentants du Québec, de l'Ontario et de la Commission canadienne des transports établiront une définition du transport intermodal pouvant servir de base à l'analyse ultérieure de ce secteur. Il faudra faire parvenir cette définition à Statistique Canada d'ici le 1^{er} septembre 1966. On informe le groupe de travail que des renseignements spéciaux sur le transport intermodal peuvent être fournis par la Division des transports et des communications.
8. Par suite d'une recommandation du représentant de l'Ontario, il est convenu que les membres du groupe de travail fourniraient à Statistique Canada un exposé des besoins des secteurs selon l'ordre des priorités établi pendant la réunion:
 - a) statistique du camionnage
 - b) transport des passagers
 - c) transport intermodal (des marchandises)
 - d) transport par voie d'eau
 - e) transport ferroviaire
 - f) pipelines et transport des marchandises par avion

Les exposés des besoins dans le secteur du camionnage devront être présentés à Statistique Canada pour le 30 mai 1976. L'analyse, qui comprend la comparaison de ces besoins, devra être terminée d'ici le 30 juin 1976. Des études du même genre dans le secteur du transport des passagers devront être présentées d'ici le 15 juillet 1976 et l'analyse terminée avant le 1^{er} septembre 1976.

Ces études doivent être adressées à:

M. Murray McRae
Section de l'analyse et du développement
Division des transports et des communications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario)
K1A OT6

9. Le groupe de travail se réunira de nouveau les 29 et 30 septembre à Toronto. Pour la prochaine réunion, le président approuve la préparation d'un agenda qui comprendra:
 - a) une discussion sur le recensement des transports des Etats-Unis,
 - b) la présentation par chaque province et chaque organisme fédéral participant de ses fonctions et responsabilités propres,
 - c) l'analyse des besoins dans les secteurs du camionnage et du transport des passagers,
 - d) l'établissement par le président d'un calendrier temporaire pour l'étude des points suivants: transport intermodal (des marchandises), transport par voie d'eau, transport ferroviaire, pipelines et transports des marchandises par avion.
10. La documentation suivante est annexée à l'intention du groupe de travail:
 - a) les exposés reçus après le 29 avril des provinces et des organismes fédéraux nommés au point 3.
 - b) Handbook of Selected Sample Surveys in the Federal Government, 1960-1968. On fera parvenir une version mise à jour aussitôt qu'elle sera disponible.
 - c) Commission royale d'enquête sur les transports, volume III - Révision de la statistique fédérale des transports (1961) par D. Eldon.
 - d) Pilot Project Report on International Water Transport Statistics (Executive Summary).

ANNEXE 9

INVENTAIRE DES DONNEES STATISTIQUES DISPONIBLES
AU GOUVERNEMENT DU QUEBEC SUR LE TRANSPORT ET LES
COMMUNICATIONS



ANNEXE 9

TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS DIVISION
RECORDS MANAGEMENT
68
APR 25 1976
FILE # 418-5-1
TO

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DE L'INDUSTRIE
ET DU COMMERCE

BUREAU DE LA
STATISTIQUE
DU QUÉBEC

Québec le 8 avril 1976

710, PLACE D'YOUVILLE
QUÉBEC
G1A 1L1

Monsieur Brian Nemes
Directeur adjoint
Division des transports et des communications
Statistique Canada
110 O'Connor, 3e étage
Ottawa, Ontario
K1A 0V5

Cher monsieur Nemes,

Tel que convenu dans la lettre adressée à
monsieur Gerry Mathieson en date du 17 mars dernier,
je vous expédie ci-joint un inventaire des données
statistiques disponibles au Gouvernement du Québec sur
le transport et les communications.

J'espère que ce document puisse servir
les fins du groupe de travail et vous prie d'agréer, cher
monsieur Nemes, l'expression de mes sentiments les meil-
leurs.

JG/pb

Jean Galarneau
Service des entreprises
Bureau de la statistique
du Québec
R.S.Q. (418) 643-5118

c.c. MM. Willy Bisreth
Gerry Mathieson

INVENTAIRE DES DONNEES STATISTIQUES DISPONIBLES SUR LE
TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS AU
GOUVERNEMENT DU QUEBEC

Des recherches effectuées auprès du Ministère des transports, du Ministère des communications, de la Commission des transports, de la Régie des services publics et du Bureau de la statistique du Québec ont permis d'inventorier les principales données disponibles au Gouvernement du Québec sur le transport et les communications. Vous trouverez donc d'abord si-dessous la liste des sujets sur lesquels il existe des données (plus ou moins organisées selon le cas) et par la suite, une brève description de celles-ci par sujet.

I- Liste des données disponibles.

1) Sur le transport

- a) Camionnage en vrac
- b) Transport scolaire
- c) Taux et tarifs de transport
- d) Immatriculations de véhicules automobiles
- e) Accidents de la route
- f) Réseau routier
- g) Voie publique municipale

... 2

2) Sur les communications

- a) Compagnies de téléphone
- b) Radio et télévision
- c) Cablodistribution

II- Description des données disponibles.1) Sur le transport.

a) Camionnage en vrac

Un questionnaire est expédié par la Direction du transport des marchandises du Ministère des transports à tous les camionneurs de matières en vrac (détenteurs d'un permis de la Commission des transports du Québec). Ce groupe de camionneurs compte environ 9,500 établissements qui transportent en vrac pour autrui et contre rémunération des matières telle que le sable, la terre, la pierre, le sel, le calcium, la neige, des produits minéraux, des produits de la ferme et de la pêche, de la tourbe à gazon, du bois, du charbon et d'autres matières dont le chargement s'effectue ordinairement mécaniquement et le déchargement à l'aide d'une benne basculante. Il est demandé à ces établissements de fournir de l'information sur leurs régions de chargement et de déchargement, leur équipement (camions, tracteurs, remorques et semi-remorques), leur financement, les matières qu'ils transportent,

... 3

leurs revenus, l'identification de leurs clients, leurs dépenses d'exploitations, l'impôt sur le revenu et leur fonds de roulement.

b) Transport scolaire.

Sur les établissements de transport scolaire, il existe des données très détaillées peu importe qu'il s'agisse du nombre d'établissements, du nombre d'autobus et de mini-bus, du millage de chacun, de la clientèle (nombre d'élèves par niveau, nombre d'écoles) ou des statistiques d'opération (états financiers et autres). Ces données sont recueillies au Ministère des transports, Direction du transport des personnes.

c) Taux et tarifs de transport.

Les informations recueillies à la Commission des transports du Québec pouvant éventuellement faire l'objet d'une utilisation statistique portent surtout sur les taux et tarifs chargés par les entreprises réglementées par cet organisme (camionnage général, camionnage en vrac, transport urbain ou interrurbain de passagers par autobus, taxis, courtiers en transport). La Commission fait l'étude particulière des taux et tarifs chargés par chaque entreprise en relation des taux et tarifs admissibles selon les règlements administrés par la Commission.

... 4

d) Immatriculations de véhicules automobiles.

Il existe au Bureau des véhicules automobiles toute une série de données sur les immatriculations des véhicules automobiles au Québec. Ces immatriculations sont ainsi compilées selon la catégorie de véhicules (véhicules de promenade, véhicules de promenade de louage, autobus, véhicules de livraison, etc.) et le lieu d'émission des plaques (sauf dans ce dernier cas, les plaques émises par la poste et les commerçants d'automobile qui représentent environ 20% du total). Il existe également une compilation par type de véhicules des recettes d'immatriculation. D'autres données concernant le poids des véhicules, la charge maximum des camions, l'âge des propriétaires de voitures particulières, l'âge des véhicules, etc., pourraient peut-être faire l'objet d'une exploitation plus poussée en vue de l'obtention d'une statistique plus complète.

e) Accidents de la route.

Il existe au service d'études en sécurité routière du Bureau des véhicules automobiles des données très détaillées sur les accidents de la route au Québec. Ces données sont recueillies par les formulaires d'enregistrement des accidents remplis, selon le cas, par les

... 5

policiers municipaux ou de la Sûreté du Québec. Ces données sont compilées mensuellement et couvrent le nombre d'accidents, le nombre de personnes tuées et blessées, les conducteurs impliqués et les véhicules classés selon diverses catégories. Ainsi, les accidents sont regroupés en fonction de leur gravité (mortels, avec blessures corporelles ou avec dommages matériels seulement), de leur distribution horaire et selon les jours de la semaine, selon la luminosité, les conditions météorologiques, les catégories de voies, la vitesse autorisée sur la voie, le revêtement de la chaussée, l'état de la chaussée, etc. Pour leur part, les personnes tuées et blessées sont classifiées selon le sexe, l'âge, leur situation lors de l'accident (conducteur, passager, piéton, motocycliste, etc.). Les conducteurs impliqués sont regroupés selon l'âge, le sexe, l'expérience, la visibilité au moment de l'accident, etc.) et les véhicules selon leur état (aucun défaut, freins défectueux, etc.), leur type (promenade, taxi, ambulance, camionnette, camion, etc.), leur âge, leur mouvement au moment de l'accident (circulant droit, tournant à gauche, à droite, reculant, etc.) le type de pneus et l'assurance.

f) Réseau routier.

Il existe au Ministère des transports un certain nombre de données sur le réseau routier du Québec à l'ex-

... 6

ception des rues urbaines telles que la longueur de ce réseau selon qu'il s'agit d'autoroutes, de routes provinciales, de routes régionales, de chemins municipaux et de routes non numérotées, le type de revêtement des routes, les dépenses des voies publiques à la charge du Gouvernement du Québec (dépenses courantes et d'immobilisations).

g) Voie publique municipale.

Il existe également des données recueillies par le Ministère des affaires municipales et le Bureau de la statistique du Québec se rapportant à l'infrastructure routière par municipalité du Québec. Ces informations concernant la longueur totale des voies publiques sur le territoire municipal et la longueur de celles entretenues par la municipalité, le nombre moyen d'employés réguliers et autres de la voirie municipale et leur rémunération, un détail des dépenses municipales se rapportant au transport selon la fonction (administration, voirie, enlèvement de la neige, éclairage des rues, circulation, stationnement, transport en commun et autres) et selon l'objet (personnel, services professionnels, location, entretien et réparation de travaux de génie et autres).

2) Sur les communications.

a) Compagnies de téléphone

.... 7

Les informations disponibles au Ministère des communications sur les compagnies de téléphone concernent le nombre d'abonnés, le type d'équipement, le genre d'interconnections téléphoniques et les services régionaux offerts par compagnie. Règle générale, ces données sont disponibles par municipalité. Pour sa part, la Régie des services publics reçoit des compagnies de téléphone sous sa juridiction le même questionnaire que Statistique Canada.

b) Radio et télévision.

Sur la radio et la télévision, les données du Ministère des communications concernent le territoire couvert par chaque poste selon le service actuel, le territoire couvert selon les services proposés pour le futur en relation à la population de ces territoires. Ces données concernent également la pénétration des postes de l'extérieur du Québec sur notre territoire. Il existe également au ministère des informations sur l'historique, le but et l'indicatif de chaque groupe de radio communautaire.

c) Cablodistribution.

La Régie des services publics demande aux entreprises publiques québécoises de cablo-distribution de remplir un questionnaire qui lui est propre. Il est question

... 8

dans celui-ci du type de service rendu aux usagers, de leur équipement, de leur tarification, de l'importance du réseau et de leur plan de développement à court terme.

Bien qu'il soit probable que cet inventaire soit incomplet compte tenu du peu de temps mis à la disposition du Bureau de la statistique du Québec pour sa réalisation, il y a tout lieu de croire cependant qu'il mentionne la majorité des informations statistiques actuellement recueillies au Gouvernement du Québec sur le transport et les communications.

ANNEXE 10

INVENTAIRE DES DONNEES STATISTIQUES A LA COMMIS-
SION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Canadian TRANSPORT
Commission

OTTAWA, K1A 0N9
April 22, 1976

Commission canadienne
des TRANSPORTS

Mr. Brian Nemes,
Assistant Director,
Transportation and
Communications Division,
Statistics Canada,
110 O'Connor Street,
Ottawa, Ontario.
K1A 0T6

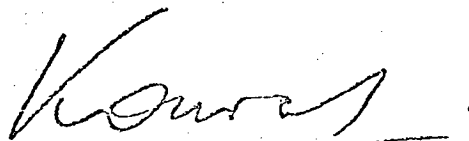
Dear Brian:

Enclosed please find a preliminary inventory of transport statistics generated within the Canadian Transport Commission. Please note that, in some cases, the data (other than general summaries) are protected by a confidentiality provision.

Enclosed are also copies of CTC/Traffic and Tariffs Branch's Reference Papers No.2 and No. 3. The Waybill Analysis volume is not enclosed since it is a rather well known and widely used document available through the Queen's Printer.

Not specifically noted are summary statistics on subsidies and other Commission activities published in CTC Annual Reports.

Sincerely yours,



K.W. Studnicki-Gizbert,
Executive Director,
Research Branch.

Enclosures

STATISTICAL INFORMATION AVAILABLE OR DEVELOPED WITHIN THE CTC

This list gives a brief description of statistical data bases compiled by the CTC. The major divisions of the list are by modes and the subdivision by committee or branch of the CTC.

MODE: AIRAir Transport Committee

Tariffs and service patterns of scheduled and Class 2 airlines.

MODE: RAIL, PASSENGERRailway Transport Committee

Passengers leaving, arriving, handling (by train), revenues and expenses (by train), train consists, two-week surveys of passengers on trains under the jurisdiction of the CTC has been filed by CN and CP with the Railway Transport Committee. Several years of data is available, but is considered confidential.

Passenger origin-destination by place of ticket sale for CN has been generated on a monthly basis, from June 1975 (confidential). (For additional information see attached Working Paper 35 and Research Report 252).

MODE: RAIL, FREIGHT

A one per cent waybill sample of rail carload movements originating in Canada is compiled on computer tape. Movements between rate territories are published by type of rate and commodity (Waybill Analysis). The information available on tape shows origin-destination, carrier, commodity, tonnage, miles, ton-miles, type of rate, rate charged and revenue. Statistics date back to 1947. (Available on a restricted basis).

Commodity Flow Analysis 1968-1973, Carload Traffic Between Canada and U.S. This report was produced by the Traffic and Tariffs Branch of the CTC, using CN and CP tapes. See explanatory forward in attached copy.

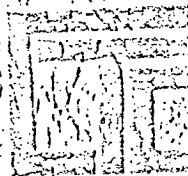
A ten year series (1957-1972) on shipments of rolled steel was developed using Statistics Canada material:

Canada, Atlantic, Quebec, Ontario, Prairies and B.C. The series also discuss steel shipments by other modes. (Statistics available on request).

Maritime Select Territory - Westbound Commodity Flow Analysis was produced about the 1968-1972 movements from the Maritime select territory. (see attached copy of the report).

MODE: RAIL, ENGINEERING

The characteristics for all the grade crossings on railways under the jurisdiction of the CTC, costs of alterations and payments under Railway Grade Crossing Fund are available dating back to 1966. (Railway Transport Committee).



CANADIAN
TRANSPORT
COMMISSION
TRAFFIC & TARIFFS
BRANCH

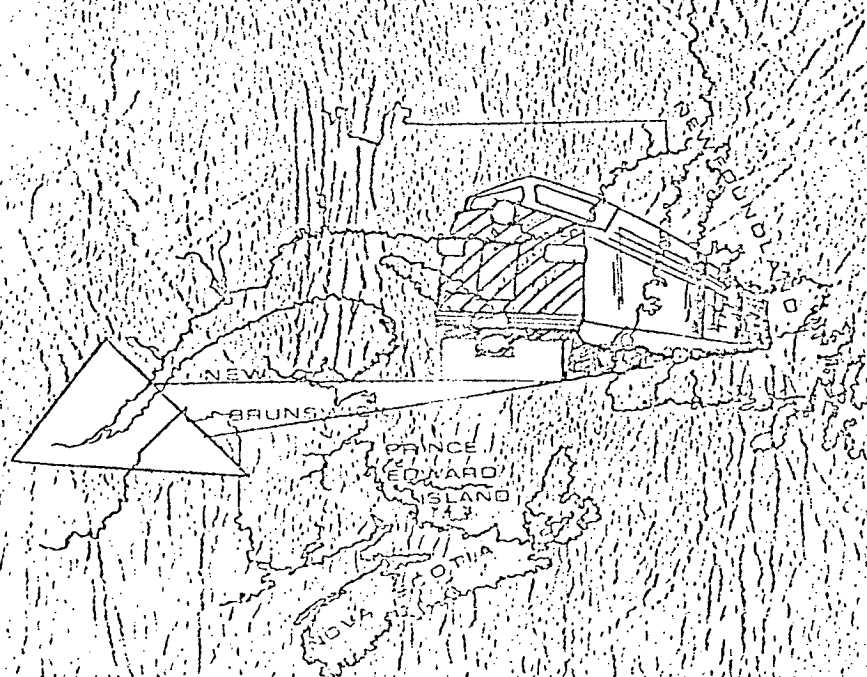
COMMISSION
CANADIENNE
DES TRANSPORTS
DIRECTION DE
L'EXPLOITATION
ET DES TARIFS

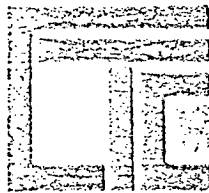
REFERENCE PAPER N°2

DOCUMENT DE REFERENCE N°2

1968-1972

CANADIAN NATIONAL LOCAL CARLOAD ALL-RAIL TRAFFIC
TRAFFIC DU CANADIEN NATIONAL PAR RAIL WAGON COMPLET





CANADIAN
TRANSPORT
COMMISSION

TRAFFIC & TARIFFS
BRANCH

COMMISSION
CANADIENNE
des TRANSPORTS
DIRECTION DE
L'EXPLOITATION
ET DES TARIFS

REFERENCE PAPER N°3

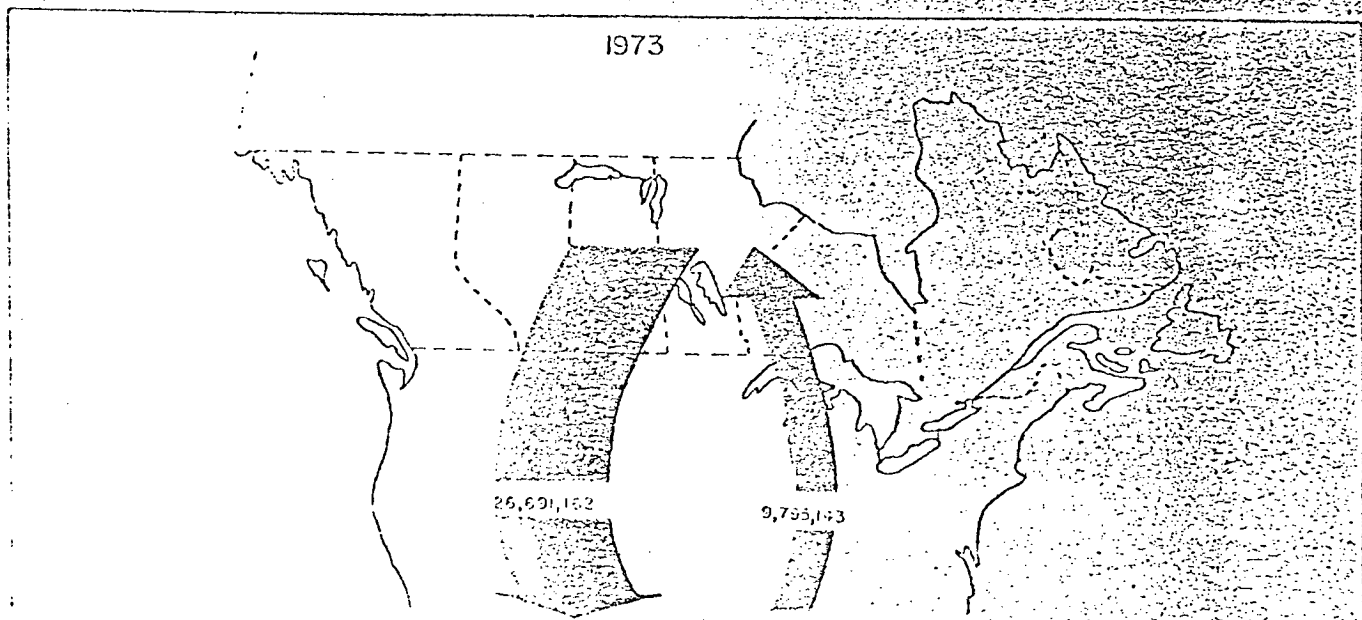
DOCUMENT DE REFERENCE N°3

COMMODITY FLOW ANALYSIS
ANALYSE DE VOLUME DE DENREES

1968-1973

CARLOAD ALL-RAIL TRAFFIC BETWEEN CANADA AND
THE UNITED STATES

TRAFIC ENTIEREMENT FERROVIAIRE PAR WAGONS
COMPLETS ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS



ANNEXE 11

INVENTAIRE DES STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT ET
LES COMMUNICATIONS AU GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO

A Brief Inventory of Transportation and
Communications and Related Statistics
For the Province of Ontario

Note: The aim of this inventory is to cover recurring statistics as well as statistical sources or explored data bases. It does not cover one time studies, nor does it attempt to be exhaustive, i.e. some minor information may have been overlooked, but it is expected that the most important data are represented. This information was collected from two sources: publications and Ministry of Transportation and Communications (MTC) offices, sections, etc., hence there exists some duplication at this stage.

1. Annual Statement of Revenue & Expenses, MTC

Annual Report of the Minister of Transportation
and Communications of Ontario

- Breakdowns of costs and expenditures which allow estimation of costs of King's and secondary highway programs. Some detail of construction and maintenance programs
- MTC's financial statements for fiscal year
- Number of driver's licences by type by year
- Number of vehicle permits and trailer permits by year
- Number of other permits (instruction, transfer, "in-transit", manufacturer's and dealer's)
- Number of vehicle permits pursuant to interprovince reciprocity by year, by province, for-hire and private
- Number of garage licences by class and year
- Number and type of special permits issued by year (excess of limit, weight, size, etc.)

- Number of motor vehicle registrations by county, district, passengers, commercial and dual purpose
- Same classifications by city
- (Occasional) historical review of registrations
- Driver examinations: types, passes, failures, by year
- Number of examinations: road tests, other tests, by month
- Motor Vehicle Accident Claims Fund: receipts, disbursements
- Driver control statistics: medical, demerit point system, reasons for suspension, convictions, offences
- Summary of Motor Vehicle Traffic Accident Statistics--complete statistics on driver, vehicle and victim, time of day, week, month, year and location, plus road description and condition, type of accident, statistical file of all accident forms available internally on computer and files

2. Municipal Transit Statistics (Municipal Transit Branch, MTC)

Very comprehensive information on municipal transportation programs for administration of subsidies program. Full information on physical assets, costs (operating, maintenance, financial, etc.), equipment, routes, ridership, fare structure, etc. Excellent information on all aspects of municipal transit. Approximately 50 municipalities (all Ontario) yearly. Complete information since 1974. For MTC use only. Potential to produce any information related to municipal transit. Also comprehensive information on expected performance, future plans and intentions of municipalities for MTC's five year plan.

3. Traffic Volumes on King's Highways and Secondary Highways

Yearly MTC publication. Traffic counts on all above highways in Ontario at different locations on each highway:

- Annual Average Daily Traffic
- Summer Average Daily Traffic
- Summer Average Weekly Traffic
- Winter Average Daily Traffic
- Patterns (type of traffic, e.g. tourist, business - by coded number)
- Also available - Turning Movements & Traffic Behaviour at Selected Intersections

4. Permanent Counting Stations, Annual Report

Highly technical data used for input to highway planning and also to come up with data in (3)

5. Other Information Available in Planning Division, MTC

- Million Vehicle Miles
- Accident Rates
- Severity of Accident Rates
- All the Kardex and raw data base of traffic counts
- O-D Surveys: Up to 8 or 9 vehicle types - Done on demand, but each year some will be done. Land use of origin & destination of vehicles, mainly passenger cars. Kept in a file for reference purposes.

Estimations & Projections

Inventory of Socio-Economic Data & Statistics of Traffic Zones

- Traffic zones population counts for present year and projections
- Employment by traffic zones (5 category breakdown)

- (3) Attempts to complete a comprehensive system of contour maps denoting the A and B contours of all signals receivable in Ontario. While not strictly a statistical source this resource system will be used to generate statistical data at some future date. Along the same lines, a system of maps will be developed containing the locations of other communications hardware in the province. The Department of Energy Mines and Resources' militia maps will form the basis of this resource.
- (4) The Common Carrier and Engineering Branches of the division have some financial and technical data on the operations of the independent telephone companies in Ontario. On the basis of this data they supply advice to the independent telephone industry in the province and act as a support in some cases to the Ontario Telephone Services Commission in its regulatory capacity.

7. Ontario Highway Transport Board (OHTB)
Annual Report

Applications received in the year

- PCV Act - by classes, number
- MVT Act (Canada) - number (interprovincial)
- PV Act: PV, PV (school buses)

Revenue

- Application fees, hearing costs, tariffs and tolls, fees for certificates, etc. - Refunds on applications and tariffs and tolls
- Applications considered - at sessions/at hearings

Transfers of Applications			Interims and Temporaries		
Granted	Denied	Withdrawn	Granted	Denied	Withdrawn
Number	Number	Number	Number	Number	Number

8. Ministry of Energy

Very complete data on pipelines (intraprovincial). Occasionally the Ontario Energy Board publishes comprehensive studies which contain the transportation implications for oil and gas transportation in pipelines. Some pipeline information published yearly.

9. Ontario Statistics (Publication by Ministry of Treasury, Economics and Intergovernmental Affairs - 2 Volumes, Yearly)

- Employment indicator numbers by industry, selected urban area Canada & Ontario communities, transportation and utilities (1961 base year) - (1961 - 1974)
- Energy consumption in transportation by use sector (road, rail, air and marine) in Ontario by year (1958 - 1972)
- Labour cost of transportation and other utilities, payments to employees by type and cost of payment Ontario by year
- St. Lawrence Seaway 1959 - 1974 - Montreal - Lake Ontario/Welland Canal sections - tonnage, number and transit (Source: Seaway Report)
- Road mileage: Highways & Roads - King's, secondary, tertiary, county, regional, urban - by type of construction material
- Pipeline Movements - Summary of Movement of Crude Oil Condensate & Pentanes Plus, Canada & Ontario 1969-1974

Most material in this publication employs either Statistics Canada or already considered MTC data for sources.

10. Catalogue of Statistical Files in the Ontario Government

- Accident statistics, approximately 800,000 forms on computer tape (all sorts of accident information) MTC files and computer tape (Confidential)
- Exp. on Highways by County & District (1000 entries) on tape, MTC (for government use only)
- Motor Vehicle Accident Location File, MTC
- Safety Files, MTC (government use only)
- Tender Price Index (prices, contract numbers, quality of work for MTC) (Confidential)
- Operating Expenses of Ferry Boats (Annual) MTC
- Telephone Statistics - Financial MTC
- Local Roads Boards and Government Subsidies by Year, MTC
- Exp. by Year and Government Subsidies by County or District for Organized Municipalities, MTC

11. Ontario Trucking Association (OTA)

This association, representing 80 - 90% of the industry, keeps very comprehensive data on the industry, but is under no obligation to publish any of it. On occasion they have been approached and have been quite cooperative with physical data on industry performance. Financial data are carefully guarded. No official published periodical statistics are available from them. OTA publishes "Ship by Truck" Directory with OHTB type of information (routes, licences, schedules, etc.).

12. Other statistics might be available for programs like GO (Govt. of Ontario Transit) or TATO (Toronto Area Transportation Authority). These will be forwarded as soon as information becomes available.

ANNEXE 12

INVENTAIRE DES STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT AU
MINISTERE FEDERAL DES TRANSPORTS

Données sur le transport cueillies par
Transports Canada

- Rapport présenté au Groupe de
travail du comité fédéral-
provincial des statistiques des
transports et communications

D. Layne
Transports Canada
avril 1976

Sommaire

Lors de la réunion du Groupe de travail du comité fédéral-provincial des statistiques des transports et des communications, le 18 février 1976, on a décidé que toutes les provinces et territoires, la Commission canadienne des transports, le ministère des Transports et la division des Transports et des communications de Statistique Canada prépareraient une liste ainsi qu'une brève description (inventaire) de toutes les données statistiques sur les transports et les communications publiées par tous les ministères et organismes dans la sphère qui leur est propre. Le présent rapport au Groupe de travail vise à répondre à cette décision.

En général, les données statistiques sur les transports utilisées à Transports Canada sont cueillies et compilées par la division des Transports et des communications de Statistique Canada. Les besoins en statistiques de Transports Canada sur les transports sont transmis à Statistique Canada lors des réunions interministérielles, avec le résultat que Transports Canada n'est pas très actif dans le domaine de la production de données.

Les listes ci-jointes exposent les données statistiques sur les transports qui sont actuellement produites par Transports Canada, et ces données sont regroupées par mode de transport. On trouvera également une liste des études effectuées par le Canadian Institute Guided Ground Transport, à l'université Queen's.

Données statistiques sur le transport aérien

Le Centre des statistiques de l'aviation a été mis sur pied par Statistique Canada, la Commission canadienne des transports et le ministère des Transports. Il fournit la plupart des données statistiques d'aviation dont Transports Canada a besoin. (On a déjà fait la description de ces données dans le rapport de Statistique Canada présenté au Groupe de travail*.) En plus, des données d'aviation compilées par Statistique Canada, on retrouve les données suivantes compilées et utilisées à Transports Canada:

Activité aéroportuaire:

- Statistiques de base sur les vols, les passagers, les marchandises et la poste par aéroport, par secteur et par transporteur aérien - publication mensuelle sur imprimé d'ordinateur.
- Données propres aux aéroports sur les vols, les passagers, les taux de participation et les coefficients de remplissage par secteur, par ligne, par transporteur aérien et par type d'aéronef pour 30 aéroports - publication pour le 3^e trimestre et l'ensemble de l'année, sur microfiche.

Statistiques relatives au mouvement des aéronefs:

(voir le rapport de Statistique Canada présenté au Groupe de travail^(*), sections 51-B3-6.1; 6.2; 6.3; 6.4; et 6.5).

(*) Investaire des activités statistiques - Division des Transports et des communications préparé par Assistance-Utilisateurs, Statistique Canada.

Origine et destination des passagers aériens:

- Origine et destination des passagers des vols intérieurs de transbordement - départ, arrivée, et total de passagers par paires de villes, par ligne; comprenant les vols essentiellement intérieurs, les portions intérieures, les vols essentiellement de transbordement et les portions de transbordement des voyages internationaux - publication trimestrielle sur imprimé d'ordinateur.
- Origine et destination des passagers transportés en vols nolisés - départs, arrivées, nombre total pour les vols nolisés, vols nolisés sans participation des passagers, passagers et marchandises par ville du Canada et par transporteur - publication mensuelle et annuelle sur imprimé d'ordinateur.

Courbe de bruit:

- Pour les mois de juin, juillet et août dans les aéroports avec tour de contrôle de la circulation aérienne, nombre d'atterrissages et de décollages par heure et par groupe motopropulseur; totaux pour le jour et la nuit, moyennes pour le jour et la nuit, nombre total d'arrivées, de départs et de vols itinérants par aéroport - publication annuelle sur microfiche.

Annuaire des services commerciaux aériens au Canada:

- Liste alphabétique des transporteurs commerciaux aériens licenciés au Canada et liste alphabétique des endroits desservis par des transporteurs commerciaux aériens licenciés au Canada - publication bi-mensuelle.

On trouvera d'autres données statistiques pertinentes au transport aérien dans le "Rapport provisoire sur le transport interurbain de passagers au Canada", juin 1975, Information Canada, n^o T42-7/1975-3 au catalogue.

Données statistiques sur le transport maritime

Voici une liste et une description des données statistiques sur le transport par eau cueillies et compilées, à l'intérieur de l'Administration du transport maritime de Transports Canada, par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Conseil des ports nationaux et la Garde côtière canadienne.

Mouvements de cargaisons par eau:

- Mouvements (tonnages) des cargaisons dans 50 ports principaux (voir liste à la page suivante) par denrée, par chargement/déchargement, suivant le commerce intérieur, avec les Etats-Unis avec l'étranger - disponible mensuellement sur imprimé d'ordinateur.
- Rapport annuel du trafic du Conseil des ports nationaux (voir l'annexe pour la table des matières).
- Nombre de conteneurs déchargés dans des ports canadiens selon leur destination, Canada et Etats-Unis, et nombre de conteneurs déchargés dans des ports des Etats-Unis à destination du Canada - publication mensuelle. (Colligé par Revenu Canada pour le compte de Transports Canada).

Voies maritimes:

- Rapport sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent - Statistiques du trafic soumis et non soumis au péage pour les sections de Montréal au lac Ontario et du canal de Welland, selon le genre de navires, leur classe et nationalité, la classification et le genre de cargaison, pour le trafic national et étranger. (Voir l'annexe pour plus de détails).

Fraser River Harbour Commission
Hamilton Harbour Commissioners
Lakehead Harbour Commission
Nanaimo Harbour Commission
North Fraser Harbour Commissioners
Oshawa Harbour Commission
Port Alberni Harbour Commission
Toronto Harbour Commissioners
Windsor Harbour Commission

Botwood
Corner Brook
Come-by-Chance
Holyrood
Port-aux-Basques
Stephenville

Charlottetown
Canso (Mulgrave & Hawkesbury)
Hantsport
Sydney/North Sydney
Dalhousie
Newcastle-Chatham
Little Narrows

Port de St. John's
Port d'Halifax
Port de St. John
Port de Belledune
Port de Chicoutimi
Baie des Ha! Ha!
Port de Sept-Iles
Port de Québec

Baie-Comeau
Port-Cartier
Sorel
Havre-Saint-Pierre
Forestville
Rimouski

Goderich
Sarnia
Sault-Ste-Marie
Campbell River
Kitimat
Powell River - Westview
Victoria
Squamish

Port de Trois-Rivières
Port de Montréal
Élévateur de Prescott
Élévateur de Port Colborne
Port de Churchill
Port de Prince Rupert
Port de Vancouver

- Déclaration du tonnage expédié/manutentionné vers l'Est de l'Arctique par navire, par port d'origine et de destination - publication annuelle.

Garde côtière:

- Nombre de missions de recherche et de sauvetage, selon le genre d'incident par région, disponible mensuellement.
- Nombre d'aides à la navigation selon le type par province, disponible annuellement.
- Jauges enregistrées et dimensions des navires faisant appel aux services de pilotage - publication mensuelle.
- Temps et distance lorsque le pilote est à bord, et origine et destination du pilote - publication mensuelle.

Données statistiques sur les transports de surface

Voici une liste et une description des données statistiques cueillies et compilées par l'Administration des transports de surface de Transports Canada.

Sécurité routière:

- Fichier d'information rapide sur les morts accidentelles, par mois - publication annuelle.
- Rapport annuel sur la sécurité routière.
- Il y a différents répertoires de données chez Transports Canada qui contiennent de l'information sur: les accidents, les véhicules (importations, normes, essais, etc.), la conduite des conducteurs et les plaintes. La documentation de ces systèmes de données n'est pas encore complétée.

Rapport du trafic des Services maritimes de l'Est du Canada:

- Trafic de fret, de passagers, trafic commercial et autre par service - publication mensuelle.
- Mouvements de fret par wagons de chemin de fer, conteneurs, marchandises diverses, nouveaux véhicules entre le continent et Terre-Neuve (embarquements et déchargements) - publication mensuelle.
- Mouvements de passagers par navire, par nombre de passagers, de voitures, d'autobus, d'auto-caravanes et de caravanes et par type de véhicule commercial.

Transport automobile:

- Facteurs qui déterminent le choix de véhicules privés pour le transport des marchandises.

Etudes pertinentes:

- The Western Canada Truck Traffic Survey, 1974.
- The International Truck Traffic Survey, 1974.
- Trucking Bankruptcies in Canada (1950-1972).
- Regional Development and Road Transportation Needs - a National Perspective - 1974.
- Financial Considerations of Private Trucking Versus Common Carriage.
- The Influence of Regulation upon Common and Private Carrier Costs.
- Rapport provisoire sur le transport de marchandises au Canada; juin 1975, Information Canada; n° T42-7/1975-2 au catalogue.
- Rapport provisoire sur le transport inter-urbain de passagers, voir page 3.

Données statistiques des transports de l'Arctique

L'Agence des transports dans l'Arctique de Transports Canada ne produit pas de données statistiques sur les transports. On trouvera toutefois des données pertinentes dans les études ci-dessous effectuées pour le compte de l'Agence.

The Cost of Moving Goods Into the Yukon,
Transport Canada

Mackenzie River Dredging Study, Transport
Canada

ANNEXES

Voie Maritime du Saint-Laurent:

Rapport sur le trafic annuel (publication).

Le rapport ne sera pas présenté selon le format ci-dessous après 1975.

ST. LAWRENCE SEAWAY
Traffic Report - 1975

TABLE OF CONTENTS

	Page
Definitions	VII
Traffic Summary	IX

PART I
COMBINED TOLL TRAFFIC
MONTREAL-LAKE ONTARIO AND
WELLAND CANAL SECTIONS

Table 1	Traffic by Type of Vessel	2
Table 2	Traffic by Type of Transit and Class of Vessel	3
Table 3	Traffic by Type of Cargo	4
Table 4	Traffic by Classification and Type of Cargo	5
Table 5	Domestic and Foreign Traffic	6
Table 6	Traffic by Selected Canadian Ports	7
Table 7	Traffic by Selected United States Ports	8
Table 8	Pleasure Craft Lockages	9

PART II
TOLL TRAFFIC
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

1975 Traffic:

Table 1	Traffic by Type of Vessel	12
Table 2	Traffic by Origin of Cargo and Type of Vessel	13
Table 3	Nationality of Transits	14
Table 4	Traffic by Type of Transit and Class of Vessel	15
Table 5	Traffic by Length of Vessel	16
Table 6	Traffic by Size of Vessel in Gross Tons	17
Table 7	Traffic by Type of Cargo	18
Table 8	Traffic by Origin and Destination of Cargo	19
Table 9	Traffic by Type of Transit and Cargo	20
Table 10	Traffic by Country of Registry	21
Table 11	Traffic by Classification and Type of Cargo	22
Table 12	Traffic by Classification and Direction	23

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
Rapport sur le trafic - 1975

TABLE DES MATIERES

	Page
Définitions	VII
Sommaire du trafic	IX

PARTIE I
TRAFFIC COMBINE SOUMIS AU PEAGE
SECTION DE MONTREAL AU LAC
ONTARIO ET DU CANAL DE WELLAND

Tableau 1	Traffic selon le genre de navire	2
Tableau 2	Traffic selon le genre de transit et la classe de navire	3
Tableau 3	Traffic selon le genre de cargaison	4
Tableau 4	Traffic selon la classification et le genre de cargaison	5
Tableau 5	Traffic national et étranger	6
Tableau 6	Traffic selon des ports choisis du Canada	7
Tableau 7	Traffic selon des ports choisis des Etats-Unis	8
Tableau 8	Eclusage d'embarcations de plaisance	9

PARTIE II
TRAFFIC SOUMIS AU PEAGE
SECTION DE MONTREAL AU LAC ONTARIO

Traffic de 1975:

Tableau 1	Traffic selon le genre de navire	12
Tableau 2	Traffic selon l'origine de la cargaison et le genre de navire	13
Tableau 3	Transits selon leur nationalité	14
Tableau 4	Traffic selon le genre de transit et la classe de navire	15
Tableau 5	Traffic selon la longueur des navires	16
Tableau 6	Traffic selon la jauge brute des navires	17
Tableau 7	Traffic selon le genre de cargaison	18
Tableau 8	Traffic selon l'origine et la destination de la cargaison	19
Tableau 9	Traffic selon le genre de transit et de cargaison	20
Tableau 10	Traffic selon le pays d'enregistrement	21
Tableau 11	Traffic selon la classification et le genre de cargaison	22
Tableau 12	Traffic selon la classification et la direction	23

II

<u>1975 Traffic:</u>	Page
Table 13 Traffic by Commodity Classification and Nationality	24
<u>Comparative Traffic 1974-1975:</u>	
Table 14 Traffic by Type of Vessel 1974-1975	26
Table 15 Traffic by Type of Cargo 1974-1975	27
Table 16 Traffic by Type of Transit and Cargo 1974-1975	28
Table 17 Traffic by Classification and Type of Cargo 1974-1975	29
<u>Supplementary Information:</u>	
Table 18 Traffic by Month 1971-1975	30
Table 19 Traffic by Month and Type of Cargo 1974-1975	31
Table 20 Vessel Transits (Iroquois Lock)	32

PART III
TOLL TRAFFIC
WELLAND CANAL SECTION

<u>1975 Traffic:</u>	
Table 1 Traffic by Type of Vessel	34
Table 2 Traffic by Origin of Cargo and Type of Vessel	35
Table 3 Nationality of Transits	36
Table 4 Traffic by Type of Transit and Class of Vessel	37
Table 5 Traffic by Length of Vessel	38
Table 6 Traffic by Size of Vessel in Gross Tons	39
Table 7 Traffic by Type of Cargo	40
Table 8 Traffic by Origin and Destination of Cargo	41
Table 9 Traffic by Type of Transit and Cargo	42
Table 10 Traffic by Country of Registry	43
Table 11 Traffic by Classification and Type of Cargo	44
Table 12 Traffic by Classification and Direction	45
Table 13 Traffic by Commodity Classification and Nationality	46
<u>Comparative Traffic 1974-1975:</u>	
Table 14 Traffic by Type of Vessel 1974-1975	48
Table 15 Traffic by Type of Cargo 1974-1975	49

<u>Traffic de 1975:</u>	Page
Tableau 13 Trafic selon la classification et la nationalité des denrées	24
<u>Trafic comparatif 1974-1975:</u>	
Tableau 14 Trafic selon le genre de navire 1974-1975	25
Tableau 15 Trafic selon le genre de cargaison 1974-1975	27
Tableau 16 Trafic selon le genre de transit et de cargaison 1974-1975	28
Tableau 17 Trafic selon la classification et le genre de cargaison 1974-1975	29
<u>Renseignements supplémentaires:</u>	
Tableau 18 Trafic mensuel 1971-1975	30
Tableau 19 Trafic mensuel selon le genre de cargaison 1974-1975	31
Tableau 20 Transits de navires (écluse d'Iroquois)	32

PARTIE III
TRAFFIC SOUMIS AU PEAGE
SECTION DU CANAL DE WELLAND

<u>Trafic de 1975:</u>	
Tableau 1 Trafic selon le genre de navire	34
Tableau 2 Trafic selon l'origine de la cargaison et le genre de navire	35
Tableau 3 Transits selon leur nationalité	36
Tableau 4 Trafic selon le genre de transit et la classe de navire	37
Tableau 5 Trafic selon la longueur des navires	38
Tableau 6 Trafic selon la jauge brute des navires	39
Tableau 7 Trafic selon le genre de cargaison	40
Tableau 8 Trafic selon l'origine et la destination de la cargaison	41
Tableau 9 Trafic selon le genre de transit et de cargaison	42
Tableau 10 Trafic selon le pays d'enregistrement	43
Tableau 11 Trafic selon la classification et le genre de cargaison	44
Tableau 12 Trafic selon la classification et la direction	45
Tableau 13 Trafic selon la classification et la nationalité des denrées	46
<u>Trafic comparatif 1974-1975:</u>	
Tableau 14 Trafic selon le genre de navire 1974-1975	48
Tableau 15 Trafic selon le genre de cargaison 1974-1975	49

<u>Comparative Traffic 1974-1975:</u>		Page
Table 16	Traffic by Type of Transit and Cargo 1974-1975	50
Table 17	Traffic by Classification and Type of Cargo 1974-1975	51
Table 18	Traffic by Month 1971-1975	52
Table 19	Traffic by Month and Type of Cargo 1974-1975	53
Table 20	Vessel Transits (Lock 8-Welland)	54

PART IV
NON-TOLL TRAFFIC (1)

Table 1	Traffic by Type of Vessel - Montreal-Lake Ontario Section	56
Table 2	Traffic by Type of Vessel - Welland Canal Section	56
Table 3	Traffic by Type of Vessel - Sault Ste. Marie Canal	57
Table 4	Traffic by Classification and Type of Cargo - Sault Ste. Marie Canal	58
Table 5	Traffic by Classification and Direction - Sault Ste. Marie Canal	59

(1) Means transits in the Montreal-Lake Ontario and Welland Canal Sections, Sault Ste. Marie Canal, to which tolls are not applicable.

PART V
CHARTS

Chart 1	Vessel Transits - Main-Line Canals 1955-1975	62
Chart 2	Cargo Traffic - Main-Line Canals 1955-1975	63
Chart 3	Selected Commodities - Montreal-Lake Ontario Section 1955-1975	64
Chart 4	Selected Commodities - Welland Canal Section 1955-1975	65
Chart 5	Cargo Tons - Montreal-Lake Ontario and Welland Canal Sections 1955-1975	66
Chart 6	Upbound and Downbound Traffic - Montreal-Lake Ontario and Welland Canal Sections 1955-1975	67

<u>Traffic comparatif 1974-1975:</u>		Page
Tableau 16	Traffic selon le genre de transit et de cargaison 1974-1975	50
Tableau 17	Traffic selon la classification et le genre de cargaison 1974-1975	51
Tableau 18	Traffic mensuel 1971-1975	52
Tableau 19	Traffic mensuel selon le genre de cargaison 1974-1975	53
Tableau 20	Transits de navires (écluse 8-Welland)	54

PARTIE IV
TRAFFIC NON SOUMIS AU PÉAGE (1)

Tableau 1	Traffic selon le genre de navire - Section de Montréal au lac Ontario	56
Tableau 2	Traffic selon le genre de navire - Section du canal de Welland	56
Tableau 3	Traffic selon le genre de navire - Canal du Sault-Sainte-Marie	57
Tableau 4	Traffic selon la classification et le genre de cargaison - Canal du Sault-Sainte-Marie	58
Tableau 5	Traffic selon la classification et la direction - Canal du Sault-Sainte-Marie	59

(1) Désigne les transits effectués dans les sections de Montréal au lac Ontario et du canal de Welland, du canal du Sault-Sainte-Marie, auxquels les péages ne s'appliquent pas.

PARTIE V
GRAPHIQUES

Graphique 1	Transits de navires - Canaux principaux 1955-1975	62
Graphique 2	Traffic-cargaison - Canaux principaux 1955-1975	63
Graphique 3	Denrées choisies - Section de Montréal au lac Ontario 1955-1975	64
Graphique 4	Denrées choisies - Section du canal de Welland 1955-1975	65
Graphique 5	Tonnes de cargaison - Sections de Montréal au lac Ontario et du canal de Welland 1955-1975	66
Graphique 6	Traffic en amont et en aval - Sections de Montréal au lac Ontario et du canal de Welland 1955-1975	67

IV

Conseil des ports nationaux

- Rapport annuel du trafic (non publié)

Section I - Total du port

- Arrivées de navires - nombre total et jauges brutes enregistrées totales - historique.
- nombre total et jauges brutes enregistrées par commerce intérieur/étranger.
- Arrivées de navires - nombre total et jauges brutes enregistrées (historique).
- Porte-conteneurs - nombre total et jauges brutes enregistrées par commerce intérieur/extérieur
- Tonnage des cargaisons - déchargement/chargement par commerce intérieur/étranger (historique).
- déchargement/chargement par commerce intérieur/étranger par denrée.
- Passagers - débarqués et embarqués par destination intérieure/étrangère.
- Elévateurs à grain - arrivages/expéditions (boisseaux) par (eau, rail, camion, autre).
- arrivages/expéditions par denrée.
- Conteneurisation - nombre total de conteneurs manutentionnés déchargés/chargés par commerce intérieur/étranger.
- tonnage des cargaisons déchargées/chargées par commerce intérieur/étranger.
- tonnage des cargaisons/chargées par commerce intérieur/étranger par denrée.

V

Section II - Quais du Conseil des ports nationaux

Arrivées de navires	- nombre total et jauges brutes enregistrées (historique). - nombre total et jauges brutes enregistrées par commerce intérieur/étranger. - classement par genre (navires de charge générale, navires en vrac, pétroliers, porte-conteneurs, navires à Ro-Ro, navires L.A.S.H.) par longueur et tirant d'eau.
Tonnage des cargaisons	- déchargement/chargement par commerce intérieur/étranger (historique). - déchargement/chargement par commerce intérieur/étranger par denrée.
Passagers	- débarqués/embarqués par destination intérieure/étrangère.
Elévateurs à grain	- arrivages/expéditions (boisseaux) par mode. - arrivages/expéditions par denrée.
Entrepôt frigorifique:	- tonnages des arrivages/expéditions (historique). - tonnages des arrivages/expéditions
Chemin de fer	- nombre de wagons manoeuvrés par le chemin de fer de tête de ligne du CPN par arrivages/expéditions aux voies de jonction, wagons directs et wagons aiguillés sur place par wagons payants/non payants.
Ponts à péages	- classement des passagers payants.

ANNEXE 13

INVENTAIRE DES STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT AU
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE

TRANSPORTATION STATISTICS SOURCE LIST: NOVA SCOTIA

109
 DIVISION AND
 COMMUNICATIONS DIVISION
 REGISTRATION AND LICENSING

APR 5 1976

FILE # 4022-1D-9-1

TO *Rev. H. H. H.*Water Transport

<u>Description</u>	<u>Source</u>
1. Passenger, auto and commercial vehicle handlings of the Nfld., P.E.I. and Yarmouth-Maine ferries.	East Coast Marine and Ferry Services
2. Passenger, auto and commercial vehicle handlings of the Digby-St. John, N.B. ferry.	C. P. Rail
3. Tonnages of vessels, cargoes and containers handled at the port of Halifax as well as all other National Harbours Board ports.	National Harbours Board (also HALICON AND HALTERM)
4. Visitors to N.S. by port of entry.	N.S. Department of Tourism
5. Marine Safety data including ship casualties and resulting investigations; defective foreign vessels entering Atlantic ports.	Transport Canada-Marine Services, Maritime Regional Office, Marine Safety Branch.
6. Marine personnel classified as to level attained and licences held.	Transport Canada-Marine Services, Maritime Regional Office, Maritime Safety Branch
7. Oil spillages and other pollution incidents and resulting prosecution.	Transport Canada - Marine Services, Maritime Regional Office, Oil Pollution - Marine Branch
8. Numbers & types of navigational aids.	Transport Canada- Marine Services, Maritime Regional Office, Aids in Navigational Branch.
9. Vessel traffic data to supplement N.H.B. data (i.e. includes ports not under N.H.B. jurisdiction, e.g. Canso).	Transport Canada - Marine Services, Maritime Regional Office, Fleet Operations Branch
10. Vessels navigating through ice in the Gulf of St. Lawrence.	Transport Canada - Marine Services, Maritime Regional Office, Fleet Operations Branch.

Road Transport

<u>Description</u>	<u>Source</u>
1. Traffic volumes by highway section, by type of vehicle.	N.S. Dept. of Highways Traffic Division
2. Traffic accidents by location (on computer)	N.S. Dept. of Highways Traffic Division
3. Speed zones by area.	N.S. Dept. of Highways Traffic Division
4. Origin - Destination data, including vehicle type (9 classifications), purpose of trip and number of occupants.	N.S. Dept. of Highways Traffic Division
5. Individual intersection traffic counts (on an irregular basis)	N.S. Dept. of Highways Traffic Division
6. Highway inventory-broken down by type, width, engineering characteristics	N.S. Dept. of Highways Planning Dept.
7. Cost factors for the actual construction of roads & highways	N.S. Dept. of Highways Engineering Dept.
8. Registration of motor vehicles by month & yearly synopses, vehicle & driver licensing figures and computerized by-county registrations	N.S. Registry of Motor Vehicles
9. Visitor travel to N.S. by mode & entry point to province	N.S. Dept. of Tourism

Rail Transport

1. Waybill analysis of carload all rail traffic	Canadian Transport Commission
2. Commodity flow analysis of Canadian all rail traffic	C. T. C.

All Modes

Comprehensive tariff library and rate schedules

Atlantic Province Transportation
Commission

Air Transport

All Tower sheets forwarded to Statistics Canada aviation centre for compilation.

Transport Canada.

ANNEXE 14

RECENSEMENT DU TRANSPORT AUX ETATS-UNIS

HANDBOOK OF SELECTED SAMPLE SURVEYS IN THE FEDERAL GOVERNMENT

JEAN NAMIAS

With Annotated Bibliography
1960-1968

Notices. May 1964, 52 pp.

"SPARTAN is an approach to the use of an automatic digital computer in the maintenance of basic personnel records."

- 3 *-----, *United States Censuses of Population and Housing, 1960: Enumeration Time and Cost Study*. Washington, D.C., 1963. 173 pp. \$1.00.

A methodological report of the Eighteenth Decennial Census. Summarizes in 62 tables and text the results of a detailed study of the time spent in and the cost of the various activities connected with the enumeration of the 1960 Censuses of Population and Housing.

The appendixes present reproductions of all forms, manuals, training materials, and data processing instructions used in the program.

- 4 *-----, *United States Censuses of Population and Housing, 1960: Quality Control of Preparatory Operations, Microfilming, and Coding*. Washington, D.C., 1965. 57 pp. 40 cents.

"... Describes the application of statistical quality control techniques to the following operations of the 1960 Censuses of Population and Housing: (1) printing of specially designed enumeration schedules for use with high-speed electronic equipment known as FOSDIC (Film Optical Sensing Device for Input to Computers); (2) assembly of kits and portfolios of enumeration material for crew leaders and enumerators; (3) camera and microfilm operations for input to FOSDIC; and (4) coding of responses on the schedules."

TRANSPORTATION

Programs and Activities

The 1963 Census of Transportation was the first national transportation census undertaken in the United States. It is a part of the group of economic censuses which also includes the censuses of business, manufactures, and mineral industries. Plans call for the transportation census to be taken every five years; in the future the census will cover the years ending in 2 and 7.

In the field of transportation statistics, the Census Bureau's primary object is to narrow the major gaps in the statistical knowledge provided by other agencies. The census is therefore a series of surveys rather than a single project. Each survey gathers information about a particular area of transportation which is not adequately covered in the statistics of other Federal and private agencies. The 1963 program is made up of these four surveys: the Passenger Transportation Survey, the Truck Inventory and Use Survey, the Commodity Transportation Survey, and the Motor Carrier Survey.

The *Passenger Transportation Survey* consists of two parts, the National Travel Survey and the Home-to-Work Survey. Data for the *National Travel Survey* collected by quarterly personal household interviews during 1963; data for the *Home-to-Work Travel Survey* collected by single (one-time) personal household interview in October 1963.

The prime objective of the *National Travel Survey* was to measure national and regional travel patterns and their relationships to the socioeconomic characteristics of travelers. The basic information was obtained from four quarterly household interviews in a probability sample of about

6,000 households.

The following details were recorded for each trip taken:

- origin
- destination
- straight-line miles between origin and destination
- type of transportation used
- major reason for the trip
- who (in the household) was on the trip
- number of nights away from home classified by overnight accommodations used

These socioeconomic factors were recorded for each household:

- family composition (age, sex, race, and relationship of members of the family to the household head)
- family income
- educational level of head of household
- occupation of head of household
- number of automobiles owned
- information about the location: region, city size, farm or nonfarm, metropolitan-nonmetropolitan residence within or outside central city of an SMSA

The second part of the passenger survey was the *Home-to-Work Travel Survey*. The principal objective of this survey was to examine the requirements placed on existing transportation resources by the repetitive movement of the American work force as it commuted daily from home to place of work. The survey was made during the first few weeks of October 1963 and was taken from a probability sample of about 6,000 households. Information was collected on these subjects:

- means of transportation
- distance to work
- time required to get to work

distance from home to public transportation
 one-way fare on public transportation
 location of residence
 family income
 occupation
 sex, color, and age
 automobile ownership
 parking facilities available
 size of household

The *Truck Inventory and Use Survey* collected information on the physical characteristics and operational uses of private and commercial trucks. The information was taken from a probability sample of about 100,000 trucks and truck-tractors. The sample was based on State motor vehicle registration records. Data collected by mail questionnaire to registered owner of each truck selected in the sample. The following characteristics and operations were covered:

State of registration
 annual mileage
 life-time mileage
 area of operation
 body type
 driver man-hours
 load length or capacity
 maintenance responsibility
 typical loads
 major use
 business or occupation
 production areas
 size class
 truck fleets
 type of fuel
 vehicle type
 weekly use
 year model
 registered weight
 axles (powered and not powered)
 leased to others
 number of days leased

The 1967 Census of Transportation is now issuing reports on the *Truck Inventory and Use Survey* for each of the 50 States, and the District of Columbia, the nine Census geographic divisions, and the United States as a whole. These reports will subsequently be assembled with other materials and reissued in a cloth binding.

The purpose of the *Commodity Transportation Survey* was to obtain information on the flow of commodities from the manufacturers to the market or redistribution points. The information was collected from a probability sample of about 1 million bills of lading or other shipping documents drawn from the files of about 10,000 manufactures representing 250,000 plants. Data were collected by personal interview at each company headquarters. Data were transcribed from plant records

by either company personnel or Census interviewers. Information on the following items was collected for each shipment:

Standard Industrial Classification of plant
 employment-size class of plant
 shipper group and subgroup
 origin (division, State, SMSA, production area, county)
 month of shipment
 type of transport
 commodity (Transportation Commodity Classification)
 weight (in pounds)
 destination (division, State, SMSA, production area, county)
 straight-line miles between origin and destination

The *Motor Carrier Survey* is the fourth part of the transportation census. A survey was made of all bus carriers and a probability sample of truck carriers to estimate the size and characteristics of "for hire" highway carriers that are not subject to regulation by the Interstate Commerce Commission. Data were collected by mail questionnaire. The following outlines list the specific items asked of truck and bus carriers and of trucking services provided by public warehouses.

Truck Carriers:

form of ownership
 type of operation
 area of service
 location of home office
 number of carriers
 revenue
 expense
 employment
 vehicles owned or leased:
 trucks
 tractors
 trailers
 type of carrier
 tons of intercity freight carried

Bus Carriers:

form of ownership
 type of service
 revenue
 expense
 bus-miles by type
 passenger revenue by type of service
 passengers carried
 passenger miles
 employment
 passenger seating capacity
 number of carriers
 number of vehicles

Trucking Service by Public Warehouses:

revenue and equipment by kind of business
 and by geographic division

establishments
trucking and total revenue
equipment owned and leased

The results of these various surveys were first released in series of preliminary and advance reports. These reports were subsequently replaced by final reports, some bound in paper covers and some bound in buckram. These surveys are described below.

Source: Census Bureau Programs and Publications: Area and Subject Guide, *op. cit.*, Chapter 12.

Passenger Transportation Survey

Part of the 1963 Census of Transportation.

General

The Passenger Transportation Survey was one of the four major projects of the 1963 Census of Transportation.¹ The purpose of the project was to estimate and characterize the volume and frequency of out-of-town travel and home-to-work travel occurring during the calendar year 1963. Two distinct surveys were conducted in the Passenger Transportation Survey—the National Travel Survey, dealing with out-of-town travel, and the Home-to-Work Travel Survey, dealing with local work commuting.

Out-of-town travel was measured by the occurrence of trips that involved either a stay of one or more nights, or a 1-day trip to a place at least 100 miles away from home. Information on trips was collected quarterly during the year 1963.

Local work commuting was measured by a one-time survey conducted in October 1963 which made a series of inquiries about the means of transportation used to get to work, the distance and time from home to work, and the availability of public transportation.

Sample Design

Both parts of the Passenger Transportation project were undertaken in conjunction with the Quarterly Household Survey (QHS) which is one of several omnibus surveys conducted regularly by the Bureau of the Census.² The QHS is a representative multistage probability sample in about 700 counties and independent cities spread over the 50

States and the District of Columbia. These counties and independent cities were grouped into about 1,900 primary sampling units (PSU's); the PSU's were then grouped into 357 strata of one or more PSU's of homogeneous character according to socioeconomic characteristics. One PSU was selected from each stratum with probability proportionate to size.

In each PSU, a sample of households was selected using 1960 census materials. In some cases, the sample consisted of addresses; in others, it was defined by small area maps. This procedure provided for a sample from units missed in the census and from units created since the census.

The National Travel Survey and the Home-to-Work Survey both involved interviews with approximately 6,000 sample households. On the National Travel Survey, the households were interviewed four times in order to obtain quarterly installments of trips covering the complete 1963 calendar year.

Evaluation Program

An evaluation of the quality of responses obtained from the National Travel Survey was incorporated in the program.³ Specifically, the Evaluation Program (EP) was designed to estimate the extent and kinds of response errors arising from difficulties encountered by respondents in recalling travel activity taking place at an earlier point in time. The EP consisted of three separate probability sample surveys of 1,000 households each, conducted concurrently with the National Travel Survey. The three EP surveys contained experimental features designed to measure the effect, if any, that recall periods of varying lengths, intensive questioning, and interviewing of designated respondents have on the number and details of trips respondents are able to recall and describe. A more detailed description of the EP and an analysis of the data are presented in appendix B of the report.

Sampling Variability

The Passenger Transportation Survey is based on probability samples and therefore is subject to sampling variability. The term "sampling variability" refers to the expected differences between the results of these surveys and those that would have been obtained had complete enumerations been taken.

Estimates of sampling variability have not been computed for the Home-to-Work Travel Survey or the EP surveys. On the National Travel Survey, a limited computation of sampling variability was

¹Other projects are the Commodity Transportation Survey, the Truck Inventory and Use Survey, and the Motor Carrier Survey.

²See Bureau of the Census, *The Current Population Survey—A Report on Methodology*, Technical Paper No. 7, 1963. This report describes the sample design and the procedures used for the Current Population Survey. The QHS sample design is similar to the CPS design.

³An evaluation program was not conducted with the Home-to-Work Travel Survey.

made on a four-quarter summation of trips and travelers. Those estimates for trips and travelers by means of transportation are shown in table 10 below.

In general, the chances are about 2 out of 3 that the difference due to sampling variability between the estimated data (column 1) and the figure that would have been obtained from a complete count is less than the sampling variability (column 2). For example, column 1 for part A shows that the survey estimated 215 million automobile trips during 1963 and column 2 indicates that the sampling variability for that figure is plus or minus 10 million trips. In other words, the chances are

about 2 out of 3 that a complete enumeration would show not more than 225 million and not less than 205 million automobile trips. Part B shows that the *percentage* of automobile trips estimated by the survey is about 83.7 percent (column 1), and the sampling variability for that item is plus or minus 1.9 percent. Therefore, if a complete count (rather than a sample) had been made, the chances are about 2 out of 3 that the figure would not have been larger than 85.6 percent or smaller than 81.8 percent (i.e., 83.7 percent plus or minus 1.9 percent). The interpretation of parts C and D correspond to the above illustration for parts A and B, respectively.

Table 10 — Sampling Variability for Trips and Travelers

Means of transportation	Estimated trips (1)	Sampling variability (2)	Means of transportation	Estimated trips (1)	Sampling variability (2)
	(Millions)			(Millions)	
Trips (A)			Travelers (C)		
All transportation	257	±10	All transportation	487	±14
Automobile	215	±10	Automobile	435	±14
Bus	11	±2	Bus	13	±2
Air carrier	14	±2	Air carrier	17	±2
Railroad	8	±2	Railroad	10	±2
Other	9	±2	Other	12	±2
	(Percent)			(Percent)	
(B)			(D)		
All transportation	100.0	-----	All transportation	100.0	-----
Automobile	83.7	±1.9	Automobile	89.3	±1.1
Bus	4.2	±.8	Bus	2.6	±.4
Air Carrier	5.4	±.7	Air carrier	3.6	±.4
Railroad	2.9	±.6	Railroad	2.1	±.4
Other	3.7	±.7	Other	2.4	±.5

For interpretation of the data presented in this volume for which estimates of sampling variability were not computed, the following guidelines are offered.

In general, the larger the estimate of number of households, the smaller the relative sampling variability. Therefore, estimates based on a small proportion of the total households in the survey are likely to have a larger percent sampling variability than estimates made from a larger proportion. This premise also applies to the percent distribution when either the base is small in terms of the number of households or the base is large and the numerator is small. Special caution must be exercised in interpreting the difference between two estimates, since this difference will

normally be subject to more sampling variability than either of the components of the difference.

Other Possible Sources of Error

In addition to variability arising from the use of samples and household responses, errors may have been made by interviewers or by other personnel involved in the collection and processing of data. Quality controls at all levels of data collection and processing were exercised by the Bureau.

Training of interviewers was tied in with the general administration of the Quarterly Household Survey rather than specifically with the Passenger Transportation Survey. When interviewers were first recruited, they received a 2- to 3-day indoctrination on QHS, including a short session on the

Passenger Transportation Survey. Experienced interviewers received their instructions by home study exercises which were incorporated in the QHS interviewers' memorandum dispatched from the central Census Field Division office in Washington. Two hours of study time were allowed for the completion of the home study exercises and for reading the instructions contained in the interviewers' manual and/or the interviewers' memorandum. In addition to home study, the interviewers were observed periodically by field office supervisory personnel.

After the schedules were returned by the interviewers to the Census regional field offices, they were subjected to an edit in order to clear up inconsistencies and omissions. Schedules were then transmitted for processing to Washington where coding was performed by statistical clerks. The information on the coding sheets was punched on cards. To assure maximum standards of accuracy, all cards were punched twice and discrepancies between the sets of punched cards were resolved by checking the code sheet or the original questionnaire.

Source: *Passenger Transportation Survey*. Vol. 1. Bureau of the Census, Department of Commerce, Washington, D.C. (1967), pp. 1-2.

Truck Inventory and Use Survey

Part of the 1963 Census of Transportation.

Scope of Survey

The Truck Inventory and Use Survey was undertaken specifically to obtain data on the characteristics and use of commercial and private trucks in the 50 States and the District of Columbia. The number of private and commercial truck registrations (or licenses) has long been a measure of the Nation's truck inventory and the growth of trucking resources, because all vehicles must be licensed as a prerequisite for operation on public roads. Truck registration data, issued annually by State motor vehicle authorities, have been compiled and published by the Bureau of Public Roads for many years.⁴ However, since registration records do not supply essential information about the characteristics and uses of vehicles, the Bureau of the Census was authorized to obtain information needed to fill this gap. Truck registrations for 1963 as published by the Bureau of Public Roads were adopted as the best measure of total truck inventory—the “universe”. The results of the

Census Bureau survey, based on a sample, were used to distribute that universe by the various classifications shown in the tables of this report.

The term “truck” is used here in the generic sense to include both the “straight truck” and the “combination”. The former is a single, self-contained vehicle such as a pickup or panel delivery truck. The latter is a combination of two or more vehicles: One vehicle is the power unit (usually a truck-tractor but sometimes a straight truck) and the other is the trailing unit (usually a semitrailer but sometimes a full trailer). The most frequent combination is a truck-tractor with a semitrailer. Other combinations are straight truck-full trailer, truck-full trailer, truck tractor-semi-trailer-full trailer, and other arrangements of power units and property-carrying trailing vehicles.

Some classes of property-carrying vehicles are not included in this survey. Probably the largest class of those excluded consists of vehicles owned by Federal, State, and local government agencies. Another class is usually called off-highway vehicles, including vehicles such as logging trucks that operate solely on company property, farm trucks that are not driven off the farm, and material-handling equipment used around a factory. These off-highway vehicles are not required to be licensed. They were excluded principally because no feasible method has been found to locate and enumerate them. The remaining major class of vehicle, not counted in this survey, was the trailing unit (semitrailer or full trailer) other than the power unit normally used in combinations.

Survey Method

Description of Sample—A probability sample of license numbers for power units (i.e., straight trucks and truck-tractors) was drawn from the motor vehicle license files in each of the 50 States and the District of Columbia. A total of about 115,000 licenses was drawn for the United States as a whole from a total universe of about 12,700,000 licenses on file. The sample was stratified by State, and varied from about 1,500 sample vehicles in small States and 3,000 in medium States to 6,000 in the largest State. The sample also was stratified by size of truck, with two-thirds of the sample comprised of large trucks and one-third of small trucks.

The specific license number, make, year model, and registered weight for each vehicle on the sample and the owner's name and address, were obtained from the State record. This identifying information was entered in item 1 of the questionnaire (see appendix B of the report) prior to mailing. The owner was requested to supply the essential additional information for the specified vehicle.

⁴See *Highway Statistics*, table MV-1, published annually by the Bureau of Public Roads. Because registration practices and the timing of the reregistration cycles differ greatly among the States, the Bureau of Public Roads adjusts information obtained from the various State authorities to achieve maximum comparability among States.

The samples were drawn shortly after the close of the annual reregistration date in each State in order to have a "live" list of license numbers and related mailing addresses. Since the timing of the reregistration cycle differs from State to State, three inventory dates were used—April 1, July 1, and October 1.

The estimates of the relative (or percentage) distributions of vehicles by body type or other classifications in each State were developed, in general, as follows: The original sample was drawn in such a manner that every truck license in the State motor vehicle registration file had a mathematically known chance of being selected. That mathematically known chance is commonly called the sampling rate. The specific information obtained from the truck owner for a specified vehicle was multiplied by the reciprocal of the sampling rate for that vehicle. Those expanded values were aggregated to the universe represented by the sample. The percentage distributions were computed from the universe aggregates.

Sampling Variability

The percentage distributions shown in this report are based on probability samples and therefore are subject to sampling variability. The term "sampling variability" refers to the differences that would be expected between results of a sample survey and the results that would have been obtained from a complete enumeration of all vehicles. For most of the major items on a total U.S. basis, the sampling variability does not exceed plus or minus two-tenths of 1 percent, indicating that the chances are about 2 out of 3 that the percentage shown for most major items in this report would not differ by more than plus or minus 0.2 from the percentage that would have been found by asking the same questions of all truck owners under essentially the same conditions.

The sampling variability for geographic divisions and States tends to increase as the size of the sample decreases. Estimates of the variability in each State and division is shown in the respective section of this report.

The estimates of the actual number of vehicles (in contrast to percentage distributions) are based upon data from two sources. The total vehicles in each State or other area are based on the total number of truck registrations during the year as reported by the Bureau of Public Roads. Those figures are based on total counts and consequently are not subject to sampling variability, although they are subject to possible reporting errors. The estimates of the number of vehicles by body type and other characteristics were derived by distributing the total number of truck registrations in

each State in accordance with the percentage distributions found in the survey. For that reason, the estimates of the actual number of vehicles (other than total) are subject to approximately the same sampling variability as those shown for the percentage distributions in the variability table in each section.

Other Potential Sources of Error

The estimates of sampling variability do not include allowances for possible errors arising from other causes. For example, the descriptive terms used for body types (item 8 on the questionnaire) conform to normal trade terminology. However, some misinterpretations were found in the answers to this and other questions.

A different type of potential error arises from an unintentional failure to sample the entire truck universe. The failure occurs because blocks of records are sometimes out of the file at the time of sampling, or are filed in the automobile or other essentially "nontruck" license series. Steps were taken to recognize and correct those situations, but some omissions may not have been detected.

In general, the extent of response errors cannot be measured statistically by available data. However, the rate of response was high (over 90 percent in almost all States), and the general quality of the results appears to be good.

Source: *Truck Inventory and Use Survey*. Vol. II. Bureau of the Census, Department of Commerce, Washington, D.C. (1965), pp. 3-5.

Commodity Transportation Survey Part of the 1963 Census of Transportation.

General

The Commodity Transportation Survey was undertaken to measure the volume and characteristics of commodities shipped beyond local areas by the manufacturing sector of the American economy. The volume is measured in terms of tons of products shipped (i.e., originated) and ton-miles which combines weight and distance factors. The sample was selected from a universe of all the manufacturers in the conterminous United States, except those primarily distributing their commodities to local markets and those plants which involved special problems.⁵ Types of data pre-

⁵Specifically, the universe from which the Commodity Transportation Survey sample was drawn was the entire mailing list used for the 1963 Census of Manufactures, except for the following industry classes: SIC 19, ordnance and accessories; SIC 2026, fluid milk; SIC 2051, bread and bakery products; SIC 2097, manufactured ice; SIC 2411, primary forest products; SIC 27, printing, publishing, and allied products. Ordnance and accessories presented security problems—the other products listed were distributed primarily to local markets.

sented include means of transport, distance and weight of shipments, regions of origin and destination, and employment size of establishment.

Data for the Commodity Transportation Survey are published in two books comprising Volume III of the 1963 Census of Transportation. Each of these books contains two parts of the survey. Parts 1 and 2 in the first book contain data for commodity groups with emphasis on traffic patterns of specific commodities. Part 1 presents data for commodities classified on the 2-, 3-, 4-, and 5-digit levels of the Transportation Commodity Classification (TCC).⁶ Data are shown for those commodities for which there were at least 500 shipping documents drawn in the sample and which did not involve disclosing the operations of an individual plant. In total, this part contains five tables showing distributions of specific commodities by tons and ton-miles classified by distance of shipment, means of transportation, and weight.

In Part 2, selected major commodity classes (classified on the 3-digit level) are used to present multidimensional data and to better define traffic patterns. In total, 53 groups of 3-digit commodities covering 55 commodities were tabulated in seven tables showing information on tons and ton-miles by distance, weight, and origin and destination of shipment.

Parts 3 and 4 in the second book contain data for Shipper Groups and Production Areas. In Part 3, Shipper Group data are focused on manufacturers as shippers of commodities. Virtually all manufacturers in the Nation have been classified into 24 Shipper Groups which correspond closely to the main manufacturing divisions of the Federal Reserve Index of Industrial Production. The Shipper Groups reflect primary production sectors and are more or less balanced with respect to economic importance. Each Shipper Group consists of one or more industries as defined in the Standard Industrial Classification (SIC) at the 4-digit level. None of the SIC industries were split among Shipper Groups; therefore, comparisons with other statistics can be made on the basis of SIC. The SIC composition of each Shipper Group (and subgroup) precedes the statistical tables for that group. (See appendix B of the report for a description of the 24 Shipper Groups.)

In Part 4, Production Areas, some 25 industrial areas of the country have been selected as a basis for identifying and characterizing the geographic flow of commodities. Production Areas are made up of one or more standard metropolitan statistical areas (SMSA). (See appendix C of the report for a description and map of the 25 Production Areas.)

Description of Sample

The Commodity Transportation Survey was undertaken to measure the volume and characteristics of shipments to markets (or other destinations) outside of the local area of the plant, during 1963, by essentially all manufacturers in the 48 conterminous States and the District of Columbia.

A two-stage sample was used. The first stage involved the drawing of a probability sample of about 10,000 manufacturing plants from the universe of about 250,000 plants in the United States. This step was done by stratifying the complete list of plants in the country into 24 "shipper groups." Each group was further subdivided into from two to five "shipper subgroups," making a total of 85 subgroups. The individual plants were then classified by plant size, based on number of employees.

Differential sampling rates were used to select a sample of about 400 plants in each of the 24 shipper groups, and to distribute the plants among subgroups and by plant size by the usual optimum allocation methods for a stratified sample.

The second stage of the sample design was the drawing of a probability sample of shipments from each plant for the calendar year 1963. This step was initiated by personal interview at each company's headquarters office to discuss the survey and to determine which one of several standardized sampling plans would be the most efficient for use with the company's existing filing and recordkeeping system.⁷ In nearly all instances, the actual sampling and recording of detailed information was done by company personnel, in accordance with instructions provided by the Bureau of the Census.

The sampling rate at each plant, in general, was designed to give every shipment a mathematically known chance of being selected, and to yield data for about 100 to 200 shipments from each plant. On the average, about 130 bills of lading or other shipping papers were obtained per plant, including some papers that were found to involve local shipments. After excluding local shipments and documents for industry classes excluded from the scope of the survey, the net sample gave detailed information for slightly more than a million shipments.

Sampling Variability and Reliability of Data

Data in this volume are derived from a probability sample and are therefore subject to sampling variability. The term "sampling variability" refers to the differences that would be expected between the results of a sample survey and the results that would have been obtained from a complete enumeration of all shipping documents.

⁶See *Commodity Classification for Transportation Statistics, 1963*, Executive Office of the President, Bureau of the Budget.

⁷Special sampling plans were developed for application in unusual situations.

Estimates of sampling variability are presented with the data in each Part to facilitate interpretation and analysis. In general, most data are subject to high sampling variability and should be treated as an approximate rather than a precise measurement of volume. This is particularly true with regard to detailed distributions.

Other Potential Sources of Error

In addition to sampling variability, the data are subject to "response errors" that may have arisen from misinterpretation of questions, failure to find and sample some files, or similar types of error. However, these types of error probably are relatively minor in this survey. Shipment data were obtained from 99 percent of the in-scope plants in the national survey. The sampling procedures at each plant were relatively clear and simple, and the precise facts (in about 9 out of 10 cases) were transcribed directly from individual shipping documents by company personnel. A high degree of quality control was exercised by the Bureau of the Census in the processing and tabulation stages.

Estimates of Weight, Distance, and Size of Shipment

The basic source document for weight, distance, and size of shipment is the individual shipping paper—the bill of lading, sales invoice, summary record, etc.

Estimates of total tons are shown in the first column of tables involving tons shipped. As mentioned above, these estimates are subject to sampling variability and response errors. The estimates of tons were made by multiplying the actual weight shown on the record for each shipment by the reciprocal of the sampling fraction for that shipment, and aggregating the expanded value. For example, if a manufacturing plant was selected at the rate of 1 in 5 and shipments within that plant were drawn at the rate of 1 in 20, the weight of that shipment would be multiplied by 100 (i.e., 5 times 20) for purposes of estimating total tons shipped.⁸

Estimates of total ton-miles are shown in the first column of tables involving ton-miles. These figures are the product of expanded weight times distance. For example a 10-ton shipment that moved between places that were 1,000 miles apart is equivalent to a 50-ton shipment that moved 200 miles. Both represent 10,000 ton-miles, although they differ in terms of both weight and distance.

The distance component is calculated by a computer program known as PICADAD. Distance

is the straight-line miles between the origin and destination shown on the shipping paper, without allowance for circuitry in actual route used by the carrier. Straight-line distances are less than rail short-line miles or highway direct-route distances. On the average, railroad short-line and highway direct-route miles exceed the calculated straight-line miles by about 24 percent and 21 percent, respectively.

Source: *Commodity Transportation Survey*. Vol. III. Bureau of the Census, Department of Commerce, Washington, D.C. (1967), Part 1, pp. VII-VIII.

Motor Carrier Survey

Part of the 1963 Census of Transportation.

Survey Methods

The survey methods used for each of the three classes of carrier activity differed in several aspects, and consequently are described separately.

The truck carrier phase was based on a gross probability sample of 9,656 motor carriers of property selected from a stratified list of about 70,000 firms that were classified in the Social Security records as being engaged primarily in the for-hire trucking industry (see "Scope" of the report). Firms were classified into three strata based on number of employees, and were selected as follows (the sampling fraction is the proportion of carriers selected in each size class to the total in each class):

Carrier size	Sampling fraction
20 or more employees	all
4 to 19 employees	1 in 5
3 employees or less	1 in 20

The enumeration was done by mail. A copy of Form TC-301 was sent to each carrier or firm in the gross sample. Some 94 percent of the schedules were returned completed, 1 percent were postmaster returns, and 5 percent were nonresponse. Since the "universe" lists included some carriers that were subject to Interstate Commerce Commission economic regulation as well as other establishments that were not within the scope of the survey, the answers to the form were used not only to obtain the essential data, but also to "screen out" the carriers that would not have been canvassed, if the facts had been known in advance. The most important "out-of-scope" class was the ICC regulated carriers which were identified by

⁸This is a simplified illustration of the basic principle. In actual practice, the computation of the expansion factors is somewhat more complex.

their answer to question "2" of Form TC-301. If a carrier was subject to ICC regulation, it was not requested to supply data for any other questions on the form. Other "out-of-scope" cases included the customary types, such as those who no longer were in the trucking business.

The net sample of truck carriers (i.e., after removing the "out-of-scope" carriers) consisted of 4,305 truck carriers, distributed by type as shown in the first column of the following table. The estimated total number of truck carriers in the "universe" is shown in the second column.

Type of Carrier	Net number in sample	Estimated total number in universe
Total	4,305	42,986
General freight	1,046	7,823
Household goods	286	3,116
Agricultural and other exempt products ...	895	11,369
Sand and gravel	315	4,332
Garbage collection	394	4,240
Other types	1,369	12,106

The bus carrier phase was conducted by a complete enumeration of firms classified in the Social Security record as described in the "Scope" section of this report. A copy of Form TC-302 was mailed to each firm on the list. Some 91 percent of the schedules were returned completed, 2 percent were postmaster returns, and 7 percent were nonresponse. Since those lists included ICC regulated carriers and miscellaneous types of passenger transport not included within the customary meaning of "bus carriers," the questionnaires were used to screen the operations that were out of scope as well as to obtain facts concerning the in-scope carriers. Among the major out-of-scope classes were the ICC regulated interstate bus lines, and the ambulance, hearse, and funeral-limousine service establishments.

Trucking by public warehouses also was a complete enumeration. It was integrated with the public warehousing inquiry of the census of business, so that the single form (CB-42B) served both purposes and reduced the number of reports that otherwise would have been needed. The informa-

tion was collected by mail. Warehouses that reported trucking service subject to ICC economic regulation were not included in the tabulations.

Sampling Variability

The term "sampling variability" refers to the differences that would be expected between results of a sample survey and the results that would have been obtained from a complete enumeration of all carriers.

Sampling was used only for the truck carrier phase. Both of the other phases were based on complete enumerations. Consequently, sampling variability was involved only in the truck-carrier data.

The total revenues of all truck carriers within the scope of this survey are estimated to have been about \$2.30 billion during 1963, as shown in table 1 of the truck carrier section. The sampling variability for that figure is estimated to be about plus or minus 2 percent. This may be interpreted to mean that the chances are about 2 out of 3 that the total revenues that would have been reported by a complete enumeration (rather than the sample) would be within a range of 2 percent above or below the figure estimated by the sample. In dollar terms, the chances are about 2 out of 3 that the total revenues were not more than about \$2.34 billion or less than about \$2.25 billion.

Estimates of total revenue and relative sampling variability of those estimates for each of the major classes of truck carriers are shown in the following table:

Class of truck carrier	Estimated total revenue, 1963 (millions of dollars)	Relative sampling variability (percent)
Total	2,299	±2
General freight	513	±6
Household goods	120	±7
Agricultural and other exempt products ...	570	±7
Sand and gravel	203	±8
Garbage collection	163	±6
Other	730	±4

Related Bibliography

1963 Census of Transportation

Number

- 1 # "Census of Transportation-Current Status and Future Plans." February 18, 1964. 27 pp., processed, and inserted Form TC-200-5. Includes appendixes:
 - A. "Technical Notes on Selected Aspects of Commodity Transportation Survey."

B. "Technical Notes on Selected Aspects of National Travel Survey."

C. "Technical Notes on Selected Aspects of Tabulation Program for Truck Inventory and Use Survey."

D. "A List of Reports and Papers Prepared on the Census of Transportation."

Presented before the Subcommittee on Census and Government Statistics of the Committee on Post Office and Civil Service of the House of Representatives as supplement to statement by Richard M. Scammon.

Gives description and current status of the four surveys in the program for the 1963 Census of Transportation. Explains the relationship of this census to other economic censuses.

2 #Church, Donald E. "National Travel Survey - Its Concepts and Method." 1963. 11 pp., processed, map, and 2 forms (TC-100, TC-101).

Presented at the annual meeting of the Western Council for Travel Research, San Francisco, California, August 1963.

A detailed outline of the survey. Includes a description of the sample design, survey forms, and items of information requested. The evaluation program and tabulation plans are discussed.

1967 Census of Transportation Publication Program

The survey reports based on the 1967 Census of Transportation are scheduled for publication at various intervals during 1968, 1969, and 1970. The reports will present revised benchmark data on personal travel, the use of trucks, and the shipment of commodities. These publications also make it possible, for the first time, to measure changes over a period of time (1967 vs. 1963). Findings will be presented originally in separate paperbound reports which will subsequently be superseded by clothbound final reports. "Preliminary" data are subject to review and revision. "Advance" reports present data, generally not subject to further change, prior to the release of final reports. Findings of the *Motor Carrier Survey*, released as Volume IV of the 1963 Census of Transportation, will be published as part of the 1967 Census of Business.

Preliminary and Advance Reports

- | | |
|---|---|
| 3. <i>National Travel Survey</i> (one report, TC67(A)-N1). This report presents data for each quarter of 1967 and a summary for the entire year. Data cover national travel for trips, travelers, and traveler nights, by such characteristics as means of transportation, purpose of trip, duration, distance of trip, size of party, lodgings used, and origin and destination. Also presented are data on travel frequency of households and persons, by socioeconomic status factors and travel characteristics. | Issue Date
December 1968 |
| 4. <i>Truck Inventory and Use Survey</i> (61 reports, series TC67(A)-T1 to T61). This series includes a separate report for each State, the District of Columbia, and nine geographic divisions, and a U.S. summary. Data cover the characteristics and uses of the Nation's truck resources. Data in most tables are expressed as percent distributions of the number of vehicles and cover selected characteristics such as major use, annual vehicle miles, year model, body type and vehicle size class, single unit or combination and axle arrangement, type of fuel, range of operation, acquisition, and maintenance responsibility. | State reports
May-Oct. 1968

Division reports
Oct.-Dec. 1968

U.S. Summary
Feb. 1970 |
| 5. <i>Commodity Transportation Survey</i> . Data on the intercity shipments of commodities by manufacturers are presented in three series of reports as follows:
<i>Shipper Group Series</i> (24 preliminary reports, series TC67(P)-C1-1 to C1-24). Data on manufacturing establishments grouped by shipper classes and data on tons and ton-miles presented by means of transport, length of haul, origin, destination, and weight of shipment.
<i>Area Series</i> approximately (30 preliminary reports, series TC67(P)-C2-1 to C2-30). Data on the flow of commodities from manufacturing plants located in each of 25 production areas (each production area consists of one or a cluster of standard metropolitan statistical areas), nine census divisions, and selected States. Data are shown for tons and ton-miles of commodities shipped classified by means of | June 1969-
Feb. 1970 |

ANNEXE 15

QUESTIONNAIRE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS PUBLICS

PREPARE PAR LE SERVICE DE TRANSPORT ROUTIER DES MAR-

CHANDISES AU M.T.Q. AVRIL 1976

Déclaration des transporteurs routiers publics 197

Veuillez faire votre déclaration pour l'année civile, commençant le 1er janvier 1976 et se terminant le 31 décembre 1976.

Cette déclaration porte sur la période s'étendant du
19 au

Déclaration exigée en vertu de
la loi sur les transports

Veuillez rectifier le nom et l'adresse s'il y a lieu.

Numéro de permis émis par la Commission des Transports du Québec

Conservez un exemplaire. Renvoyez l'autre dans le mois qui suit la période de référence à la Division des Transports...

SECTIONS A, B, C, doivent être remplies par toutes les entreprises. Quant aux sections D et E, elles comportent deux parties distinctes, l'une, pour les entreprises dont le chiffre d'affaire est égal ou supérieur à \$500,000.00; l'autre, pour les entreprises dont le chiffre d'affaire est inférieur à \$500,000.00

A. DECLARATION SUR LE GENRE D'ORGANISATION ET D'ACTIVITEI. Forme de propriété

- ☐ Propriétaire unique ☐ Société en nom collectif ☐ Société constituée en corporation ☐ Coopérative
- ☐ Actions cotées en bourse ☐ Autre (précisez) _____

II.A. Genre de transport routier (cochez la source de recettes la plus importante)

- ☐ Transport général ☐ Clauses contrat et à rayon ☐ Citernes
- ☐ Transport spécialisé ☐ Courtiers ☐ Déménagement ☐ Vrac ☐ Local

Décrivez dans vos propres termes le type d'entreprise.

1. Classification du transport routier selon les revenus d'exploitation et le tonnage.

Ce tableau a pour but d'indiquer le caractère majeur des services rendus par le camionneur, en fonction de la principale source de recettes et du tonnage par rapport au total.

Revenus d'exploitation et tonnage (Incluant la portion de revenu interligne)	Général		A contrat	
	Tonnage	Revenus	Tonnage	Revenus
	(omettre les cents)		(omettre les cents)	
Marchandises générales		\$		\$
Articles ménagers				
Machinerie lourde				
Produits pétroliers liquides				
Produits liquides réfrigérés (lait)				
Produits solides réfrigérés				
Déchargement en vrac (sable, gravier, neige, etc.)				
Produits agricoles				
Animaux vivants				
Transport d'automobiles				
Service de camionnage blindé (argent)				
Matériaux de construction				
Matières en vrac (citernes)				
Produits forestiers, (billes, bois de construction, etc.)				
Produits minéraux (excluant charbon)				
Conteneurs				
Services de messagerie aux grands magasins				
Explosifs et matières dangereuses				
Fer et acier				
Ciment				
Autres espèces de marchandises (spécifiez)				
Total				

2. Indiquez, en chiffres absolus,

le revenu des: a) charges complètes _____
b) lots brisés _____

le tonnage des: a) charges complètes _____
b) lots brisés _____

B- Déclaration sur les régions d'activité.

Cochez en regard de chaque région où vous exercez une activité au Québec: (sujet à changement)

- | | | |
|---|---|--|
| ☐ Côte-Nord | ☐ Saguenay - Lac St-Jean | ☐ Bas St-Laurent - Gaspésie |
| ☐ Abitibi-Témiscamingue | ☐ Outaouais | ☐ Cantons de l'Est |
| ☐ Montréal | ☐ Québec | ☐ Québec-Sud |
| ☐ Montréal - Laurentides | ☐ Québec-Nord | ☐ Montréal-Sud |

2. Inscrivez le pourcentage estimatif des recettes annuelles brutes au titre du transport par camion et le pourcentage estimatif correspondant au tonnage total pour chaque zone d'origine et de destination ci-dessous. Si possible, spécifiez les principaux types des marchandises transportées dans chaque bloc mentionné :

ORIGINE	DESTINATION	RECHTTES %	TONNAGE %	PRODUITS
QUEBEC	QUEBEC			
QUEBEC	ONTARIO			
QUEBEC	TERRE-NEUVE			
QUEBEC	ILE - P.E.			
QUEBEC	N.B.			
QUEBEC	N.E.			
QUEBEC	OUEST			
QUEBEC	ETATS-UNIS (spécifiez les états)			
ONTARIO	QUEBEC			
TERRE-NEUVE	QUEBEC			
ILE P.E.	QUEBEC			
N.B.	QUEBEC			
N.E.	QUEBEC			
OUEST	QUEBEC			
E.UNIS (spécifiez les états)	QUEBEC			

Terminus:

4. a) Nombre estimé de milles parcourus

à l'intérieur du Québec
à l'extérieur du Québec

Total:

b) Pourcentage estimé du millage parcouru à vide

5. Etes-vous un camionneur participant à un bureau de tarifs?
Si oui, nommez-les et indiquez si canadien ou américain :

oui



non

•

C. Déclaration sur l'équipement.

V- Matériel et millage annuel

En location

En location

Traditionnelle

- En location

Traditionnelle

En propriété

Financement Crédit-bail

1 Long terme

Court terms

Nombre Millage

Nombre Millage

Nombre	Millage
1	100
2	200
3	300
4	400
5	500
6	600
7	700
8	800
9	900
10	1000
11	1100
12	1200
13	1300
14	1400
15	1500
16	1600
17	1700
18	1800
19	1900
20	2000
21	2100
22	2200
23	2300
24	2400
25	2500
26	2600
27	2700
28	2800
29	2900
30	3000
31	3100
32	3200
33	3300
34	3400
35	3500
36	3600
37	3700
38	3800
39	3900
40	4000
41	4100
42	4200
43	4300
44	4400
45	4500
46	4600
47	4700
48	4800
49	4900
50	5000
51	5100
52	5200
53	5300
54	5400
55	5500
56	5600
57	5700
58	5800
59	5900
60	6000
61	6100
62	6200
63	6300
64	6400
65	6500
66	6600
67	6700
68	6800
69	6900
70	7000
71	7100
72	7200
73	7300
74	7400
75	7500
76	7600
77	7700
78	7800
79	7900
80	8000
81	8100
82	8200
83	8300
84	8400
85	8500
86	8600
87	8700
88	8800
89	8900
90	9000
91	9100
92	9200
93	9300
94	9400
95	9500
96	9600
97	9700
98	9800
99	9900
100	10000

<u>Nombre</u>	<u>Millage</u>
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

A Sorte de matériel

Camions

Tracteurs routiers

Semi-remorques

Remorques

Autres (précisez)

Total:

B Année du modèle
(nombre)

	Camions		Tracteurs		Semi-remorques		Remorques	
	achetés	loués	achetés	loués	achetés	loués	achetés	loués
avant 1967								
1967								
1968								
1969								
1970								
1971								
1972								
1973								
1974								
1975								
1976								
Total:								
Genre de moteur								
à essence								
à Diesel								
Total:								

Nombre de remorques:
à température dirigée
autres
Total:

VI, Consommation de carburant
(Ne comptez pas l'huile de graissage et le combustible)

	Gallons can.	Gallons améric.	Coût total
			.\$
Essence			
Diesel			
Total:			

VII. Taux d'amortissement utilisés dans ce rapport:

Véhicules		Durée d'amortissement	Pourcentage
- tracteurs ville			
- tracteurs route			
- camions			
- remorques			
- automobiles			

Méthode: Valeur résiduelle ☐ En ligne droite ☐ 20% etc.

D. Déclaration sur le personnel

Partie I: Cette partie est réservée seulement aux entreprises dont le chiffre d'affaire est égal ou supérieur à \$500,000.

Classification des employés et de leur rémunération.

Classification des employés	Moyenne du nombre d'employés	Rémunération total \$ (Omettre les cents)
<u>Transport</u>		
- officiers et personnel de cadre		
- chauffeurs et aides		
- autres		
<u>Quai et Terminus</u>		
- officiers et personnel de cadre		
- commis de bureau		
- employés de la plate-forme et du terminus		
- autres employés		
<u>Entretien de matériel et réparations</u>		
- officiers et personnel de cadre		
- mécaniciens		
- autres employés		
<u>Frais de vente de trafic</u>		
- officiers et personnel de cadre		
- vendeurs		
- autres employés		
<u>Frais de facturation</u>		
- officiers et personnel de cadre		
- commis de bureau et commis au taux		
<u>Frais d'assurances et réclamation</u>		
- officiers et personnel de cadre		
- commis de bureau		
<u>Administration et frais généraux</u>		
- propriétaires et associés		
- officiers et personnel de cadre		
- autres employés		
<u>TOTAL</u>		

E. Déclaration sur l'état financier

Partie I: Cette partie est réservée uniquement aux entreprises dont le chiffre d'affaires est égal ou supérieur à \$500,000.

Recettes d'exploitation

N'inscrivez que les recettes d'exploitation relatives au transport routier. Les recettes - longue distance - comprendront toutes les recettes de la compagnie provenant du transport public de marchandises dans le service interurbain longue distance, y compris la cueillette et la livraison s'y rattachant.

	\$ (Omettre les cents)
- Recettes de transport routier - Longue distance:	
a) à contrat	
b) autre	
- Recettes de transport routier - Local:	
a) à contrat	
b) autre	
- Recettes de location de véhicules ou d'équipement	
- Stockage, entreposage et emballage	
- Subventions	
- Autres (précisez)	
Total des recettes d'exploitation (A)	

Frais d'exploitation1- Frais de routeSalaires et Gages

\$ (omettre les cents)

Fournitures et dépenses directes et d'exploitation

- Essence et carburant (sans la taxe)
- Taxe payée sur l'essence et le carburant
- Pneus et chambres à air
- Autres fournitures (huile, graisse, antigel...)
- Transport acheté
 - Transport acheté (transport routier)
 - Transport acheté (transport ferroviaire)
 - Transport acheté (transport aérien)
 - Transport acheté (transport maritime)
- Dépenses de voyages
- Taxes et licences
 - Permis et frais d'immatriculation
- Autres

Location

- Véhicules loués sans chauffeur
- Machinerie diverse

Amortissement

- Amortissement - parc de véhicules
- Amortissement - machinerie diverse

Autres frais de route

Sous-total: \$

2- Frais de cueillette et livraison

\$(omettre les cents)

Salaires et GagesFournitures et dépenses directes d'exploitation

- Essence et carburant (sans la taxe)
- Taxe payée sur l'essence et le carburant
- Pneus et chambres à air
- Autres fournitures (huile, graisse, antigel...)
- Transport acheté
- Taxes et licences
 - Permis et frais d'immatriculation
- Autres

Location

- Parc de véhicules
- Machinerie diverse

Amortissement

- Amortissement - parc de véhicules
- Amortissement - machinerie diverse

Autres frais de cueillette et de livraison

Sous-total:\$

3- Frais de quai et de terminus

\$(omettre les cents)

Salaires et GagesFournitures et dépenses directes d'exploitation

- Réparations et entretien (terminus et terrains)
- Autres

Location

- Bâtiments et terrains
- Voitures et équipement de service et de manutention
- Mobilier et équipement de bureau

Amortissement

- Bâtiments et terrains
- Voitures et équipement de service et de manutention
- Mobilier et équipement de bureau

Autres frais de terminus et de quai

Sous-total:\$

4- Frais d'entretien et réparations

\$(omettre les cents)

Salaires et GagesFournitures et dépenses d'rectes d'exploitation

- Achats et réparations de pneus et de chambres à air
- Pièces de véhicules
- Autres fournitures (huiles, graisse, etc.)
- Entretien du matériel du garage
- Travaux de réparation achetés à l'extérieur
- Autres (A préciser)

Location

- Bâtiment (Garage)
- Véhicules et équipement de service

Amortissement

- Bâtiment
- Véhicules et équipement de service

Autres frais d'entretien et de réparations

Sous-total:\$

5- Frais de ventes de trafic

\$(omettre les cents)

Salaires et GagesPublicitéEntretien d'équipement de bureauLocation

- Voitures des vendeurs
- Mobilier et équipement de bureau

Amortissement

- Voitures de vendeurs
- Mobilier et équipement de bureau

Autres frais de ventes et de trafic

(précisez)

Sous-total:\$

6- Frais de facturation et perception

\$(omettre les cents)

Salaires et Gages

Traitement des données (Equipement d'informatique)

Entretien d'equipement de bureau

Location

- Equipement de bureau

- Equipement divers

Amortissement

- Equipement de bureau

- Equipement divers

Autres frais de perception de facturation

Sous-total:\$

7- Frais d'assurances et réclamations

\$(omettre les cents)

Salaires et Gages

Frais d'assurances

- Frais d'assurances des véhicules
Responsabilité au tiers et dom-
mages matériels

- Frais d'assurances des véhicules
Accidents tous risques, feu, vol

- Frais d'assurances "cargaison"
pour les marchandises

- Autres paiements d'assurances
- y compris frais d'assurances
sur immeubles et structures

Autres frais d'assurance et réclamations

Sous-total:\$

8- Frais généraux d'administration

\$(omettre les cents)

Salaires et Gages _____Avantages sociaux (Assurance-chômage, fonds de pension) _____Taxes foncières (S'il y a lieu) _____Services extérieurs _____Frais de financement _____Frais divers (Dons, cotisations d'associations, etc.) _____Location - Bâtiments _____

- Mobilier et équipement de bureau _____

- Véhicules _____

- Autres _____

Amortissement - Bâtiments _____

- Mobilier et équipement de bureau _____

- Véhicules _____

- Autres _____

Autres frais généraux et d'administration _____

Sous-total: \$ _____

Total général de frais d'exploitation (B): \$ _____

Sommaire des revenus

\$(omettre les cents)

- Revenu net d'exploitation (A - B) _____- Activités diverses (précisez) _____

- Revenus _____

- Dépenses _____

- Recettes diverses (intérêts, dividendes, gains de capital, etc.) _____- Frais divers (intérêts versés, perte de capital, etc.) _____

- Bénéfices (perte) pour l'année avant l'impôt sur le revenu _____

- Provisions pour l'impôt sur le revenu _____

- Bénéfice net de l'exercice reporté à l'état des bénéfices non-répartis \$ _____

B I L A NACTIFDisponibilités

\$ (Quatre-vingt-cents)

- Encaisse et dépôts _____
- Comptes à recevoir
 - Comptes à recevoir - clients _____
 - Autres comptes à recevoir _____
- Matériel et fournitures en stock
 - Carburant _____
 - Pièces et fournitures _____
 - Pneus et chambres à air _____
 - Autres fournitures _____
- Frais payés d'avance _____
- Autres disponibilités _____

Sous-total disponibilités:

\$ _____

Placements à long terme _____Immobilisations

- Terrain, bâtiments et entrepôts _____
- Moins amortissement accumulé
(Bâtiments et entrepôts) _____
- Automobiles et véhicules
(Camions, tracteurs,
remorques et semi-remorques) _____
- Moins amortissement accumulé _____
- Autres biens et équipements _____
- Moins amortissement accumulé _____

Immobilisations (Autres que pour l'exploitation de
l'entreprise de transport)
- Coût original -

- Moins amortissement accumulé _____

Autres actifs (frais différés, etc.) _____Total de l'actif

\$ _____

PASSIF

\$ (Omettre les cents)

Exigibilités

- Prêts bancaires
- Comptes à payer
- Dettes courantes
- Autres exigibilités

Sous-total exigibilités:

Dettes à long terme

- Emprunts sur matériel et outillage
- Obligations et débentures
- Hypothèques à payer
- Autres prêts

Sous-total (dettes à long terme):

CREDITS DIFFERES

Capital

Capital-actions

- Actions privilégiées
- Actions ordinaires

Ou capital-proprétaire(s):

- Capital d'unique propriété ou capital social

Bénéfices non-répartis (D)

Sous-total capital:

Total du passif:

Etat des bénéfices non-répartis

- Solde du début de l'exercice (D)
- Bénéfice net de l'exercice (C)

Moins dividendes déclarés

- sur actions privilégiées
- sur actions ordinaires

Solde à la fin de l'exercice: \$

N.B.: N'oubliez pas de signer à la dernière page du questionnaire.

Employ - Classification et nombre habituellement employé

DECLARATION SUR L'ETAT FINANCIER

Total des recettes d'exploitation (A)

II- Frais d'exploitation

N'inscrivez que les frais d'exploitation relatifs au transport routier pour compte d'autrui et en location. Déclarez tous les autres frais dans la Section III :

1. Frais de transport

\$ (omettre les cents)

Salaires et gages _____
 Essence et carburant (sans la taxe) _____
 Taxe payée sur l'essence et le carburant _____
 Pneus et chambres à air _____
 Autres fournitures (huile, graisse, antigel) _____
 Transport acheté _____
 - transport routier _____
 - transport ferroviaire _____
 - autre transport acheté _____
 Dépenses de voyage _____
 Location _____
 - véhicules loués sans chauffeur _____
 - machinerie diverse _____
 Amortissement du matériel payant _____
 Autres frais de transport _____

Sous-total : _____

2. Frais de terminus

Salaires et gages _____
 Réparation et entretien de terminus et du matériel de terminus _____
 Location _____
 (bâtiments, terrains, autres) _____
 Amortissement _____
 (bâtiments, terrains, autres) _____
 Autres frais de terminus _____

Sous-total : _____

3. Frais d'entretien et réparations

Salaires et gages _____
 Autres frais d'entretien et réparations _____

Sous-total : _____

4- Frais de ventes de trafic

Salaires et gages _____

Autres frais de ventes de trafic _____

Sous-total : _____

5. Frais généraux et d'administration

Salaires et gages _____

Frais d'assurances, réclamations et
sécurité _____Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt
sur le revenu) _____Avantages sociaux (assurance-chômage,
fonds de pension) _____

Amortissement des bâtiments et du matériel _____

Autres frais généraux et d'administration _____

Sous-total: _____

Total des frais d'exploitation (B) _____

\$ _____

III - Sommaire des revenus

\$ (omettre les cents)

Revenu net d'exploitation (A - B)

Activités diverses (précisez)

(moins) Revenus _____
Dépenses _____Récettes diverses (intérêts, dividendes,
gains de capital, etc.) _____Frais divers (intérêts versés, perte
de capital, etc.) _____Bénéfice (perte) pour l'année avant
l'impôt sur le revenu _____(moins) provisions pour l'impôt sur
le revenu _____Bénéfice net de l'exercice reporté à
l'état des bénéfices (non-répartis

(c)

\$ _____

IV. - BILANActif :Disponibilités :

\$ (omettre les cents)

Encaisse et dépôts _____

Comptes à recevoir _____

Matériel et fournitures en stock _____

Frais payés d'avance _____

Autres disponibilités _____

Sous-total: _____

Placements à long terme _____

Immobilisations (de l'exploitation de l'en-
treprise de transport)

- coût original _____

Terrain, bâtiments et entrepôts _____

Moins: amortissement accumulé _____

Automobiles et véhicules (camions,
tracteurs, remorques et semi-
remorques) _____

Moins: amortissement accumulé _____

Autres biens et équipements _____

Moins: amortissement accumulé _____

Immobilisations (autres que pour
l'exploitation de l'entreprise
de transport - coût original) _____

Moins: amortissement accumulé _____

Autres actifs (frais différés, etc.) _____

Total de l'actif _____

\$ _____

Passif :Exigibilités :

Prêts bancaires _____

Comptes à payer _____

Dettes courantes _____

Autres exigibilités _____

Sous-total _____Dettes à long terme (ne pas inclure la
portion courante ou à court terme des
dettes à long terme) _____

Crédits différés _____

Avoir des actionnairesCapital-actions :

Actions privilégiées (nombre d'actions
émises) _____

Actions ordinaires (nombre d'actions
émises) _____

ou Capital-proprétaire(s) _____

Capital d'unique propriété ou capital-social _____

Bénéfices non-répartis _____

(d) _____

Total du passif

\$ _____

IX. Etat des bénéfices non-répartis

\$(omettre les cents)

Solde du début de l'exercice

(d) _____

Bénéfice net de l'exercice

(c) _____

Moins: dividendes déclarés

- sur actions privilégiées _____

- sur actions ordinaires _____

Solde à la fin de l'exercice

\$ _____

Je certifie, en toute bonne foi, que les renseignements fournis dans
cette déclaration sont complets et exacts, au meilleur de ma connaissance

Signature du déclarant: _____

Titre: _____

Date de la déclaration: _____

No de téléphone de l'entreprise:

ind. rég.

numéro

Québec,

Direction du Transport Routier des Marchandises
Ministère des transports.

N.B.

Le mot "rendement" mentionné à plusieurs reprises dans ce rapport se réfère à la production lequel mot nous semble être une traduction plus appropriée du mot "output" de la version originale anglaise.

Commission royale sur les transports

Volume III

Juillet 1962

Table des matières

	PAGE
Recommandations.....	469
Chapitre 1—Utilisation de la statistique des transports.....	476
Chapitre 2—Appréciation des données statistiques actuelles sur les transports..	490
Chapitre 3—Indice des prix de transport des marchandises.....	535
Chapitre 4—Relevé du trafic des produits industriels au Canada et examen des propositions faites aux États-Unis en vue de la tenue d'un recensement du transport.....	550
Chapitre 5—Relevé du transport des voyageurs et autres propositions.....	562
Appendice—Répertoire des séries statistiques publiées dans les périodiques du gouvernement fédéral et se rapportant aux transports (1960).....	570

Examen de la statistique fédérale des transports

Recommandations

Raison d'être

1. Les transports constituent une phase importante du processus de la production de l'industrie canadienne. Il importe de fournir promptement au public des renseignements précis et uniformes, afin qu'il puisse se rendre compte de l'efficacité des services de transport et du rôle qu'ils jouent dans notre vie économique. Au cours de la présente décennie, la concurrence est appelée à augmenter sur les marchés mondiaux et l'industrie canadienne aura besoin de services de transport bien organisés et peu coûteux afin de maintenir ou d'augmenter ses exportations. Pendant les années soixante également la concurrence s'intensifiera et la technologie continuera d'évoluer au sein de l'industrie des transports. En conséquence, le gouvernement du Canada devrait concevoir un programme susceptible de répondre aux besoins de données statistiques dans un avenir prévisible, où l'attention du public sera concentrée sur la concurrence entre les services de transport et la concurrence sur les marchés mondiaux.

2. Dans un tel climat le public aura besoin davantage de renseignements sur les services de transport susceptibles de prendre de l'importance, soit sur les transports par camion, par avion et par des moyens combinés. Le public aura également besoin d'être mieux renseigné sur l'efficacité relative des divers moyens de transport et de savoir dans quelle mesure les gouvernements les subventionnent. On devra s'efforcer davantage de fournir des données statistiques comparables, uniformes et suivies sur le transport par route, chemin de fer, pipe-line, eau et avion.

Relevé du transport des produits industriels au Canada

3. Un relevé du transport des produits industriels au Canada, semblable à celui qui fait partie du recensement des transports et qui aura lieu dès que le congrès des États-Unis aura fourni les fonds nécessaires, aiderait à répondre à ces besoins. Ce relevé serait fait au moyen des documents retenus par les expéditeurs de marchandises. Le Bureau fédéral de la statistique pourrait mettre au point des techniques permettant d'échantillonner les renseignements requis, d'abord à l'égard des industries importantes comptant un nombre commodément restreint de répondants et, plus tard,

relativement à toutes les industries de l'extraction, de la transformation et de la fabrication. En se fondant sur cette étude, on pourrait dresser une statistique du volume de transport effectué par chaque transporteur avec répartition selon le genre d'article, la région d'origine et la destination des expéditions et les recettes par tonne-mille. On pourrait faire tous les dix ans un relevé complet qui serait relié au recensement décennal de l'industrie, afin d'obtenir le volume global d'expéditions de chaque industrie. Des renseignements de cette nature permettraient de préparer chaque année des données statistiques fondées sur les relevés fragmentaires effectués entre les recensements. Si on constatait la nécessité d'interpolations plus précises, un relevé complet pourrait avoir lieu tous les cinq au lieu de tous les dix ans.

Les nouveaux renseignements recueillis au cours du relevé permettraient d'analyser beaucoup mieux le transport effectué par les voituriers qui se font concurrence ainsi que l'économie qu'il serait possible de réaliser au moyen de l'acheminement direct des marchandises. On disposerait ainsi pour la première fois d'une statistique sur le trafic comportant des renseignements uniformes pour tous les voituriers et comparables à d'autres séries statistiques, comme celle du commerce international préparée selon la classification type des marchandises du Bureau fédéral de la statistique. Un relevé du transport des produits industriels au Canada fournirait les données statistiques dont on a besoin pour analyser plus à fond le rôle que jouent les services de transport dans l'emplacement de l'industrie et les procédés de production. Les données statistiques recueillies au cours d'un tel relevé permettraient d'améliorer les prévisions relatives au transport des marchandises importantes ainsi que les estimations des frais futurs des voituriers et des prix de transport appropriés.

Relevé du transport des voyageurs

4. Afin d'améliorer les services, il faudrait organiser un relevé du transport des voyageurs en vue d'obtenir des données statistiques sur le nombre de voyageurs transportés d'une région à l'autre par chaque moyen de transport. Ce relevé, qui aurait lieu tous les cinq ou dix ans, serait fondé sur les rapports fournis par les transporteurs, les hôtels et motels, et par les voyageurs eux-mêmes. Les renseignements sur les tendances du transport des voyageurs ainsi obtenus seraient utiles aux voituriers et aux industries qui dépendent des voyageurs et des touristes. De même, les données statistiques qu'on obtiendrait au cours du relevé, ajoutées à une statistique améliorée sur le trafic commercial par camion, faciliteraient la répartition équitable des frais de construction et d'entretien des routes entre les particuliers et les usagers commerciaux.

470

Commission royale sur les transports

statistique du trafic préparée d'après la classification des denrées utilisée par l'Association des chemins de fer américains sera encore utile, quand il s'agira d'établir des comparaisons entre les chemins de fer. La revue *Waybill Analysis: All-Rail Carload Traffic*, publiée chaque année par la Commission des transports est assez précise et peut, sans être modifiée, rendre de grands services à bon nombre de ceux qui se servent de données statistiques. Il ne faudrait pas donner plus d'ampleur à l'échantillon servant à cette analyse des bordereaux d'expédition que si la chose est nécessaire à la préparation d'une statistique annuelle aux fins du projet de relevé du transport des produits industriels au Canada. Quoiqu'il ne soit pas nécessaire de changer la façon de préparer la publication *The Waybill Analysis*, il faudrait que la publication en soit confiée au Bureau fédéral de la statistique.

Rapidité du service

8. La rapidité et la fréquence du service assuré par les divers transporteurs constituent un aspect important du rendement en matière de transport. Le besoin de rapidité explique, par exemple, l'accroissement des expéditions par avion. Et pourtant il n'existe aucune statistique utile sur la vitesse et la fréquence des services. Les techniques d'échantillonnage devraient fournir le moyen de mettre au point une statistique utile sur le facteur temps dans les services de transport.

Intégration des données statistiques sur les services de voyageurs

9. Les données statistiques sur le transport des voyageurs qui sont éparpillées dans plusieurs périodiques devraient être intégrées dans une seule publication. Celle-ci devrait comprendre les résultats du relevé du transport des voyageurs.

Inventaire du matériel

10. Il faudrait établir le rapport entre les installations et le matériel des chemins de fer, des entreprises de camionnage, des lignes aériennes et des sociétés de transport maritime et les immobilisations ou dépenses en jeu. Le coût du programme relatif à l'utilisation de locomotives diesel devrait figurer à côté de la quantité de matériel et d'outillage acquise par chacun des principaux réseaux ferroviaires. Il faudrait également publier les sommes consacrées à l'achat d'avions et d'autre matériel par les lignes aériennes les plus importantes.

472

Indice des prix de transport des marchandises

5. L'établissement des prix des services de transport est d'une telle importance pour ce qui est de la concurrence entre transporteurs, la réglementation publique de l'industrie et les frais des grosses industries manufacturières et primaires qu'il faudrait établir un indice des prix de transport des marchandises, afin de combler l'énorme lacune qui existe actuellement dans notre statistique. Il faudrait publier des indices distincts des prix pratiqués par chaque mode de transport—chemin de fer, camionnage, lignes aériennes, compagnies maritimes—et des sous-indices appropriés pour les transports régionaux et les catégories de denrées importantes. En ce qui concerne le transport ferroviaire, on pourrait préparer un indice à l'égard des années 1954 à 1960 d'après la publication annuelle *Waybill Analysis* de la Commission des transports. Par la suite, la plupart des renseignements nécessaires à l'établissement d'un indice précis de prix de transport des marchandises pour tous les moyens de transport seraient obtenus au moyen du relevé du transport des produits industriels au Canada.

Perfectionnement des données statistiques actuelles

6. Il faudrait que le Bureau fédéral de la statistique réexamine les publications sur la statistique des transports du point de vue de leur conception. Si de nouveaux renseignements sur le transport sont recueillis au moyen d'un relevé du transport des produits industriels, on pourra s'en servir pour perfectionner certaines données statistiques existantes ou pour en remplacer d'autres. Chaque série publiée de renseignements statistiques devrait répondre à un besoin du programme général. A moins d'être revues périodiquement, les publications sur la statistique ont tendance à s'éterniser. En les remettant à jour, on pourrait éliminer les redondances, tels certains tableaux qui ont été publiés avec tant de retard dans *Railway Transport*, ou on pourrait remanier une publication vide de sens comme *Water Transportation*, qui ne renferme aucune définition essentielle et positive de ce qui constitue l'industrie canadienne du transport par eau.

Le remaniement des publications actuelles sur la statistique se ferait beaucoup plus facilement, si un comité de la statistique des transports était formé sous la présidence du statisticien du Dominion ou d'une personne nommée par lui. Les représentants du Bureau fédéral de la statistique devraient pouvoir s'associer à titre de membres du comité des représentants des entreprises de transport, des autorités fédérales et provinciales chargées de la réglementation et des importantes industries qui font usage de la statistique sur les transports.

7. Il faudrait cependant maintenir, essentiellement dans la même forme, les séries de données statistiques actuelles sur le transport. La sta-

471

Eldon: Statistique des transports

Changement technologique

11. Certaines données statistiques, comme la locomotive-mille, deviennent désuètes à mesure que s'opèrent des changements technologiques. Le c.-v.-mille fournirait une mesure plus homogène et plus précise du travail accompli lorsque le caractère d'une locomotive change. De nombreuses mesures de rendement et d'efficacité existent dans l'industrie des transports, et il est facile de faire un mauvais usage de cette statistique. Il serait utile d'expliquer l'emploi à faire et les limitations des données statistiques sur le rendement et sur l'efficacité technique et économique dans le texte des périodiques statistiques renfermant de telles données.

La main-d'œuvre à une époque de changements technologiques

12. Une statistique suivie et détaillée sur l'emploi, les heures de travail et les salaires payés dans l'industrie des transports a beaucoup d'importance lorsque la main-d'œuvre subit les effets des transformations technologiques et de l'automatisation. La continuité qui existait dans la statistique sur les gains et les heures de travail des employés de chemin de fer a été interrompue, lorsque les catégories d'occupations et la façon de rapporter les gains et les heures de travail ont été modifiées en 1955. La base du «nombre d'heures de travail accomplies» a été remplacée par celle du «nombre d'heures de travail rémunérées». Il faudrait que les chemins de fer fournissent au Bureau fédéral de la statistique, aux fins de la publication, des renseignements sur le nombre d'heures de travail de chaque catégorie d'occupation avec les données publiées avant la fin de 1955. Il devrait également exister des données sous cette forme afin qu'on puisse les comparer avec d'autres données statistiques sur le nombre d'heures de travail et les gains dans d'autres industries publiées par le Bureau fédéral de la statistique. Il faudrait également publier des séries de données statistiques comparables sur l'emploi, les heures de travail et les gains chez les autres transporteurs, soit les entreprises de camionnage, les lignes aériennes, les compagnies de transport maritime et les entreprises de transport urbain. Une statistique sur le chômage parmi les travailleurs des transports serait également utile.

Frais des voituriers

13. On réclame la publication des frais qu'occasionne aux voituriers le transport des marchandises et des voyageurs entre deux localités déterminées.

L'établissement d'une statistique des frais de certains services de transport se heurte habituellement à la difficulté que présente la répartition de frais communs importants. La Commission des transports pourrait trouver

473

une formule permettant de répartir arbitrairement les frais entre le service des voyageurs et celui des marchandises, ou entre le transport interurbain et suburbain des voyageurs. Il est certainement très important que les voituriers de même que la Commission des transports aient des renseignements aussi précis que possible sur le prix de revient du transport des voyageurs et des marchandises dans des cas particuliers. Il n'est cependant pas judicieux de fournir aux expéditeurs de marchandises le moyen de saper complètement le principe de la «valeur du service rendu» sur lequel les chemins de fer se fondent pour établir leurs prix. Si les expéditeurs connaissaient exactement les frais des voituriers, ils pourraient se servir de ces renseignements pour s'opposer à tout prix dépassant «le prix de revient du service». Par conséquent, même s'il y a lieu d'encourager les transporteurs et les autorités chargées de la réglementation à améliorer leur façon de déterminer les frais, il n'est pas dans l'intérêt général de publier des estimations des faux frais ou des frais variables des voituriers se chargeant de genres particuliers de transport. Ces objections ne s'appliquent toutefois pas aux *prix* des services de transport à l'égard desquels des données plus complètes sont nécessaires.

Industries spécialisées

14. Il est fort probable que certains modes de transport spéciaux gagneront en importance. On pourrait bien les considérer comme des industries distinctes justifiant la publication de données statistiques spéciales. Les entreprises de transport par camion du lait, des bestiaux et des automobiles, les entreprises de transport par camion-citerne, les démolisseurs et les entrepreneurs de transport tombent tous dans des catégories distinctes. Il serait utile de commencer à publier certaines données statistiques sur l'activité de chacun de ces groupes. Dans le domaine de l'emmagasinage et de l'entreposage des marchandises, il existe également quelques catégories distinctes qui méritent d'être traitées séparément comme, par exemple, celles des entrepôts en douane.

Subventions au transport

15. De nombreux renseignements sont maintenant disponibles sur les subventions accordées aux chemins de fer, mais il faudrait également publier des données statistiques sur les subventions directes ou indirectes que les gouvernements accordent à d'autres genres de transport. Il faudrait fournir des renseignements suffisamment complets sur le transport effectué par les camions commerciaux, les voitures privées et sur les voyageurs transportés, afin de pouvoir déterminer plus exactement à quel point les différents modes de transport routier sont subventionnés ou contribuent aux frais d'entre-

A74

Commission royale sur les transports

Responsabilité en matière de publication

19. La publication des données statistiques émanant du gouvernement du Canada incombe d'abord au Bureau fédéral de la statistique. Si le gouvernement veut exécuter un programme de statistique bien ordonné, il doit en confier tous les aspects importants à cet organisme. Il est vrai que les divers ministères et commissions du gouvernement doivent préparer des données statistiques convenant à leurs propres besoins. Il en est de même pour les maisons d'affaires lorsqu'il s'agit de la statistique des transports. Les données statistiques publiées ne répondent presque jamais à tous les besoins et, par conséquent, une statistique privée pour usage interne est une nécessité. Il y a danger que les données statistiques préparées par une commission ou un ministère remplacent celles du Bureau fédéral de la statistique. Une commission ou un ministère peut prétendre disposer de compétences techniques bien supérieures à celles du Bureau. Il est possible que ce soit vrai, mais les données statistiques préparées à l'intention du public par un organisme autre que le Bureau fédéral de la statistique sont susceptibles d'être moins satisfaisantes du point de vue de leur validité statistique et de leur comparabilité avec d'autres séries. Il est recommandé, par conséquent, que le Bureau fédéral de la statistique publie toutes les données statistiques émanant du gouvernement fédéral sous forme de périodiques. La publication *Waybill Analysis* que la Commission des transports publie annuellement peut être préparée de la même façon qu'à l'heure actuelle, mais le Bureau fédéral de la statistique devrait se charger de sa publication et de celle de toutes les autres séries statistiques régulières.

Chapitre 1

Utilisation de la statistique des transports

Dans quelle mesure les données statistiques sur les transports publiées par le gouvernement du Canada conviennent-elles aux fins auxquelles elles devraient servir? Nous nous efforçons dans ce volume de répondre à cette question. Pour parvenir à cette fin, il faut expliquer d'abord l'utilisation de la statistique des transports et ensuite le contenu des séries statistiques actuelles. Il devrait ensuite être possible de comparer la situation actuelle avec une situation idéale, et de faire des conjectures sur la façon de manier les données statistiques afin de rapprocher davantage les deux situations. En comparant une situation idéale avec une situation réelle, il est généralement pratique d'envisager les choses de loin. Dans le cas de la statistique des transports, une période comprenant une vingtaine d'années offre l'avantage parti-

A76

lien et de construction des routes en versant des taxes et des redevances à l'État. Il serait également utile de mettre au point une statistique montrant à quel point les services utilisés par les lignes aériennes sont subventionnés. Le voiturier subventionné a un certain avantage sur ses concurrents. Il en coûte quelque chose, du point de vue de l'efficacité, de recourir à des subventions pour favoriser l'acheminement par des moyens de transport qu'on n'utiliserait pas autrement. Étant donné qu'il importe d'employer le moyen de transport le plus efficace autant que possible, il faudrait que le public sache à quel point les divers moyens et entreprises de transport sont subventionnés.

Accidents

16. Outre la statistique actuelle sur les accidents qui se produisent dans chaque moyen de transport, il serait utile d'indiquer le coût des dommages à la personne et à la propriété ainsi que les sommes dépensées par les gouvernements et autres organismes en vue de prévenir certains accidents.

Retards

17. Le Bureau fédéral de la statistique devrait étudier les retards apportés à la préparation des publications annuelles sur les transports. En général, plus de six mois s'écoulent avant que ces publications paraissent. Lorsque ces publications tardent trop, les renseignements qu'elles renferment deviennent moins utiles alors qu'en hâtant la publication les données statistiques acquièrent plus de valeur. Ce n'est pas simplement en utilisant de meilleures machines de transformation des données qu'on évitera les retards considérables dans la publication, car des délais se produisent quand même. Il faudrait s'attaquer énergiquement aux problèmes que pose la prompt publication, que les retards proviennent de la lenteur qu'apportent les répondants à faire rapport au Bureau fédéral de la statistique ou de conditions existant au sein du Bureau (de l'insuffisance permanente de personnel, en particulier).

Coût du programme

18. Il est extrêmement difficile,—on pourrait même dire impossible,—de déterminer le coût de ce programme relatif à la statistique des transports, avant d'avoir conçu de nouvelles séries améliorées de données statistiques et d'avoir élaboré les méthodes à suivre. La forme que prendra ce programme dépendra des experts en sondages et en méthodes statistiques du Bureau fédéral de la statistique. Le coût du programme variera également selon que les modifications seront apportées toutes à la fois ou petit à petit.

A76

Eldon: Statistique des transports

culier de favoriser le plein épanouissement des méthodes perfectionnées permettant de recueillir et de classer les renseignements au moyen de calculateurs électroniques à grande vitesse et d'appareils connexes. L'application de ces méthodes par les voituriers et les services gouvernementaux de la statistique est en voie de se développer, mais n'a pas encore pris son plein essor.

Les transports en tant que partie du processus de la production

La statistique des transports sert à de multiples fins, mais nous pouvons les résumer en disant qu'on a besoin de données statistiques afin de comprendre l'industrie des transports en soi et, ce qui est peut-être encore plus important, afin de bien saisir les relations qui existent entre l'élément transport et les autres éléments du processus économique de la production et de la vente des marchandises. Le transport n'a pas d'existence propre. Dès que les affaires des autres industries s'améliorent ou fléchissent, les transporteurs s'en ressentent immédiatement. L'étroite interdépendance entre l'industrie et le transport suscite le besoin d'une statistique indiquant la part du transport dans l'ensemble de la production industrielle et de statistiques industrielles comparables au trafic et à l'établissement des prix du voyageur. La statistique actuelle considère à tort les transports comme une entité indépendante n'ayant aucun rapport avec les autres domaines de l'industrie.

Il n'y a donc pas de mal à faire ressortir nettement l'importance des frais de transport par rapport aux frais globaux de la production (surtout dans un pays où il y a de grandes distances à parcourir), des prix de transport par rapport aux frais et aux principes d'établissement des prix des entreprises commerciales, ainsi que l'effet que les frais de transport produisent sur l'emplacement des industries relativement aux marchés et aux sources d'approvisionnement. La statistique qu'on publie sur les transports devrait pouvoir servir à l'étude de ces relations.

En outre, on devrait disposer (et on dispose effectivement) de données statistiques sur les transports, afin de rattacher de façon générale les transports à la production globale de l'économie et au produit national brut. Les données statistiques sur le trafic ou sur l'activité de l'industrie des transports devraient paraître sous des formes permettant de s'en servir comme baromètres de l'activité économique de certaines industries et régions déterminées. Aussi importe-t-il à toutes ces fins que des données statistiques comparables sur le «rendement» des transports soient disponibles pour les divers modes de transport.

A ce stade, il faut être plus explicite. Il y a lieu de préciser l'emploi à faire de la statistique sur les transports, tant en ce qui concerne la statistique de l'industrie des transports même que celle reliant les transports aux autres secteurs de l'économie.

A77

Établissement des prix des services de transport

L'établissement des prix est un des domaines importants des services de transport sur lequel devrait porter la statistique qu'on publie. Le prix des services de transport est d'une importance primordiale pour l'industrie et pour les consommateurs qui doivent l'acquitter. Le prix que touche l'exploitant d'un service de transport influence considérablement son revenu et sa situation financière. En outre, le gouvernement réglemente en large mesure les prix des services de transport pour des raisons d'ordre économique bien fondées, soit pour empêcher une concurrence ruineuse entre les entreprises qui ont immobilisé de fortes sommes dans leurs installations et pour éviter des distinctions injustes susceptibles de mettre le public à la merci d'un voiturier monopolisateur. Par conséquent, l'établissement des prix de transport intéresse au plus haut point un très grand nombre de personnes, presque toutes les maisons d'affaires, le public consommateur, les organismes gouvernementaux de réglementation et les voituriers eux-mêmes, qu'il s'agisse des entreprises de camionnage, des chemins de fer, des sociétés de transport maritime, des sociétés de pipe-lines ou des lignes aériennes. Les prix des services de transport ont une importance primordiale pour ce qui est des affaires de l'industrie même des transports et de ses relations avec le reste de l'économie.

En conséquence, on pourrait s'attendre que les données statistiques publiées renferment de nombreux renseignements sur les prix de transport des marchandises et le revenu moyen par tonne-mille (ou une autre mesure du rendement des transports) des voituriers. On s'attendrait à trouver des données statistiques permettant, par exemple, d'établir une comparaison entre l'augmentation d'après-guerre des prix de transport pratiqués par les entreprises de camionnage ou les chemins de fer pour le transport des automobiles de l'usine au marché et l'augmentation des prix courants des automobiles. Or, comme nous le verrons au chapitre suivant, la statistique actuelle ne fournit aucun moyen de faire une telle comparaison. Par ailleurs, les données statistiques se rapportant directement aux prix de transport des marchandises ont presque exclusivement trait aux céréales. Aussi y a-t-il de graves lacunes dans les données statistiques relatives au revenu par unité de rendement ferroviaire. Pour le moment aucune statistique publiée ne reflète l'énorme importance de l'établissement des prix des services de transport.

Le prix est un des principaux aspects de la concurrence entre voituriers. Le prix est un des moyens grâce auxquels le transporteur bien organisé et dont les frais de manutention sont peu élevés parvient à s'attirer des affaires. Par conséquent, il serait utile d'avoir des renseignements assez détaillés sur les prix des services du transport des marchandises et des voyageurs offerts par les divers voituriers. Il serait utile d'avoir un indice des prix des

478

Commission royale sur les transports

normes de l'efficacité du rendement. Afin d'analyser le rendement, il faut pouvoir établir des comparaisons valables entre les frais des services semblables fournis par les divers voituriers.

Bon nombre des données statistiques dont on a besoin pour mesurer l'efficacité économique sont déjà publiées. Il existe une statistique sur le rendement exprimé en tonnes-milles brutes, en tonnes-milles nettes et en tonnes de marchandises transportées par les chemins de fer. Une statistique comparable est publiée à l'égard du service des voyageurs des chemins de fer. Pour ce qui est des autres transporteurs, les données sont en général moins détaillées et renferment plus de lacunes. Par exemple, on a des données statistiques sur le nombre de tonnes de marchandises expédiées par eau, mais non sur le nombre de tonnes-milles. Certaines mesures du rendement, surtout celles se rapportant aux chemins de fer, sont également exprimées en moyennes par dollar de marchandises payantes (par tonne de marchandises payantes et ainsi de suite). Toutefois, les frais des transporteurs sont publiés de façon telle qu'il est presque impossible d'établir un rapport entre les frais appropriés et le rendement. La façon de publier les données sur les dépenses se fonde sur un motif d'ordre financier, non pas d'ordre fonctionnel. C'est là une grave servitude lorsqu'il s'agit d'évaluer l'efficacité économique ou le rendement par rapport au prix de revient.

La difficulté tient en partie à ce qu'il n'est pas aisé d'obtenir une mesure unique du rendement d'une entreprise de transport. Le service de transport ne consiste pas tout simplement à acheminer une tonne de marchandise à un certain nombre de milles. Outre la distance et le volume, le service de transport des marchandises comprend un autre facteur, celui du temps. La vitesse du service entre souvent en ligne de compte, sinon aucune marchandise ne serait expédiée par avion. Les pertes et les avaries, qui occasionnent des retards et des contretemps, constituent un autre aspect des services de transport et le risque (ou manque de risque) de tels accidents peut influencer l'expéditeur dans son choix d'un voiturier. Les services spéciaux rendus par le voiturier, comme la réfrigération, l'aide qu'il fournit lors du chargement et du déchargement, l'avis d'arrivée à destination, la livraison à domicile et le privilège de réacheminer les expéditions en transit, sont tous des aspects des services de transport ou du rendement. Ils sont des éléments du rendement; ils déterminent si une expédition est bien faite ou mal faite.

Comme il n'existe aucune mesure unique du service de transport, même pour un mode de transport déterminé comme le chemin de fer, il est nécessaire de préciser une gamme considérable de données statistiques pour mesurer le rendement des voituriers. Nous avons besoin d'une statistique sur le volume des marchandises (en tonnes, par exemple), la distance, la vitesse et les services spéciaux. Il est possible de combiner différents aspects du rendement, tels les «tonnes-milles» qui mesurent à la fois le volume et la distance. Mais aucune unité unique de rendement ne peut être conçue pour tous les aspects

divers services de transport permettant d'établir un rapport entre celui-ci et les nombreux autres indices des prix de gros et des prix à la consommation publiés par le gouvernement fédéral. Il serait également utile d'avoir des renseignements sur les prix de transport de certains produits expédiés entre des régions déterminées, afin qu'un rapport puisse être établi entre les frais de transport et les autres frais inhérents au processus de la fabrication.

Efficacité des services de transport du point de vue économique

Un programme idéal de statistique des transports devrait également permettre de mesurer l'efficacité des services de transport. Deux aspects de l'efficacité devraient faire l'objet d'une statistique: l'efficacité technique et l'efficacité économique. L'efficacité technique porte sur le rendement des trains, des camions, des terminus et les nombreuses opérations mécaniques qui comportent la dispensation du service de transport. L'efficacité économique s'exprime en dollars; elle implique la dispensation du service optimum à un prix minimum. L'amélioration du rendement technique ne peut manquer d'entraîner une augmentation du rendement économique par suite d'une utilisation plus économique des ressources. La mesure de l'efficacité économique comporte le rapport entre le rendement ou service obtenu et l'apport fourni en main-d'œuvre, matériaux, installations et matériel, exprimés en dollars. Le coût par tonne-mille, par exemple, est une des données statistiques dont on peut se servir pour mesurer l'efficacité économique, à condition que la nature du service rendu et la localité où s'effectue le transport des marchandises soient bien spécifiées.

L'efficacité économique n'est pas facile à mesurer. Par exemple, l'objectif de l'efficacité économique ne peut pas s'établir simplement comme le minimum des frais globaux de transport pendant une période déterminée, ni comme la proportion minimum des dépenses nationales brutes consacrée aux transports. Une dépense plus forte pourrait procurer un bien meilleur service, qui aurait tendance à augmenter le produit national brut. Dans certaines circonstances, par exemple, on pourrait expédier plus de marchandises par avion; même si les frais de transport par tonne-mille étaient beaucoup plus élevés, la rapidité du service pourrait être telle que le marché d'un produit périssable s'élargirait considérablement. On ne peut, non plus, juger convenablement de l'efficacité économique d'après l'état du revenu d'un voiturier. Dans certaines circonstances la dispensation de services non rémunérateurs par les voituriers peut stimuler la production d'industries manufacturières ou primaires de façon avantageuse.

La mesure précise de l'efficacité économique peut exiger une grande variété de données statistiques sur les frais du service, l'importance du service ou du rendement (et la localité où ce service est assuré) et certaines

479

Eldon: Statistique des transports

du rendement. Il n'y a aucun moyen d'éviter la variété et la complexité des données statistiques dont on a besoin pour évaluer le rendement de façon appropriée, et les données existantes ne sont sans doute pas aussi variées qu'il le faudrait. On pourrait en même temps améliorer les publications statistiques courantes en expliquant davantage ce que représentent les chiffres des tonnes et des tonnes-milles, de même que certaines expressions compliquées comme «tonnes-milles brutes par train-heure». Le profane ne sait pas toujours s'il peut ou non se servir d'une expression particulière pour ses fins; il risque fort de mal les employer. Si les publications statistiques du gouvernement renfermaient plus d'explications, elles aideraient à comprendre les difficultés comme celle que présente la mesure du rendement des chemins de fer.

En outre, il est difficile d'évaluer les frais des voituriers par rapport au rendement ou aux services. La répartition des frais communs présente beaucoup de difficultés. La Commission des transports pourrait concevoir une formule arbitraire permettant de séparer les frais de transport des marchandises des frais de transport des voyageurs, ou de séparer les frais de transport interurbain des frais de transport des voyageurs abonnés. Les chiffres des frais que l'on obtiendrait seraient encore arbitraires, tout avisé que soit l'auteur de la formule. Néanmoins, les tendances des frais attribués pourraient être utiles, car elles indiqueraient si les frais de transport des voyageurs, par exemple, augmentent plus rapidement que les frais de transport des marchandises. Il n'est pas impossible de réaliser des progrès, mais les résultats statistiques exigent toujours une interprétation des plus avisées et des mieux éclairées. Quant à savoir quel trafic est rémunérateur et lequel ne l'est pas, on n'obtiendra jamais de réponse parfaitement claire.

L'exactitude de l'interprétation soulève la question des renseignements à publier et de ceux dont seuls les voituriers ou les autorités chargées de la réglementation devraient disposer. Il peut être nuisible de mal employer les données statistiques publiées. Or certaines statistiques se prêtent aisément à une mauvaise interprétation. Il est nettement dans l'intérêt de la Commission des transports, par exemple, de disposer de toutes les données statistiques sur les prix de revient et le rendement susceptibles de l'éclairer sur l'efficacité des diverses entreprises de transport. Cela ne veut pas dire que les renseignements doivent être publiés. De même, il est dans l'intérêt des voituriers concurrents de connaître mutuellement leurs frais. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer ou une entreprise de camionnage connaît les frais des autres transporteurs, elle dispose ainsi d'une mesure qui lui permet d'évaluer ses propres opérations et sa façon d'établir ses prix. À cet égard, si les frais de certains transporteurs sont publiés de manière compréhensible, il n'est que juste qu'on publie ceux de tous les voituriers, ceux des camionneurs, des compagnies de navigation, des lignes aériennes, des entreprises de pipe-lines et des chemins de fer. L'erreur dans ce cas pourrait être de ne publier que

partiellement ces renseignements, car cela pourrait être avantageux pour les voituriers à qui on aurait permis de garder le secret sur leurs frais. Enfin, il est nettement dans l'intérêt des expéditeurs et des maisons d'affaires en général de savoir combien le transport entre des localités déterminées coûte aux voituriers. Si ces renseignements étaient disponibles, les expéditeurs seraient en mesure de marchander et de faire baisser les prix de transport plus élevés que le prix de revient du service aux transporteurs.

La publication des prix de revient des voituriers aiderait les expéditeurs à s'appuyer sur le principe de la «valeur du service», sur lequel on se fonde pour établir les prix en ce qui concerne les produits qu'ils expédient. Il est dans l'intérêt public que les services de transport soient fournis aux expéditeurs à bas prix, mais il ne s'ensuit pas que l'élimination du principe de la valeur du service le soit également. Certains prix plus élevés que les frais globaux moyens des voituriers sont utiles du fait qu'ils compensent ces derniers des prix non rémunérateurs ou des prix de concurrence élevés qui ne couvrent que leurs dépenses variables ou leurs faux frais. Les prix non rémunérateurs peuvent être avantageux lorsque le rendement des usagers des services de transport des marchandises est très sensible aux frais de transport. Dans certaines conditions, les prix non rémunérateurs peuvent déplacer les importations ou provoquer une augmentation de la production et de l'emploi. Dans des cas extrêmes, lorsque les prix ne couvrent même pas les frais variables, les avantages qui en découlent peuvent suffire pour justifier une subvention de l'État à ce transport ou des prix compensatoires à l'égard d'autres expéditions qui sont moins sensibles aux prix de transport. Si le principe de la valeur du service se trouve suffisamment sapé à sa base, la seule autre solution sera une subvention de l'État.

Il semble sage, par conséquent, que les autorités chargées de la réglementation puissent disposer de nombreux renseignements sur les frais et le rendement des entreprises de transport, mais de ne pas fournir ces renseignements aux expéditeurs. Dans la pratique, les gros voituriers peuvent probablement estimer assez facilement leurs frais mutuels.

Des renseignements appropriés sur les prix des divers services de transport suffisent pour la publication régulière. Des données statistiques permettant de mesurer les divers éléments des services ou du rendement devraient être disponibles, mais il serait préférable de publier les revenus que les voituriers retirent des services plutôt que les prix de revient de ces services. Les revenus sont clairement définis, mais il est difficile de définir les frais et il est souvent peu facile de les répartir. En outre, en publiant des données sur les revenus il est possible d'établir des comparaisons entre les prix demandés par les voituriers pour des services semblables sans fournir aux expéditeurs une arme dont ils pourraient se servir pour faire baisser les prix de transport des marchandises. On ne s'attend évidemment pas que

482

Commission royale sur les transports

carburant et des matériaux, ainsi que l'utilisation de la main-d'œuvre. Pour ce qui est des lignes aériennes, la statistique doit porter sur les aéroports et les avions, le matériel et les problèmes spéciaux. En ce qui concerne le transport par eau, les ports et les canaux entrent en ligne de compte. Chaque mode de transport dispose de matériel spécial; il a des caractéristiques propres et, donc, des exigences particulières en matière de statistique.

Une grande partie des données afférentes à l'efficacité technique est destinée à l'usage de l'administration pour ce qui touche au rendement. Elles ne sont pas nécessairement celles dont le public a besoin. Les analystes de l'industrie du transport retireront, toutefois, d'utiles renseignements d'une telle statistique. Les mesures de production, comme les tonnes-milles brutes, les mesures d'utilisation du matériel, comme le pourcentage des locomotives-jours d'état de fonctionnement par rapport au total des locomotives-jours, ainsi que d'autres mesures de capacité et d'«apport» s'avèreront utiles non seulement aux voituriers eux-mêmes, mais aussi aux gens de l'extérieur qui désirent faire une étude de l'industrie des transports.

Prévisions à l'égard du transport

La statistique relative au rendement des voituriers ne tire pas toute son importance de la nécessité de mesurer l'efficacité économique ou technique. Des renseignements détaillés sur le trafic, par denrée et par région, ont une grande utilité dans les recherches effectuées sur les marchés. Des prévisions s'inspirant des données obtenues sur le trafic peuvent déceler les tendances qui se manifestent dans l'industrie et aider les entreprises à prédire l'état des affaires et les ventes possibles.

En outre, de telles prévisions sont utiles dans l'estimation des frais qu'auraient à subir plus tard les voituriers. Le coût du transport est rattaché au volume et à la localité où se fait le transport. La prévision des demandes relatives aux services de transport peut aider les voituriers et les autorités chargées de la réglementation à établir des prix de transport qui tiennent compte des réalités. Une statistique appropriée permet d'étudier les nouvelles tendances qui se manifestent dans le service du transport et le degré d'approbation que reçoivent du public des services comme le service rail-route, le service eau-route et le transport des marchandises placées dans des containers. Les voituriers comme les expéditeurs seront en mesure de prendre des dispositions plus efficaces s'ils disposent de données leur permettant de prévoir et d'estimer les tendances.

Bien que le trafic-marchandises joue un rôle particulièrement important dans l'économie, il ne faudrait pas négliger l'aspect utilitaire des études portant sur les tendances qui se manifestent dans le trafic-voyageurs. Les prévisions dans ce dernier domaine sont précieuses non seulement pour les lignes aériennes, les chemins de fer, les compagnies de navigation et les com-

tous soient d'accord à reconnaître qu'il serait sage de publier les frais des voituriers. C'est une question controversée.

Pour conclure, on a besoin de données statistiques permettant de mesurer et de favoriser l'efficacité économique dans l'industrie des transports. Il faudrait que des données statistiques comparables sur les divers services ou sur le rendement des différents modes de transport soient disponibles à tous. Une machine de bureau peut être emballée de façon différente selon qu'on l'expédie par avion ou par eau, d'où différence de poids, mais une tonne ou une tonne-mille de marchandises est à peu près comparable pour tous les voituriers. Il faudrait combler les lacunes de ces données statistiques.

Deuxièmement, des renseignements sur les prix de revient pouvant se rapporter aux fonctions ou services devraient être mis à la disposition des autorités chargées de la réglementation, afin d'encourager l'établissement de prix qui tiennent compte de la réalité et de favoriser l'efficacité des transports. Dans le climat de concurrence actuel les voituriers eux-mêmes semblent attacher de plus en plus d'importance aux frais, ce qui tend à augmenter l'efficacité des transports. Quant à la publication des prix de revient de services déterminés, c'est là une autre affaire. La publication de ces renseignements pourrait nuire financièrement aux voituriers en augmentant les pressions exercées en vue de les amener à réduire leurs prix.

Toujours au sujet des données statistiques sur l'efficacité économique, nous recommandons en troisième lieu que de nombreux renseignements sur les revenus que les voituriers reçoivent pour leurs services ou sur les prix qu'ils demandent soient mis à la disposition du public. Ces renseignements ne devraient pas être ensevelis dans un registre des prix, mais devraient paraître dans des publications statistiques régulières sous forme de tableaux montrant l'acheminement des marchandises (volume, distance, région et genre de denrées) au regard du revenu reçu, de même que dans des tableaux se rapportant au revenu provenant des services spéciaux.

Enfin, quelques explications sur la façon d'employer les données se rapportant au rendement des voituriers et sur leurs limitations augmenteraient l'utilité de la statistique publiée.

Efficacité technique

La diversité des services techniques prévus pour le transport des voyageurs et des marchandises par les gares et d'un terminus à l'autre entraîne une multitude correspondante de renseignements statistiques sur l'activité des voituriers. Dans le cas des chemins de fer, il faut établir des données statistiques appropriées sur l'utilisation de la force motrice, le chargement des trains de voyageurs et de marchandises, l'observance des horaires, la manutention aux gares, la répartition des wagons, la consommation du

483

Eldon: Statistique des transports

pagines d'autobus, mais aussi pour l'industrie du tourisme et de l'hôtellerie. La publication d'une statistique assez détaillée sur le trafic-voyageurs est d'une grande utilité.

Subventions aux voituriers

Les programmes de tarification des voituriers, le volume et la structure du trafic, de même que l'efficacité des services ont tous des rapports avec l'état financier des sociétés de transport. En pratique, la situation financière d'un grand nombre d'entreprises canadiennes de transport s'est améliorée grâce aux subventions qu'elles ont reçues de l'État.

Comme c'est le public qui doit payer et les prix de transport et les subventions, il a intérêt à ce que les transporteurs publient des rapports financiers. De tels documents, comme le montrera le prochain chapitre, sont déjà disponibles en beaucoup de détails pour le transport par chemin de fer et par eau, mais on dispose de bien moins de renseignements sur les services par camion et par avion. En outre, le public s'intéresse au montant et à la forme des subventions versées aux sociétés de transport. C'est dans le secteur du transport ferroviaire qu'on trouve présentement le plus d'informations satisfaisantes sur les subventions. Les renseignements donnés au public en matière de subventions accordées au transport routier, aérien et par pipelines sont très peu satisfaisants. Dans certains cas, la raison tient à ce que l'élément de subvention est déguisé ou difficile à déterminer. En ce qui concerne le transport routier, il se soutient sur notre continent une vive controverse afin de déterminer si les entreprises de camionnage par les droits de licence et d'autres taxes qu'elles paient contribuent équitablement au coût de construction et d'entretien des routes. Il faut pour répondre avec précision à une telle question faire une étude de la structure de la circulation sur certaines routes. Au Canada, nous ne disposons pas suffisamment de données statistiques sûres nous permettant d'analyser le camionnage commercial et d'autres modes de transport au regard des frais routiers.

Dans les cas où des subventions directes sont payées à l'industrie du transport, de tels renseignements doivent figurer dans la statistique publiée. Quelquefois, comme lorsqu'il s'agit de services fournis aux aéroports, aux ports et aux canaux appartenant à l'État, l'élément de subvention est incertain ou difficile à déterminer. Lorsque les subventions sont indirectes, il est dans l'intérêt public de fournir des détails statistiques pouvant en permettre l'estimation.

Statistique des accidents

Un autre secteur d'intérêt public est celui des accidents de transport. Les accidents sur les routes revêtent une importance particulière en raison

de leur fréquence et de leur gravité. Les accidents aériens et ferroviaires éveillent également l'intérêt du public. Il est donc utile de publier une statistique des accidents de transport et de l'accompagner de détails appropriés quant au lieu et à la cause, ainsi que des renseignements statistiques sur les pertes. La statistique actuelle dans ce domaine renferme assez de détails, mais elle ne fournit que peu d'informations sur les dommages causés aux personnes et à la propriété. Un autre important aspect de cette question des accidents est celui des sommes d'argent que dépense l'État en vue de leur prévention et des mesures de sécurité.

Conditions de travail

L'intérêt public se porte aussi fréquemment sur les conditions de travail qui existent dans l'industrie. Le domaine du transport ne fait pas exception. Il est souhaitable d'avoir une statistique détaillée des heures de travail, des salaires, de l'emploi et du chômage dans l'industrie des transports.

Il y a lieu de publier régulièrement, par région et par mode de transport, des renseignements sur les heures de travail et les salaires, ainsi que sur les congés et le surtemps rémunérés. De plus, il faudrait pouvoir comparer de tels renseignements avec d'autres du même genre se rapportant à d'autres industries, afin de permettre une comparaison entre les diverses industries. On devrait aussi disposer de ces renseignements pour une période considérable.

A une époque de rapide évolution technologique du transport, il est d'utilité publique d'avoir des renseignements sur les répercussions de tels changements sur l'emploi (et le chômage) dans certaines occupations particulières.

Économie urbaine

A venir jusqu'ici il peut sembler que l'industrie des transports soit une industrie interurbaine plutôt qu'urbaine. Toutefois, l'intention n'est pas de retrancher de la statistique du transport les accidents qui arrivent dans les rues des villes ni les conditions de travail qui règnent dans les entreprises de transport urbain. De plus, le transport urbain constitue un secteur important en lui-même et, dans certains cas, ne saurait être séparé du transport interurbain. Les chemins de fer fournissent des services de banlieue dans les grandes zones métropolitaines, comme le font également les compagnies d'autobus interurbaines. Les compagnies locales de transport en plus des services urbains, fournissent des services rattachés au transport interurbain de marchandises par chemin de fer. Les taxis offrent surtout un service urbain, mais ils peuvent aussi assurer le transport des voyageurs d'une ville à une autre. Une vue d'ensemble de l'industrie des transports requiert des données statistiques sur le transport urbain et interurbain.

486

Commission royale sur les transports

procurer les rapports qui manquent, les renseignements obtenus peuvent être inexactes. Ou la rapidité de la publication peut être trop coûteuse. L'importance d'une prompt publication de la statistique varie suivant l'usage qu'on en fait. Lorsqu'il s'agit de prévisions portant sur les tendances du transport ou de l'économie, il est très important de disposer promptement des renseignements nécessaires. Dans le cas d'une étude de situations à lente évolution, il importe moins que les données soient immédiatement disponibles. Il faudrait voir à publier la statistique dans un délai raisonnable afin de répondre aux besoins importants. Parfois on peut publier plus tôt des données mensuelles ou hebdomadaires présentant moins de détails. En d'autres cas, des données annuelles détaillées peuvent être importantes, même si elles ne sont pas promptement disponibles à la fin de l'année, tandis qu'une statistique générale publiée tous les mois peut ne pas répondre à un véritable besoin. Par des enquêtes qu'il mène en vue d'obtenir des informations et des commentaires sur les publications actuelles, le Bureau fédéral de la statistique prend conscience de l'importance qu'il y a de publier en temps opportun certaines séries statistiques particulières.

L'élément de continuité historique représente un autre important aspect des services statistiques. Pour ce qui est de certains usages, la disponibilité d'une série historique n'a aucune importance. En d'autres cas, cependant, elle est importante et son absence rend impossible toute analyse fructueuse. Une étude historique de la statistique se rapportant au transport, à la situation financière des voituriers, à la main-d'œuvre employée et au prix des services est assez courante et importante, semble-t-il, pour motiver un effort en vue de conserver des séries continues.

Il est parfois difficile d'assurer la continuité parfaite d'une série statistique sur une longue période. La locomotive d'aujourd'hui n'est pas celle d'il y a dix ans sous le rapport de l'apparence, de la consommation de carburant ou du rendement. Conséquemment, une locomotive-mille ou même un train-mille d'aujourd'hui ne représente pas tout à fait la même chose qu'en 1950. Une longue série historique de données statistiques sur les trains-milles peut paraître homogène, mais elle ne l'est pas. Une évolution technologique est intervenue. De même, les denrées changent avec le temps, et l'automobile d'aujourd'hui n'est pas tout à fait la même qu'en 1940. De plus, des produits tout à fait nouveaux viennent s'ajouter. De nouveaux genres de matériel et d'installations peuvent introduire d'invisibles discontinuités dans une série statistique. Un énorme placement de fonds dans des gares de triage à buttes ou dans des locomotives diesel peut entraîner une baisse marquée du coût de la main-d'œuvre affectée à l'aiguillage ou au transport d'une tonne de marchandises, et la série historique du coût de la main-d'œuvre induit en erreur à moins qu'on ne la rattache aux frais de dépréciation des cours et des locomotives pour la même période. Pour toutes ces raisons, la continuité historique ne peut être garantie.

488

En outre, il faut disposer de renseignements statistiques pour pouvoir étudier le rôle du transport dans l'économie d'une grande municipalité. Les problèmes de transport s'aggravent avec l'expansion des grandes agglomérations de population. C'est seulement par une connaissance approfondie de l'économie du transport urbain qu'il sera possible d'apporter des solutions aux problèmes que pose l'embouteillage de la circulation urbaine. Au lieu de procéder à de coûteux programmes de construction routière en vue de résoudre ces difficultés, on pourrait peut-être améliorer les services de banlieue des chemins de fer et des autobus ou prolonger, au moyen de subventions, des services de transport en commun. L'étude de ces problèmes et les solutions de rechange exigent des statistiques suffisantes en matière de transport urbain. Il faut des renseignements sur les tendances de la circulation des véhicules tant publics que privés, sur les frais et les revenus des compagnies de transport urbain, ainsi que sur les dépenses publiques relatives aux routes.

Défense nationale

Jusqu'ici, nous n'avons étudié que les applications du temps de paix de la statistique des transports. En temps de guerre, l'organisation complète des transports en vue de satisfaire aux priorités de guerre requiert la disponibilité d'une statistique suffisante sur la circulation et le matériel de chacun des divers modes de transport. Dans une guerre future ou en un temps de crise pour la défense, le classement des données au moyen de machines électroniques pourrait bien permettre une meilleure utilisation de la capacité de transport de la nation. La statistique passée des apports (installations, main-d'œuvre et matériaux) pourrait être rapprochée des éléments de la production, afin d'établir les fonctions de la production dans l'industrie du transport. Les tableaux qu'une telle étude fournirait seraient d'une très grande utilité dans l'élaboration de projets visant à assurer aux services de transport le maximum d'efficacité en temps d'urgence. Il est impossible d'élaborer en un instant la base statistique nécessaire. L'expansion de notre statistique du temps de paix, une étude plus poussée des tendances et du coût du transport, de même que l'emploi de nouvelles méthodes de classement des données en vue d'obtenir de prompts résultats amélioreront nos chances de mobiliser efficacement nos ressources en transport en un temps d'urgence nationale.

Opportunité et continuité historique

Une importante qualité de toute statistique, quel qu'en soit l'usage, est l'opportunité des renseignements publiés. Si la statistique du transport concernant l'année 1960 n'est pas disponible avant 1962, elle peut perdre une bonne partie de son utilité. Par contre, si on se hâte trop de publier des données statistiques sans prendre le temps d'en vérifier l'exactitude ou de se

487

Eldon: Statistique des transports

D'autre part, si la base d'une série statistique est changée en vue de la rendre plus exacte ou plus utile dans un contexte moderne, il est d'ordinaire possible de conserver la continuité historique en maintenant la série sur son ancienne base pendant un certain temps. Les divergences se manifestent alors. Des difficultés apparaissent lorsque la base d'une série statistique est changée et qu'aucun lien n'est fourni entre l'ancienne série et la nouvelle.

Par conséquent, les renseignements statistiques ne sont utiles très souvent que s'ils sont rapidement disponibles et que s'il est possible de les comparer avec d'autres des années précédentes. Cet aspect de la statistique actuelle des transports sera considéré dans l'évaluation des données existantes au chapitre suivant.

Évaluation de l'utilité des données statistiques

On a décrit dans le présent chapitre les nombreux usages auxquels était employée la statistique relative au transport. Il y en a certainement d'autres qui n'ont pas trouvé place dans cette description. Il n'est pas facile non plus de prévoir toutes les utilisations auxquelles la statistique peut servir. Il a été fait suffisamment mention, toutefois, de l'utilité de ces données pour pouvoir établir certains critères permettant de se prononcer sur la statistique actuelle.

Comment décidons-nous alors si une certaine série statistique (actuelle ou projetée) est utile ou non? L'utilité n'est-elle pas surtout une question d'opinion? Il est difficile assurément de décider quand une série statistique répond à un réel besoin. Des statisticiens expérimentés ont constaté que la meilleure façon de se renseigner là-dessus était d'arrêter sans avertissement la publication d'une certaine série. Si personne ne proteste, c'est donc qu'elle n'a aucune utilité et qu'elle peut en toute sécurité être discontinuée. Si, par contre, il s'élève de fortes protestations, le statisticien n'a simplement qu'à la faire paraître de nouveau et à s'excuser du retard.

La méthode proposée est quelque peu rudimentaire. Elle ne fournit aucun détail quant à la raison pour laquelle la série statistique ne serait plus requise. On n'y dit aucunement si elle a été soumise trop tard pour être utile ou si elle était trop compliquée, ou pas assez bien présentée, ou qu'elle ne répondait simplement à aucun besoin.

La logique ne nous mène qu'à mi-chemin lorsqu'il s'agit de décider si une série donnée répond à un besoin. Certains renseignements statistiques peuvent être si inexactes qu'ils semblent inutiles, mais même à cela les hommes d'affaires ont parfois à prendre des décisions exactes en se servant de renseignements incomplets. La statistique peut paraître insuffisante et pourtant être préférable à rien du tout. Puis il y a les nombreux cas douteux où une série pourrait avoir quelque utilité, mais sur laquelle on n'est pas suffisam-

489

ment renseigné pour savoir vraiment à quelle fin la faire réellement servir. Le nombre des abonnements souscrits à une publication statistique est un indice de son utilité, mais certains organismes et certaines bibliothèques s'abonnent à toutes les publications du gouvernement afin de compléter leurs collections. Il se peut que toutes ces publications ne servent pas. Puis, un petit nombre d'abonnés peut faire effectivement grand usage d'une publication. Dans le cas d'une association commerciale, une publication du gouvernement peut servir de base à une étude d'envergure distribuée à 1000 membres. Ou un professeur d'université peut s'inspirer d'une obscure série statistique pour écrire un ouvrage utile.

Le chapitre suivant débute avec une évaluation de la statistique actuelle des transports, au moyen d'une autre méthode, soit un questionnaire adressé à des établissements industriels qui pourraient utiliser de telles données.

À venir jusqu'ici, nous avons signalé un certain nombre de cas où une statistique des transports était requise et nous avons mentionné les genres de renseignements qui pourraient être publiés. Entre autres utilisations d'une telle statistique, mentionnons l'intégration des données relatives au coût du transport et au trafic et des renseignements sur les autres phases de la production des biens et des services. Il semble aussi que les renseignements portant sur la tarification des services de transport répondent à un présumé besoin. Les mesures statistiques de la production et de l'efficacité économique et technique devraient également avoir leur utilité. Il faudrait publier les rapports financiers des voituriers, de même que des états sur les subventions de l'État. Finalement, il faudrait tenir compte des besoins spéciaux en matière d'organisation de la défense en mettant au point une statistique avancée sur les apports et les rendements des transports. Dans la plupart des cas, on a besoin de données comparables pour tous les divers modes de transport. C'est là une industrie complexe qui intéresse chacune des régions du pays; il semble donc qu'elle requiert une variété déconcertante de renseignements statistiques détaillés. Au regard de l'aperçu donné ici des usages, nous passerons maintenant à l'étude de la statistique qui est publiée à l'heure actuelle en nous arrêtant particulièrement sur ses grandes lacunes et sur les moyens de les combler.

Chapitre 2

Appréciation des données statistiques actuelles sur les transports

Questionnaire à l'intention des préposés au trafic

En juillet 1960, un questionnaire a été adressé à 25 préposés au trafic employés surtout par des grandes sociétés manufacturières. On leur demandait: «Dans quelle mesure la statistique des transports publiée par le

401

Commission royale sur les transports

2. Employez-vous la publication *Carload Waybill Analysis*, que publie annuellement la Commission des transports? Dans le cas de l'affirmative, est-elle:

D'aucune utilité: 5 réponses

Utile en tous les détails [6]; utile dans son ensemble [4]; peu utile [6]; non 19.

3. Êtes-vous abonné à toutes les publications du Bureau fédéral de la statistique? Oui 3; non 19.

4. Combien de vos employés sont occupés à transmettre des renseignements au Bureau fédéral de la statistique? Aucun: 6 réponses.

A plein temps 1; à temps partiel 56. (Total déclaré par tous les répondants.)

5. D'après les dossiers de votre société, établissez-vous une statistique du trafic et du transport destinée à votre propre usage? Oui: 16; non: 5. Veuillez fournir des détails:

6. L'un des services statistiques suivants (si le gouvernement fédéral les mettrait à votre disposition) répondrait-il à un besoin de votre société? Aucun: 5 réponses.

a) Chiffres sur les chargements de camions semblables à ceux que l'on publie déjà sur les chargements de wagons [8].

b) Volume du trafic par denrées principales, selon la provenance et la destination:

Rail [1]; camions [1]; air [4]; eau [9].

c) Frais de transport des voituriers entre des localités déterminées:

Rail [6]; camions [7]; air [6]; eau [14]; pipe-lines [8].

d) Indice des prix de transport des marchandises:

Rail [13]; camions [13]; air [7]; eau [11]; pipe-lines [6].

e) Analyse du transport rail-route et du transport eau-route [10].

f) Analyse du transport dans des containers [12].

g) Statistique par téletype [1].

h) Statistique actuelle publiée plus tôt [9].

Une question traitait en particulier de *Waybill Analysis: Carload All-Rail Traffic*, publication annuelle de la Commission des transports comprenant des données statistiques sur les tonnes, les tonnes-milles, les parcours moyens et les recettes, classés suivant la denrée et suivant le genre du tarif de transport (voir l'appendice, p. 579). Six des 23 répondants croient utile le détail que renferme la publication, bien que celle-ci se fonde sur un petit échantillon (1 p. 100) du transport en wagonnées au pays. Quatre estiment que la statistique générale ou globale est utile, six que la publication est peu utile et cinq ne s'en servent pas du tout. Deux autres n'ont pas répondu à la question. De façon générale, les réponses aux questions touchant les données statistiques actuelles indiquent que la statistique du camionnage et la statistique ferroviaire (y compris *Waybill Analysis*) sont très utiles et qu'au moins un quart des préposés à l'expédition interrogés recourent «occasionnellement» ou souvent aux données statistiques sur toutes les catégories du transport interurbain.

gouvernement fédéral vous est-elle utile?» Le tableau 1¹ reproduit le questionnaire et résume les 23 réponses reçues. Les demandes du questionnaire avaient trait à l'utilité des données statistiques actuelles sur les transports et à la valeur de plusieurs propositions touchant de nouvelles séries statistiques.

D'après les réponses, la demande de données statistiques publiées par le Bureau fédéral de la statistique sur le transport ferroviaire et le camionnage était plus forte que celle de données portant sur les autres moyens de transport. Dans huit réponses on considérait la statistique ferroviaire comme «très utile» et dans sept autres on considérait comme telle la statistique sur le camionnage. Seul un répondant a déclaré que la statistique sur les pipe-lines et sur le transport urbain était «très utile» et quatre l'ont estimée inutile. Bien entendu, on peut présumer que les préposés à l'expédition des produits industriels auraient eu moins de raison de recourir à la statistique du transport urbain qu'à la statistique du transport interurbain.

TABLEAU 1—QUESTIONNAIRE ET SOMMAIRE DES RÉPONSES EN PROVENANCE DE 23 ORGANISMES

Dans quelle mesure la statistique des transports publiée par le gouvernement fédéral vous est-elle utile?

1. Êtes-vous abonné à l'une des publications du Bureau fédéral de la statistique portant sur la statistique des transports? Non: 6 réponses.

	Très utile	Emploi occasionnel	Aucun emploi
Camionnage.....	[7]	[4]	[2]
Chemin de fer.....	[8]	[3]	[2]
Air.....	[3]	[4]	[3]
Eau.....	[3]	[4]	[2]
Canaux.....	[3]	[5]	[2]
Pipe-lines.....	[1]	[5]	[4]
Transport urbain.....	[1]	[2]	[4]

¹ Des réponses ont été reçues des organismes suivants: Aluminum Company of Canada, Limited; Bathurst Power & Paper Company Limited; The British American Oil Company Limited; Canada Cement Company, Limited; Canadian Cannery Limited; Canadian Gypsum Co. Ltd.; Canadian Industrial Traffic League; Canadian Industries Limited; Crown Zellerbach Canada Limited; Dupont Canada Limited; DuPont of Canada Limited; Federated Co-operatives Limited; The Glidden Company Limited; Hiram Walker & Sons Limited; Hysky Oil & Refining Ltd.; Kraft Foods Limited; Lever Brothers Limited; Commission des transports du Manitoba; Northern Electric Company Limited; Robin Hood Flour Mills Limited; Standard Brands Limited; Swift Canadian Co., Limited; Union Carbide Canada Limited.

491

La grande majorité des sociétés comprises dans l'échantillon préparent leur propre statistique interne sur le transport. La nature de la statistique interne varie d'une société à l'autre. Un certain nombre de sociétés préparent des données statistiques détaillées sur les marchandises chargées ou déchargées, ou sur les marchandises expédiées par chacun des modes de transport. On enregistre communément les quantités expédiées aux entrepôts et aux endroits de distribution. Certaines sociétés enregistrent les réclamations pour perte ou pour dommage, ou encore les frais de surestaries, ou encore le coût des services locaux de camionnage utilisés. Jamais la statistique publiée ne pourrait répondre aux besoins de ce genre, car elle ne doit pas révéler les résultats d'exploitation des sociétés industrielles prises individuellement.

Aucun des répondants, de fait, ne s'est plaint de l'obligation de communiquer des renseignements au Bureau fédéral de la statistique. A supposer qu'on ait répondu parfaitement, un employé à plein temps et 56 employés à temps partiel ont été occupés à communiquer des données statistiques de 23 sociétés. Ce nombre ne paraît pas excessif: moins de trois personnes par société.

Une forte proportion des préposés au trafic qui ont répondu ont attesté le besoin des services statistiques supplémentaires. La demande la plus forte portait sur les «frais de transport des voituriers entre des localités déterminées», par camion (17 réponses), par chemin de fer (16) et par bateau (14). Il y avait aussi une demande considérable des renseignements sur l'établissement des prix des services de transport; 13 réponses ont signalé le besoin d'un indice des prix de transport des marchandises par chemin de fer; 13, d'un indice des prix du camionnage; 11, d'un indice des prix de transport par eau. Presque la moitié des répondants voulaient une statistique sur le volume du transport par chemin de fer et par camion, suivant les principales denrées et suivant la provenance et la destination. On a aussi demandé plus de données sur certaines innovations dans le transport des marchandises: le transport dans des containers (12 réponses), le transport rail-route et le transport eau-route (10). Plus d'un tiers des réponses manifestaient le désir d'une publication plus hâtive de la statistique actuelle.

L'ensemble de ces questions précises sur les besoins en statistique visent des renseignements qui ne sont pas publiés aujourd'hui, c'est-à-dire les lacunes qui existent dans la statistique actuelle. On demande nettement des renseignements qui combleraient les lacunes dans l'établissement des prix des services de transport, les frais de transport des voituriers, des détails sur le transport suivant les denrées et suivant la provenance et la destination, et des détails sur les nouvelles formes que revêt l'acheminement des marchandises. Les préposés au trafic, comme le montre le présent

402

échantillon, semblent assez satisfaits de la statistique actuelle, mais ils demandent également de nouvelles séries.

Les préposés au trafic ne sont pas les seuls à employer la statistique des transports, loin de là. On pourrait poser les mêmes questions à un groupe encore plus considérable d'usagers éventuels: analystes du marché, fonctionnaires de l'État et économistes-conseils. Les préposés au trafic ont été interrogés parce qu'ils forment un groupe spécialisé de l'industrie du transport. On a jugé qu'ils s'intéressaient plus qu'un groupe moins homogène à la statistique des transports et, par conséquent, qu'ils répondraient probablement mieux au questionnaire.

Portée des périodiques sur le transport

Plusieurs genres de publications gouvernementales peuvent contenir des renseignements sur le transport. Certains périodiques se spécialisent dans la statistique des transports. Certaines publications peuvent paraître annuellement, par exemple, *Railway Freight Traffic*, ou mensuellement, ou même plus fréquemment, par exemple *Carloadings*, que le Bureau fédéral de la statistique publie quatre fois par mois. La plupart des périodiques de l'État traitent entièrement ou surtout du transport sont préparés par le Bureau fédéral de la statistique, mais une exception notable est *Waybill Analysis: Carload All-Rail Traffic*, que publie annuellement la Commission des transports. Les publications spécialisées sur la statistique traitent presque toujours d'un seul mode de transport, sauf quelques exceptions, par exemple, lorsque le camionnage des principaux chemins de fer est inclus dans les rapports sur le transport ferroviaire. Au nombre des exceptions se trouvent deux publications qui traitent de plusieurs modes de transport; ce sont les périodiques *Travel between Canada and the United States* (publication mensuelle) et *Travel between Canada and Other Countries* (publication annuelle). En dehors de ces publications citées en exemple, il n'y en a aucune qui réunit avec succès les différents moyens de transport. La statistique existante n'unit pas les parties de l'ensemble de l'industrie des transports, surtout parce que les séries statistiques publiées relativement aux différents moyens de transport ne sont pas comparables.

Parmi les publications spéciales sur le transport tendant aux buts que nous poursuivons, se trouvent des périodiques traitant de l'entreposage et de l'emmagasinage, ainsi que de la production du matériel de transport. L'entreposage et l'emmagasinage sont étroitement liés au transport, dans la pratique. Il y a aussi un rapport étroit entre les stocks de produits industriels et le service des transports. De même, la production du matériel de transport, que ce soit du matériel roulant de chemin de fer, des bateaux ou des bicyclettes, a de l'importance par rapport au transport et au reste de l'économie.

404

Commission royale sur les transports

transport des marchandises dans les provinces Maritimes (publié dans le rapport annuel de l'Office fédéral du charbon). Il se trouve encore dans les rapports des organismes gouvernementaux des états financiers d'organismes gouvernementaux s'occupant des transports: le ministère des Transports, la Commission des transports, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et le Conseil des ports nationaux. Parmi les organismes gouvernementaux, nous pouvons inclure les chemins de fer Nationaux du Canada. En réalité, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien insèrent tous deux des parties consacrées à la statistique ainsi que des données financières (bilans et états de revenu) dans leurs rapports annuels. La statistique annuelle et la statistique historique de l'exploitation des lignes ferroviaires renferment beaucoup de matière qu'on trouve aussi dans les publications du Bureau fédéral de la statistique ayant trait au trafic, aux recettes et aux dépenses. Quelques données statistiques, comme la vitesse moyenne des trains de marchandises, figurent uniquement dans les rapports annuels des deux principaux chemins de fer.

Les rapports annuels des organismes gouvernementaux sont pour la plupart, et encore incidemment, une source de renseignements sur le transport au Canada. On doit principalement s'en remettre aux séries statistiques spécialisées que publient régulièrement les organismes de statistiques de l'État, surtout le Bureau fédéral de la statistique. Le présent rapport ne fait donc aucune recommandation au sujet de la teneur des rapports annuels des organismes gouvernementaux dans le domaine de la statistique. On estime que toutes les données importantes devraient être fournies dans les périodiques réguliers consacrés à la statistique, qu'il y ait ou non répétition de ce qu'on trouve dans les rapports des ministères. Par exemple, le rapport annuel du Conseil des ports nationaux contient sur les ports de la matière qui figure également dans le rapport sur la navigation (*Shipping Report*), que publie le Bureau fédéral de la statistique. Certains des renseignements touchant les prix d'affrètement que contient le rapport de la Commission maritime canadienne pourraient toutefois, et fort utilement, entrer dans les publications régulières sur le transport spécialisé.

Rapports entre le transport et les autres secteurs de l'économie

Outre les rapports spéciaux sur les transports et les rapports annuels des organismes gouvernementaux, dont les fins ne sont pas uniquement la statistique, il y a des publications du Bureau fédéral de la statistique et d'autres documents gouvernementaux qui renferment quantité de renseignements utiles sur les transports et qui traitent soit de l'économie en général, soit principalement de quelque autre sujet, où on ne mentionne qu'en passant le transport. Ces publications ont de l'importance parce qu'elles rattachent le transport au reste de l'économie.

406

Outre les publications traitant explicitement du transport, il y en a plusieurs qui en traitent incidemment. Par exemple, la publication annuelle *Grain Trade of Canada*, que prépare le Bureau fédéral de la statistique, contient des renseignements sur les prix de transport des marchandises par eau et par rail, sur les expéditions par eau, par rail et par camion jusqu'aux éleveurs à grain, et sur les quantités de grain emmagasinées dans les éleveurs. Les périodiques qui traitent principalement du grain contiennent tant de renseignements sur le transport, particulièrement sur l'emmagasinage, qu'ils sont dans la présente étude classés dans la catégorie des publications concernant l'entreposage et l'emmagasinage.

La statistique contenue dans l'ensemble des publications traitant principalement ou particulièrement du transport est résumée dans l'appendice; les pièces reproduisant exactement les tableaux contenus dans ces périodiques illustrent la présentation.

Rapports annuels des organismes gouvernementaux

Les rapports annuels de certains ministères de l'État contiennent eux aussi une statistique originale, qui ne se limite pas à la réimpression de publications ordinaires sur la statistique. Un exemple marquant en est le rapport annuel du Conseil des ports nationaux, qui renferme d'importantes données statistiques sur les marchandises qui passent par les ports relevant du Conseil. Le rapport annuel de la Commission des transports du Canada contient des renseignements très détaillés sur les dépenses relatives à la sécurité des passages à niveau; il donne aussi des détails sur les croisements superposés qu'on a approuvés et les contributions versées par la caisse des passages à niveau des chemins de fer pour la protection automatique et l'amélioration de la visibilité. A cet égard et en ce qui concerne d'autres renseignements, le rapport annuel de la Commission est une source de données statistiques détaillées qu'on ne trouve pas dans les périodiques réguliers du Bureau fédéral de la statistique.

Un autre rapport important est le rapport annuel de la Commission maritime canadienne, qui contient des renseignements sur les navires marchands du Canada et sur les prix de l'affrètement. La statistique de la participation des navires d'immatriculation canadienne au transport des marchandises canadiennes outre-mer s'y trouve également, ainsi que des renseignements sur l'activité des chantiers maritimes canadiens.

La Commission des grains du Canada, d'autre part, publie un certain nombre de tableaux statistiques se fondant sur les rapports reçus de tous les éleveurs titulaires de permis en vertu de la loi sur les grains du Canada. Des renseignements utiles sur le transport peuvent incidemment paraître dans d'autres rapports d'organismes gouvernementaux, par exemple, le détail des subventions au charbon versées en vertu de la loi sur les taux de

405

Eldon: Statistique des transports

Un exemple en est la statistique de l'imposition (*Taxation Statistics*) que publie annuellement le ministère du Revenu national. Ne se rapportant pas primordiallement au transport, cette publication offre des données financières sur les sociétés imposables entrant dans les catégories des chemins de fer, du transport urbain et du taxi, des autobus et des autres moyens de transport, des éleveurs à grain, de l'emmagasinage et de l'entreposage. Les lignes aériennes peuvent ne pas aimer être englobées dans la catégorie des «autobus et des autres moyens de transport»; mais, dans l'ensemble, les renseignements contenus dans la publication sont utiles en ce qu'ils rattachent les sociétés de transport imposables aux compagnies comprises dans d'autres industries.

Un certain nombre de publications ayant trait à l'emploi mentionnent le transport ou une catégorie du transport dans les tableaux statistiques. Un indice mensuel de l'emploi dans le transport et dans chacun des importants modes de transport paraît dans la publication mensuelle du Bureau fédéral de la statistique intitulée *Employment and Payrolls*. La même publication indique également les salaires et les traitements hebdomadaires moyens, ainsi que le nombre d'employés inscrits dans chacune des catégories. Les renseignements sont également fournis suivant les régions, les provinces et des régions urbaines choisies.

Des données sur les heures hebdomadaires moyennes, les gains horaires moyens et les salaires hebdomadaires moyens figurent dans les périodiques mensuels et annuels du Bureau fédéral de la statistique (*Man-Hours and Hourly Earnings*). Les travailleurs relevant de l'industrie du matériel de transport et du transport électrique et motorisé sont ici englobés. L'embauche et les congédiements dans les industries du transport, de l'emmagasinage et du matériel de transport sont rapportés dans la publication semestrielle intitulée *Hiring and Separation Rates in Certain Industries*. Il ne s'agit pas ici d'une liste complète de données sur le transport dans des publications traitant principalement de la main-d'œuvre et de l'emploi. La plupart des publications du Bureau fédéral de la statistique sur la main-d'œuvre et l'emploi contiennent une catégorie du transport. Cependant, on y trouve quelques lacunes. On recommande d'inclure dans la publication intitulée *Man-Hours* les chemins de fer, les camions et les navires. Les employés appartenant à chacune de ces catégories devraient figurer séparément de même que les employés relevant des secteurs du matériel de transport et du transport électrique et motorisé, qui figurent déjà.

Les publications ayant pour objet la statistique et qui traitent des prix contiennent des indices des prix au consommateur dans les catégories suivantes: transport; dépenses d'automobile; nouvelles voitures de tourisme, essence; transport local; billets de tramway et d'autobus. Il est remarquable qu'on ait omis de la publication *Prices & Price Indexes* les indices des prix s'appliquant au transport des marchandises.

497

De son côté, la publication annuelle *National Accounts* (comptes nationaux) renferme des renseignements sur les subventions au transport accordées par le gouvernement fédéral, sur les taxes provinciales s'appliquant à l'essence et aux véhicules motorisés et sur la contribution du transport et de l'entreposage au produit national brut (au coût des facteurs), aux bénéfices des sociétés commerciales et à d'autres groupes nationaux.

Le transport est également inclus dans les catégories «transport, entreposage et commerce» et «matériel de transport» dans le tableau qui, portant sur les entrées et les sorties, est compris dans l'étude du Bureau fédéral de la statistique sur la vente de marchandises et la dispensation de services entre industries, 1949. Il vaudrait la peine d'inclure éventuellement des renseignements explicites sur le transport seul, et même sur les modes individuels de transport, dans des études semblables portant sur les frais et le rendement dans l'ensemble de l'économie.

Enfin, des données sur le transport paraissent dans un certain nombre de publications utilisées par des gens qui ne sont aucunement spécialistes en transport. Les usagers ordinaires des renseignements statistiques ou encore les spécialistes en des domaines autres que le transport peuvent souvent trouver que le chapitre traitant des transports dans l'*Annuaire du Canada 1959*, donne suffisamment de détails. La matière qu'on trouve dans ces publications et dans la revue mensuelle *Revue statistique du Canada* est ordinairement semblable à celle qu'offrent, avec plus de détails et plus tôt, les publications spécialisées en transport. D'autre part, le *Bulletin quotidien* du Bureau fédéral de la statistique peut attirer l'attention de tout usager du service sur une publication spécialisée en transport qui aurait paru justement ce jour-là et lui donner en même temps un sommaire de la statistique. D'un autre côté, dans le numéro du 17 mai 1960, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des estimations en tonnes-milles du transport interurbain suivant chaque mode de transport (transport ferroviaire, transport routier, transport par eau, transport par avion et pipe-lines à pétrole); ainsi qu'une répartition proportionnelle, comportant des séries distinctes pour les années 1938 à 1958. Bien que la publication ne soit pas spécialisée, le *Bulletin quotidien* peut de temps à autre se révéler utile à tout usager de la statistique du transport.

Sommaire de la matière contenue dans les périodiques spécialisés en transport

Ce qui précède suffit pour indiquer le volume considérable des données statistiques publiées au sujet du transport dans diverses publications. Il convient d'en dire ici davantage au sujet de la nature exacte de la statistique du transport qui paraît aujourd'hui. Il sera alors possible de chercher à faire

des recommandations plus précises en fait d'améliorations, une fois qu'auront été clairement définies les lacunes et les faiblesses de la statistique actuelle. Nous ne traiterons en particulier que des publications spécialisées en transport. C'est là que doivent commencer les améliorations.

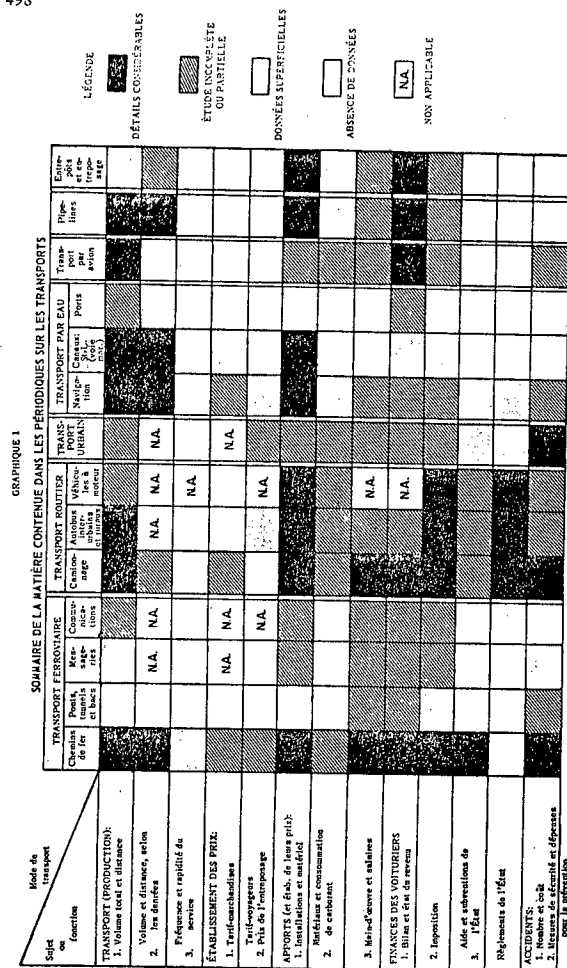
Un vaste sommaire de la matière des publications spécialisées en transport (y compris toutes les publications décrites dans l'appendice) est présenté dans le graphique 1. La classification des données statistiques utilisées dans le graphique 1 est effectuée (1) selon le mode de transport et (2) suivant le sujet ou la fonction dont traite la statistique¹. Le graphique montre la portée de la matière: détails considérables; étude incomplète; données superficielles; absence de données. Les secteurs sur lesquels se concentre présentement la statistique se voient facilement dans le graphique; il est alors possible d'apprécier l'importance des lacunes.

Les sujets que présente la colonne de gauche du graphique 1 sont les aspects de l'exploitation et du financement du transport sur lesquels il pourrait être nécessaire de renseigner le public. L'analyse faite dans le premier chapitre a démontré le besoin d'une statistique sur l'établissement des prix des voyageurs: prix de transport des marchandises, prix de transport des voyageurs et prix de l'entreposage. Les réponses données au questionnaire ont attesté le besoin d'un indice des prix de transport des marchandises. On a réclamé aussi une statistique sur le volume du rendement (trafic) des voyageurs. Les réponses au questionnaire ont révélé le besoin d'une statistique du transport suivant les denrées, la provenance et la destination. La statistique mesurant le rendement économique, dans le graphique 1, entre d'habitude sous la rubrique du transport (volume global), car elle combine certaines données du prix de revient (ou parfois les recettes des voyageurs) avec des mesures de rendement, par exemple, «les recettes des trains de marchandises par train-mille». Les données statistiques relatives à l'efficacité technique ne sont pas classées séparément, mais elles sont insérées dans le rendement ou le «volume global et la distance». La classification adoptée dans le graphique 1 ne se rattache pas explicitement à l'emploi, mais plutôt à la nature du sujet de la statistique. Les usages peuvent n'être pas toujours discernables objectivement, tandis que le sujet des séries statistiques peut se définir plus précisément. La classification met donc l'accent sur certains aspects du transport. Un de ces aspects est le rendement ou le transport (volume, distance, rapidité) ainsi que les données sur les denrées qu'il faut pour les intégrer dans les données concernant les autres industries. Un sujet distinct est l'établissement des prix de transport. Un autre aspect est l'apport: installations et matériel,

¹ Les jugements sur l'étendue de la matière comprise dans chaque carreau du graphique se fondent sur une description détaillée des données statistiques disponibles quant à chaque sujet et quant à chaque moyen de transport. Le détail de la matière n'est pas reproduit dans le rapport, mais il se trouve dans les documents de travail que renferment les dossiers de la Commission royale d'enquête sur les transports.

498

499



Eldon: Statistique des transports

matériaux et carburant, main-d'œuvre nécessaire à la prestation du service de transport. Il y a aussi l'aspect financier. Il peut parfois être difficile d'intégrer les données financières dans les données relatives à l'apport et à la production, mais elles font partie d'un élément unique: l'armature du service des transports au Canada. Les règlements gouvernementaux et les accidents sont d'autres aspects du service des transports. Les règlements peuvent entraîner des frais, tout comme les mesures de sécurité; c'est ainsi que ces particularités du service des transports s'insèrent dans le même élément. Ainsi, les catégories de sujets se rattachent largement aux différents usages qu'on peut faire de la statistique; mais les sujets et les usages, quoique conciliables, ne sont pas identiques. Il n'est pas nécessaire que toutes les classes s'adaptent l'une à l'autre. Chaque catégorie de données statistiques a des usages distincts indépendamment de la nécessité de rassembler toutes les séries. Un bon programme en matière de statistique, vise à l'utilité maximum de chaque catégorie, ainsi qu'à une portée et une coordination suffisantes de toutes les catégories de données publiées sur le transport. Les catégories du graphique 1 n'embrassent pas tous les sujets, ne se rattachent pas à tous les emplois. Mais elles servent à classer les séries statistiques disponibles, dont on peut dès lors apprécier l'utilité.

Nous pouvons voir, d'après le graphique 1, qu'il existe pour les chemins de fer et les camions une statistique plus détaillée que pour les autres moyens de transport. Les détails sont particulièrement nombreux dans le cas du transport ferroviaire. Cependant, même pour le transport ferroviaire, il y a des lacunes. L'une est l'absence complète de renseignements sur les règlements gouvernementaux, tandis que beaucoup de détails sont donnés sur ce sujet relativement aux camions. On publie des données superficielles sur la fréquence et la rapidité du service ferroviaire (en réalité, aucune sur la fréquence). On a jugé que les renseignements disponibles sur les prix de transport des marchandises et les prix de transport des voyageurs, ainsi que sur la consommation des matériaux et du carburant, sont incomplets ou ne traitent du sujet que partiellement. Relativement au transport routier, les données sur le transport d'après les denrées n'offrent qu'une étude partielle, tandis qu'il n'y a rien sur les prix de l'entreposage exigés par les sociétés commerciales de camionnage, ni sur la fréquence et la rapidité du service.

Les données statistiques courantes ont trait seulement à une partie du transport urbain, sauf dans le cas des accidents. La statistique relative aux entreprises de moindre importance, comme les messageries, les transbordements, les ponts et les canaux, est fragmentaire. Voici les lacunes les plus remarquables qu'on a relevées: (1) aucun renseignement relatif au transport aérien selon les diverses denrées; (2) peu au sujet du volume des marchandises entreposées—la statistique se rapporte surtout au grain—; (3) aucun renseignement sur les prix de transport par avion et par pipe-lines, ainsi

que sur les prix de l'entreposage, tandis que les renseignements sur le tarif du transport maritime ne se rapportent qu'au grain; (4) aucun renseignement sur les subventions que l'État accorde au transport maritime, aérien, par pipe-lines, aux entrepôts, seulement des renseignements superficiels au sujet des subventions accordées au transport urbain; (5) les données statistiques concernant les lignes aériennes sont incomplètes sous plusieurs rapports: installations et matériel, consommation de matériaux et de carburant, main-d'œuvre. Les lacunes relatives aux ponts, aux tunnels et aux bacs transbordeurs, aux messageries et aux communications par chemin de fer ne sont peut-être pas très importantes. Toutefois, il serait peut-être utile d'avoir plus de données au sujet des ports et des canaux.

Avant de se prononcer sur ces questions, il faut cependant attendre une étude plus poussée de la teneur des séries statistiques représentées par les carrés du graphique 1. Le contenu de chaque publication statistique est énoncé séparément dans un répertoire, en appendice, auquel s'ajoutent des pièces à l'appui. Les publications y figurent d'après le mode de transport auquel elles se rapportent et selon le sujet qu'elles traitent: transport ferroviaire, routier, urbain, maritime, aérien, par pipe-lines, entrepôt, matériel de transport. Mais dans le texte du rapport nous suivrons l'ordre établi dans le graphique 1. Les séries statistiques qui n'ont guère trait au périodique où elles se trouvent seront classées selon le voiturier et le sujet, et on verra si la statistique de chacune de ces catégories est suffisante. Nous fournirons peu de détail relatifs aux publications d'où elles sont tirées.

Trafic: volume, vitesse et distance

Le graphique 1 indique la quantité considérable de données publiées au sujet du volume global du trafic des marchandises pour chacun des principaux voituriers. Ces données statistiques font état du volume, de la distance, de la rapidité et de la fréquence du service. «Les tonnes» et les «wagons-milles» servent à mesurer le volume, «le parcours moyen», la distance; les «tonnes-milles» ou les «wagons-milles» servent à mesurer conjointement le volume et la distance. Il semble n'y avoir aucune donnée statistique au sujet de la fréquence des services et aucun renseignement sur la rapidité des services, si ce n'est la vitesse moyenne des convois ferroviaires de marchandises (en milles par heure) et «la ponctualité» des trains de voyageurs. Étant donné que les manutentions au terminus peuvent engendrer une perte de temps dans les déplacements des trains de marchandises, il y aurait peut-être lieu de relever au moyen d'un échantillonnage le temps qui s'écoule entre le chargement des marchandises au point de départ et le déchargement au lieu de destination ou encore entre le moment de la préparation du connaissement et celui de l'avis de l'arrivée des marchandises.

502 Commission royale sur les transports

commerce international. La publication annuelle fournit les mêmes renseignements. Elle indique le nombre de tonnes au lieu d'expédition et au lieu de destination (voir l'appendice, p. 571), mais elle n'établit pas de rapport entre la provenance et la destination des expéditions, ce qui restreint sensiblement l'utilité de la série. Comme la publication ne fournit pas de données distinctes sur les importations transportées par voie maritime et des envois expédiés par rail depuis des stations canadiennes et que les exportations par voie maritime sont comprises dans les marchandises à destination de stations canadiennes, l'utilité s'en trouve restreinte. Il n'est pas possible de distinguer les envois en régime intérieur des envois internationaux. La publication annuelle intitulée *Railway Transport, Part V: Freight Carried by Principal Commodity Classes*, qui fournit des renseignements semblables à l'égard de chacun des 22 chemins de fer du Canada, présente les mêmes lacunes.

Dans *Waybill Analysis, Carload All-Rail Traffic*, publiée annuellement par la Commission des Transports, on emploie aussi la classification de l'*Association of American Railroads* pour ce qui a trait aux denrées. La publication ne se contente pas d'indiquer le nombre de tonnes de marchandises transportées. Les chargements de wagons, les tonnes payantes, les tonnes-milles, les wagons-milles et le parcours moyen servent de mesures du rendement des chemins de fer par denrée. Ces renseignements sont complétés par des données statistiques sur les recettes moyennes par tonne-mille, une mesure approximative du coût de production, et par des renseignements relatifs au genre de prix de transport (voir l'appendice p. 579). La répartition par région est très générale. Le transport des marchandises en provenance et à destination de l'Est, de l'Ouest et des Maritimes est indiqué séparément, mais une fois de plus les tableaux statistiques ne révèlent aucun rapport entre la provenance et la destination des envois. De plus, étant fondées sur un échantillon représentant 1 p. 100 des bordereaux d'expédition des chargements de wagons, ces données sont peu sûres, surtout pour ce qui a trait aux détails. Toutefois, 6 des 23 personnes qui ont répondu au questionnaire (tableau 1) ont déclaré que la publication leur était utile «en détail», ce qui prouve que les renseignements sont assez exacts.

L'analyse des bordereaux d'expédition comporte d'autres lacunes; elle ne fait pas mention du transport des marchandises outre-frontière ni du transport en wagons-milles incomplètes. La Commission n'a tenté qu'une fois de faire état de cette question, mais elle a dû abandonner en raison de la somme de travail que cette tâche comportait. La publication ne fournit aucun renseignement relatif au transport effectué par des moyens divers, comme les expéditions par les lacs et par chemin de fer. Il serait particulièrement utile d'avoir des données relatives au transport des marchandises exportées et importées. Des données statistiques sur le transport par divers moyens (cette lacune de la statistique actuelle est un des points sur lesquels la critique

à destination. Le volume, la vitesse et la distance sont les principaux aspects du rendement du transport; toutefois, les services spéciaux comme la réfrigération, la mouture en cours de route, l'aide accordée lors du chargement et du déchargement font aussi partie du service de transport. Les aspects des services spéciaux varient d'une façon marquée d'un voiturier à l'autre et les publications statistiques relatives au transport renferment peu de renseignements au sujet de l'étendue de ces services. Les données statistiques concernant le transport des marchandises peuvent servir à une variété d'emplois: appréciation de l'efficacité économique du transport, prévision du volume du transport et des ventes, calcul des frais des voituriers.

La statistique relative au trafic comporte une autre importante particularité en ce qu'elle permet une ventilation selon la denrée et la région. Sans cela, il est difficile de rattacher les données à des industries ou des régions déterminées du pays. À certains égards, chaque région du pays a ses propres problèmes économiques et peut être traitée comme une entité économique. L'analyse de plusieurs questions de politique économique régionale comme, par exemple, les relations fédérales-provinciales, exige des données régionales. La question du transport est souvent importante dans l'étude de l'économie régionale. La statistique du trafic fournit d'importantes données sur les régions et on remarquera les lacunes graves à ce sujet. Les lacunes des données relatives aux marchandises sont assez importantes toutefois pour justifier l'addition d'une ligne distincte concernant le «trafic selon les denrées» dans le graphique 1. Pour ce qui a trait au transport interrégional, la statistique du volume du rendement est publiée avec force détails.

On publie quatre fois par mois (voir l'appendice pp. 570-571) des renseignements relatifs aux chargements de wagons de chemin de fer, visant 47 denrées, et le trafic de marchandises en wagons-milles incomplètes. La répartition par région est très générale: l'Est et l'Ouest du pays; en conséquence, elle n'est pas très utile. On ne publie pas de renseignements correspondants au sujet des chargements de camions ou camionnées. Des données statistiques à ce sujet seraient précieuses, car l'ensemble constituerait un baromètre économique utile, disponible peu après la fin de chaque période, nous l'espérons. Chaque mois, il est possible d'obtenir des renseignements plus détaillés sur le transport des marchandises effectué par tous les voituriers; chaque année, il est possible d'obtenir plus de précisions, mais souvent cette documentation n'est publiée que plusieurs mois après la fin de l'année.

Pour ce qui a trait au trafic ferroviaire, le nombre de tonnes de marchandises acheminées figure dans la livraison mensuelle de *Railway Freight Traffic*, brochure publiée par le Bureau fédéral de la statistique. La classification des denrées est celle de l'*Association of American Railroads*. Elle ne correspond pas à la classification employée par le Bureau fédéral de la statistique à l'égard d'autres séries statistiques, comme, par exemple, le

503

est générale) favoriseraient l'acheminement direct et aideraient à coordonner tous les modes de transport. La bonne coordination des moyens peut favoriser l'efficacité économique des transports¹.

Dans les données statistiques actuelles se rapportant au transport des marchandises, il n'y a aucune analyse du transport par le service rail-route (actuellement indiqué globalement, sans subdivision par denrée), du transport par le service rail-eau ni du transport dans des containers. Comme les réponses au questionnaire le montrent, une statistique des déplacements effectués conjointement par rail et par camion ou par rail et par eau et une statistique relative aux innovations apportées au service du transport des marchandises seraient très précieuses.

En plus des données statistiques publiées au sujet du nombre de tonnes et de tonnes-milles, il y a divers autres renseignements relatifs au trafic qui ne comportent pas de répartition selon les denrées. Le nombre de tonnes-milles, de wagons-milles, de trains-milles, de locomotives-milles, de voyageurs-milles paraît sous diverses formes dans les livraisons annuelles et mensuelles de *Railway Operating Statistics*. Cette publication renferme aussi diverses moyennes, comme les recettes par unité de parcours (par train-mille ou par tonne-mille de marchandises, par exemple) ou encore le rendement d'exploitation (comme la moyenne de tonnes-milles par wagon-mille chargé). Dans l'appendice, p. 577, ces renseignements sont fournis séparément pour les chemins de fer Nationaux du Canada, le Pacifique-Canadien et l'ensemble de 22 chemins de fer du Canada. Des renseignements semblables sur chacun de 22 chemins de fer figurent dans *Railway Transport, Parts I and IV* (voir l'appendice, pp. 572-573 et 575-576). Si on les emploie convenablement, plusieurs de ces moyennes constituent des indices de l'efficacité technique ou économique des chemins de fer. Mais, avant que des données statistiques de ce genre puissent servir à cette fin, elles doivent être interprétées avec intelligence. Il serait peut-être utile que la préface de ces publications renferme plus d'explications au sujet des lacunes et des emplois de ces données statistiques.

Les mesures de rendement des autres secteurs de l'exploitation ferroviaire sont contenues dans des publications distinctes qui traitent respectivement des messageries, des communications, des ponts, des tunnels et des bacs transbordeurs. La publication concernant les messageries ne fournit aucun renseignement important quant au volume du transport par messageries, si ce n'est la valeur des articles ainsi expédiés (voir l'appendice, pp. 582-585). Une statistique sur les wagons-milles de messageries du service des marchandises et des voyageurs, selon le genre de locomotive, ainsi que du

¹ Dans une étude de la politique des États-Unis en matière de transport, entreprise par le département du Commerce des États-Unis et intitulée *Federal Transportation Policy and Program* (mars 1960), on recommande à la page 8 d'encourager l'acheminement direct et des tarifs communs aux divers modes de transport.

service des travaux figure dans la publication *Railway Transport Part IV* (voir l'appendice, pp. 575-576), mais non pas dans la *Statistique des messageries*. Cette publication pourrait être plus complète si on y ajoutait des données statistiques relatives au volume de marchandises transportées par messageries. La statistique des sociétés de télégraphe et de câbles est plus à point, elle renferme des détails sur les télégrammes expédiés et reçus, les câblogrammes expédiés et reçus et les transferts d'argent. Le transport sur les ponts, sous les tunnels et par les bacs transbordeurs est exprimé en nombre global de voyageurs, de camions, d'autobus, de motocyclettes, etc.

Trafic selon les denrées

La principale lacune de la statistique relative au trafic des marchandises par camions est la rareté des données concernant les denrées. Ces dernières se rapportent seulement à six grandes catégories: produits agricoles, animaux et produits d'origine animale, produits minéraux, produits forestiers, produits ouverts et divers; marchandises générales non autrement désignées.

Au sujet du transport urbain par camions, il n'y a pas de répartition par denrée. On fournit des données statistiques globales selon la province d'immatriculation (les provinces atlantiques formant un seul groupe), selon le genre de transport: transport international et interprovincial et transport interurbain à l'intérieur de chaque province (voir l'appendice, pp. 582-585). Une classification bien plus détaillée selon les denrées, de préférence la classification uniforme des denrées employée par le Bureau fédéral de la statistique, amélioreraient beaucoup la valeur des données. Il serait également utile d'y inclure une répartition par denrée du transport urbain par camions. Des renseignements relatifs au trafic de chaque denrée selon sa provenance et sa destination seraient aussi précieux.

Les renseignements les plus utiles au sujet du transport par camions se trouvent dans la publication annuelle, en sept volumes, intitulée *Motor Transport Traffic*, qui se rapporte aux estimations nationales et provinciales (voir l'appendice, pp. 582-585). Aucune publication mensuelle ne fournit de données statistiques au sujet du transport par camions. On peut se procurer des renseignements quant au camionnage dans la publication plus ancienne intitulée *Motor Carriers-Freight* (voir l'appendice, pp. 581-582) qui renferme des données statistiques au sujet de l'état financier, du transport, du matériel, etc. de chacune des quatre catégories de transporteurs, selon l'importance de chacune (il y a moins de détails dans le cas des petites entreprises). Toutes les données statistiques relatives au camionnage semblent inutilement compliquées. L'inclusion d'une foule de données à l'égard de diverses catégories ne facilite pas la compréhension de la statistique. Les nombreuses classifications de camions, mentionnées dans *Motor Transport Traffic*, selon qu'ils sont employés pour le transport interprovincial et inter-

pro-

Commission royale sur les transports

Sauf le grand nombre de données relatives aux grains emmagasinés dans les entrepôts, que renferment les publications hebdomadaires, mensuelles, trimestrielles et annuelles sur le commerce des grains que fait paraître le Bureau fédéral de la statistique, il n'existe pas de renseignements sur l'emmagasinage et l'entreposage par denrée. On trouve une foule de renseignements sur le mouvement des divers grains dans la brochure *Grain Trade of Canada*, publiée annuellement par le Bureau fédéral de la statistique. Les grains et leurs dérivés ne sont pas les seules denrées importantes en ce qui concerne l'entreposage. Le Bureau fédéral de la statistique devrait envisager dans son ensemble la statistique relative à l'entreposage, ce qui pourrait entraîner soit la distinction entre les différents genres d'entreposage, soit un rapprochement entre l'entreposage et certaines industries spéciales s'occupant également du transport comme, par exemple, les entreprises de déménagement. Récemment le *Globe and Mail*¹ a publié un article intitulé «Les déplacements de personnel deviennent un élément coûteux dans les affaires». Cet article aurait été mieux étoffé s'il avait renfermé les données spéciales au sujet du déménagement et de l'industrie de l'entreposage.

Trafic-voyageurs

Jusqu'ici nous nous sommes occupés principalement des marchandises. Les données statistiques relatives aux voyageurs que fournissent un grand nombre de publications présentent aussi des lacunes. La statistique du transport par rail donne des renseignements détaillés sur les voyageurs, les voyageurs-milles, les trains-milles de voyageurs et les recettes par train-milles de voyageurs à l'égard de chacune des sociétés ferroviaires. La publication du Bureau fédéral de la statistique *Passenger Bus Statistics* renferme des données statistiques au sujet des voyageurs, des milles parcourus par les autobus et des recettes par véhicule-mille relativement aux voituriens des groupes 1, 2 et 3. Le transport est classé d'après les itinéraires spéciaux et réguliers (interurbains et ruraux, urbains et suburbains). Elle contient aussi des renseignements sur chaque province. Mais, en outre, cinq autres publications du Bureau fédéral de la statistique contiennent des données sur les autobus². La publication annuelle *Canal Statistics*, la publication mensuelle

¹ Du 30 août 1960.

² La partie IV de la publication *Railway Transport* fait connaître le nombre d'autobus-milles pour chacun des 22 chemins de fer; la brochure *Motor Carriers-Freight* renferme des renseignements relatifs aux voyageurs et aux milles parcourus par les autobus; on trouve dans *Motor Transport Traffic* des détails au sujet du nombre de milles parcourus par chaque autobus, du parcours moyen, des voyageurs, des voyageurs-milles, du nombre de places-milles, etc.; la *Statistique du transport urbain* renferme des renseignements sur les voyageurs payants transportés par les voituriens urbains et ruraux; la publication mensuelle *Travel Between Canada and the United States* et la publication annuelle *Travel Between Canada and Other Countries* fournissent des renseignements sur les voyageurs qui traversent la frontière canado-américaine par autobus. On trouve dans deux publications ayant trait aux voyages outre-frontière des renseignements au sujet du transport par voitures privées et des voyages outre-frontière par avion et par rail.

national, pour le transport intraprovincial et interurbain, ou selon qu'ils sont des camions particuliers, des camions de louage, des camions agricoles, des camions urbains ou des camions d'un certain poids sont pour le profane un dédale de renseignements. Cela dépend peut-être de la présentation; mais, de toute façon, les données statistiques sont extrêmement compliquées à première vue.

La statistique du transport aérien (à petite vitesse et à grande vitesse) y gagnerait, tout comme le transport par camions, si elle renfermait une répartition selon les denrées. Cette répartition fait totalement défaut pour le transport aérien des marchandises, domaine qui présente de grandes possibilités en Amérique du Nord. D'après une étude que la *Boeing Airplane Company* a faite, le transport aérien des marchandises aux États-Unis passerait de 470 millions de tonnes-milles en 1957 à 2 milliards de tonnes-milles en 1965 et 5 milliards en 1970. Cette tendance du transport aérien des marchandises se manifeste par tout le monde. De 1946 à 1957, le transport des marchandises par avions s'est accru de 20 p. 100 par année¹. Il ne faut pas attendre qu'une augmentation prononcée se produise pour commencer à réunir des données. La statistique du transport aérien des marchandises selon les denrées, la provenance et la destination serait de plus en plus employée. Ces renseignements seraient un utile complément apporté à la publication du Bureau fédéral de la statistique, intitulée *Civil Aviation*.

Quant au transport maritime, il est possible de se procurer des renseignements sur le nombre de tonnes de chaque denrée transportée, mais non au sujet des tonnes-milles. De fait, ce n'est que depuis quelque temps qu'il est possible d'obtenir des estimations globales du nombre de tonnes-milles transportées par eau. La publication mensuelle intitulée *Shipping Statistics* mentionne le nombre de tonnes de denrées dans le cas du cabotage et du transport à l'étranger; la publication annuelle *Shipping Report* fournit des renseignements semblables avec amples détails (voir l'appendice, pp. 596-598). Ces données présentent certains défauts: (1) au sujet du cabotage, la quantité de marchandises chargées ne correspond pas toujours à la quantité de marchandises déchargées; (2) ces données n'indiquent pas le nombre de tonnes-milles et n'établissent pas de rapport entre le point de départ et le point de destination; (3) la catégorie des «chargements mixtes» est de portée trop grande. Relativement au cabotage, la statistique des tonnes de marchandises selon les denrées figure dans *Traffic Report of the St. Lawrence Seaway*, publication préparée annuellement par l'Administration de la voie maritime et non par le Bureau fédéral de la statistique (voir l'appendice, pp. 602-604). Ces données sont partielles, car elles se rapportent seulement au transport des marchandises par la voie maritime.

¹ *Forecast of Free World Passenger and Cargo Air Traffic (1965-70-75)*, publié en 1959 par la *Boeing Airplane Company*, pages 18 à 23.

507

Eldon: Statistique des transports

Summary of Canal Statistics ainsi que *Traffic Report of the St. Lawrence Seaway*, publié par l'Administration de la voie maritime, fournissent des renseignements sur le transport des voyageurs par eau. *Civil Aviation* contient une foule de renseignements sur le transport aérien. Dans la brochure *Origin and Destination Statistics: Mainline Scheduled Traffic of Revenue Passengers, 1955-1959*, qui n'est pas destinée au public, la Commission des transports aériens a fourni pour les mois de septembre et de mars de chacune des cinq années le nombre de voyageurs entre les différents terminus de la société Air-Canada, au Canada, et aussi entre les stations du Canada et les terminus de la société aux États-Unis, d'après le point de départ et le point de destination (voir l'appendice, p. 609.)

Les données statistiques relatives aux voyageurs paraissent manquer de coordination. Les renseignements sont pourvus d'uniformité et sont insérés dans une foule de publications. Un relevé plus méthodique des voyageurs empruntant tous les modes de transport d'après le lieu de départ et le lieu de destination serait précieux. C'est surtout au sujet du transport des voyageurs que le manque de coordination de la statistique des différents modes de transport est frappant.

Recommandations relatives à la statistique du transport

Toutes les publications ou séries statistiques concernant les transports n'ont pas été mentionnées jusqu'ici, mais l'appendice est très complet sous ce rapport. Néanmoins, l'examen en a été poussé pour signaler quelques faiblesses foncières des données statistiques actuelles visant le transport. Voici les principales lacunes et les recommandations faites en vue de les combler:

1. Il est nécessaire d'établir des données comparables au sujet du transport effectué par les différents modes de transport. L'urgence de ce besoin se fait surtout sentir en raison de la vive concurrence que se livrent les voituriens. De plus, dans le cas de données insuffisantes à l'égard de certains modes de transport, il y aurait lieu d'élargir la statistique existante afin de combler les lacunes. Il faut établir au sujet du transport par chemin de fer des données comparables à celles qui ont trait aux autres voituriens et suivant la même classification des denrées. Cela nécessite une transformation de la statistique actuelle ou plus probablement l'introduction d'une nouvelle série fondée sur la classification uniforme des denrées plutôt que sur la classification de l'*Association of American Railroads*. Dans le cas du camionnage, les données sur les denrées sont nulles en ce qui regarde le camionnage urbain, et la classification des denrées ne fournit pas assez de détails au sujet des camions particuliers, des camions de louage et des entreprises de camionnage interurbain. Il

n'y a pas de statistique du transport aérien selon les denrées. La statistique du transport maritime selon les denrées existe dans le cas du nombre de tonnes, mais non d'après le nombre de tonnes-milles. L'exactitude de la statistique du cabotage est contestable au sujet de certains ports et la statistique concernant les canaux et la voie maritime du Saint-Laurent n'englobe pas tout le transport. On devrait remédier à toutes ces lacunes. Dans le quatrième chapitre intitulé «Relevé du transport des produits matériels au Canada», on indique une méthode permettant de parvenir à cette fin.

2. Au sujet de la statistique du transport, il y aurait aussi lieu d'établir un lien entre les lieux d'origine et de destination, afin de montrer autant que possible l'orientation du transport. Il faudra apporter beaucoup de soin à la préparation de ces données statistiques afin de ne pas révéler aux concurrents leur activité respective. Au sujet de la statistique du transport maritime, on indique le nombre de tonnes par port, mais on n'établit pas un rapport assez étroit entre les chargements et les déchargements. Il arrive parfois au sujet du cabotage que des marchandises qui, du point de vue de la statistique, n'ont jamais été chargées, soient déchargées. Les rapports sur le transport par rail ne distinguent pas les produits nationaux des produits étrangers en provenance ou à destination de gares du Canada. La statistique du camionnage est établie seulement d'après la province d'immatriculation des camions. À l'égard de tous les voituriers nous avons besoin d'une statistique appropriée concernant la provenance et la destination.

3. L'échantillon des chargements de wagons utilisé dans le *Waybill Analysis* fait souvent l'objet de critiques en raison de son manque d'ampleur. Mais les réponses au questionnaire n'indiquent pas que le petit échantillon est vraiment inutile. Il est possible qu'on critique plutôt certaines omissions comme celles du transport en wagonnées incomplètes, du transport par divers moyens, du service rail-route, du transport des marchandises dans des containers et du transport outre-frontière. Il faudrait remédier à ces omissions afin de favoriser l'efficacité du transport par l'acheminement direct et la comparabilité de la statistique du transport avec la statistique d'autres industries. De même, il serait possible de faire une meilleure étude de la concurrence que se livrent les différents moyens de transport avec des données statistiques plus complètes au sujet du transport. De plus, la classification des produits employée dans l'analyse des bordereaux d'expédition est une classification applicable aux chemins de fer; elle n'est pas comparable à la classification utilisée par les autres voituriers. Une étude plus détaillée de l'analyse des bordereaux d'expédition et de la statistique du transport paraît au chapitre 4.

510

Commission royale sur les transports

séries précédentes. Certains de ces volumes pourraient probablement être supprimés.

Les renseignements relatifs au tarif du transport des marchandises par rail se limitent aux données sur les grains publiées annuellement dans *Grain Trade of Canada*. Il ne se publie rien sur le tarif du transport par camions, celui du camionnage urbain et du transport aérien. Le tarif du transport maritime des grains entre Fort-William et Port-Arthur et divers endroits situés sur les Grands lacs figure dans *Canal Statistics* (voir l'appendice, pp. 600-601) ainsi que dans *Grain Trade of Canada*. Aucun renseignement n'est publié au sujet du tarif du transport par pipo-lines ou du tarif de l'entreposage.

Cependant, au sujet du transport routier et des camions, il y a des données statistiques sur les recettes moyennes par tonne-mille. Ordinairement les recettes par tonne-mille représentent la moyenne de divers prix, sauf dans le cas où la désignation de la denrée est exactement la même que celle qui a été employée lors de l'établissement du tarif.

Au sujet des chemins de fer, l'échantillon de 1 p. 100 du transport par wagonnées, employé dans l'analyse des bordereaux d'expédition de la Commission des transports, fournit une approximation rapprochée des prix parce que les recettes moyennes par tonne-mille sont publiées pour chaque denrée. Les recettes par wagon-mille sont aussi mentionnées, mais elles constituent un indice moins utile du prix ou du taux du service. Les renseignements renfermés dans l'analyse des bordereaux d'expédition sont particulièrement utiles, parce qu'ils ont trait au transport des marchandises suivant les différents prix: tarif de taux de catégorie, tarif de taux sur un produit désigné, tarifs statutaires, taxes convenues et ainsi de suite (voir l'appendice, p. 579). Les recettes moyennes par tonne-mille de marchandises transportées par chaque chemin de fer, que présentent plusieurs autres publications, sont moins utiles.

Au sujet du camionnage, on indique seulement les recettes moyennes par tonne-mille des camions de louage (puisque les entreprises privées de camionnage n'exigent pas de frais pour le transport de leurs propres marchandises). Les renseignements se rapportent seulement à six grandes catégories de denrées et au transport interurbain. On publie aussi des renseignements sur les recettes par camion et les recettes par mille parcouru. Ces données statistiques paraissent dans les livraisons nationales et provinciales de la publication annuelle *Motor Transport Traffic*.

Les renseignements publiés actuellement au sujet de l'établissement des prix, même des services ferroviaires, ne sont pas suffisants pour établir

¹ Ces renseignements figurent dans les livraisons mensuelles et annuelles de *Railway Operating Statistics*, dans *Railway Transport*, Partie I et II, et dans *Canadian National Railways, 1923-1958*, et dans *Canadian Pacific Railway Company, 1923-1958*.

512

4. La statistique du transport pêche encore par un manque de renseignements sur le volume des marchandises qui jouissent de services spéciaux comme la réfrigération, l'aide accordée pour le chargement et le déchargement, la mouture en transit et ainsi de suite. On pourrait utilement publier ces renseignements sur une base comparable pour tous les voituriers.

5. En général, il faut améliorer l'étude du transport en fournissant des données sur la provenance et la destination des denrées. Le nombre de tonnes et de tonnes-milles, le parcours moyen par tonne et les recettes par tonne-mille devraient être publiés selon cette répartition. Le chapitre 4 renferme une recommandation dans ce sens.

6. De même, comme les chargements de wagons peuvent être utiles en tant qu'indice économique général, il vaudrait la peine de compléter le rapport intitulé *Carloadings*, publié quatre fois par mois, par un rapport semblable sur les chargements de camions.

7. La statistique officielle ne renferme à peu près pas de données sur la rapidité des services. La seule mesure de temps qui paraît dans toute cette statistique est le nombre de trains-heures du service des marchandises. Ces renseignements figurent aux Parties I et IV de la publication *Railway Transport* (voir l'appendice, pp. 572-576). Il n'y a aucune statistique sur la fréquence des services des divers voituriers. Il est absolument nécessaire d'établir des séries statistiques comparables pour les divers voituriers à cet égard. Il suffirait peut-être d'avoir des données fragmentaires indiquant la vitesse et la fréquence du service.

8. La *Statistique des messageries* devrait renfermer des mesures du rendement des messageries, afin de compléter les renseignements sur cette question spéciale.

9. Les catégories ou la présentation de la statistique sur le camionnage devraient être simplifiées.

10. Chaque numéro des publications pertinentes devrait renfermer des explications sur l'usage des données relatives au rendement des chemins de fer et sur leur rapport avec le rendement économique et technique des sociétés ferroviaires.

11. On devrait établir par denrée une statistique de l'entreposage et de l'emmagasinement des produits autres que les grains.

12. Il y a plusieurs publications sur le transport des marchandises par chemin de fer. La brochure *Railway Transport* n'est publiée qu'après un long délai. Les différents volumes ont paru 8 à 14 mois après la fin de l'année 1958. Ils reproduisent en grande partie des

511

Eldon: Statistique des transports

un indice des prix de transport des marchandises. On pourrait comparer avec avantage cet indice aux autres indices des prix. On gagnerait aussi à publier de plus amples renseignements sur les prix exigés pour certaines expéditions de marchandises et sur les prix de transport des marchandises selon la distance de transport (par groupes de distance en milles). Lorsqu'il s'agit d'étudier l'industrie des transports et la concurrence que se livrent les différents voituriers ainsi que de faire le rapprochement entre l'industrie des transports et les autres phases de l'industrie, il importe d'avoir des renseignements sur l'établissement des prix. Au chapitre 3, intitulé «Indice des prix de transport des marchandises», on étudie une proposition recommandant l'établissement d'un indice du tarif-marchandises, pour chaque voiturier et pour certaines denrées. Les chapitres 3 et 4 montrent que la publication de renseignements plus explicites sur l'établissement des prix pourrait s'accompagner de données statistiques plus détaillées indiquant le volume, la provenance et la destination de chacune des denrées transportées. Il serait aussi utile de fournir des renseignements sur les prix de l'entreposage, car il n'en existe pas.

Prix de transport des voyageurs

La *Statistique du transport urbain* renferme certains détails sur les prix de transport exigés des voyageurs par 13 principales entreprises de transport urbain. Ce sont les seuls renseignements officiels ayant trait directement au tarif-voyageurs. Il n'y a rien sur les prix des courses en taxi.

Les livraisons mensuelles et annuelles de la publication *Railway Operating Statistics* font connaître les recettes moyennes par voyageur-mille du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, ainsi que pour l'ensemble de 22 chemins de fer du Canada (voir l'appendice, p. 577). On trouve cette même statistique dans la Partie II de *Railway Transport*. La Partie I de *Railway Transport* et les publications intitulées *Canadian National Railways, 1923-1958*, et *Canadian Pacific Railway Company, 1923-1958*, fournissent le même genre de renseignements ainsi que des données sur les recettes moyennes par voyageurs et par voyageur-mille.

Au sujet du transport par autobus, la publication *Motor Transport Traffic* nous renseigne seulement sur les recettes moyennes par voyageur. Les recettes par mille, les recettes par autobus et les recettes par voyageur-mille y sont indiquées pour les différentes provinces; toutefois, la *Statistique des autobus-voyageurs* ne mentionne aucun détail de ce genre.

De plus amples renseignements se trouvent dans la publication mensuelle du Bureau fédéral de la Statistique, *Prices & Price Indexes*, où il y a une série d'indices des prix à la consommation relatifs au transport, aux dépenses d'automobile, aux nouvelles voitures de tourisme, à l'essence, au

513

transport local, au tarif des tramways et des autobus. Au point de vue économique, l'établissement des prix de transport des voyageurs n'a pas la même importance que le tarif-marchandises. On n'en ferait pas moins œuvre utile en réunissant dans une même publication les renseignements sur le transport des voyageurs et l'établissement du tarif-voyeurs, car on pourrait s'en servir plus facilement.

Installations et matériel

Jusqu'ici, nous avons étudié le service du transport sous l'aspect du rendement; nous l'examinerons maintenant au point de vue des apports: installations et matériel, carburant, matériaux et main-d'œuvre. La publication de données statistiques sur les apports permet d'analyser plus facilement les changements d'ordre technologique qui se produisent dans le domaine du transport et leurs répercussions sur la demande, de la part des voituriers, des produits des autres industries. Les renseignements sur l'emploi permettent aussi d'apprécier les effets qu'ont les changements d'ordre technologique et les placements en nouveau matériel sur l'emploi dans le domaine du transport. Les données sur les salaires et les heures de travail peuvent être utiles dans les négociations concernant les salaires ou dans les études qu'on fait à l'extérieur des demandes de salaires.

On dispose d'assez nombreux renseignements sur les installations et le matériel dans le cas du transport routier, du transport ferroviaire, des pipelines et des entreprises de transport maritime et de l'emmagasinage et de l'entreposage. En ce qui concerne les installations et le matériel, la possibilité ou la nécessité d'une uniformisation ne sont pas les mêmes pour tous les voituriers. Chaque mode de transport a des installations et un matériel qui lui sont particuliers.

La statistique sur les chemins de fer renferme de nombreux détails sur la longueur des voies, les wagons, le matériel de traction, les rails et traverses, etc. On fait aussi mention de la capacité et du genre des wagons employés. Les principales sources de ces renseignements sont la Partie III de *Railway Transport*, qui a trait exclusivement à la statistique sur le matériel, les voies ferrées et le carburant, et la Partie I du même ouvrage, qui contient un «Résumé des données statistiques comparées» (voir l'appendice, pp. 572-575). La Partie III de la publication portant sur l'année 1958 a paru neuf mois après la fin de l'année (comme le montre le tableau 2 du présent chapitre) et la Partie I a été publiée quatorze mois après la fin de 1958. Le retard dans ces deux cas n'est pas aussi grave qu'il l'aurait été s'il s'était agi, par exemple, d'un rapport statistique sur le transport, car le besoin d'une analyse peu après que l'événement est passé n'est généralement pas aussi grand.

Cette statistique a une lacune évidente: elle devrait indiquer clairement les changements d'ordre technologique. Ainsi, l'utilisation des locomotives diesel a entraîné un changement considérable dans la nature de la

514

Commission royale sur les transports

Dans la publication *Statistique des autobus*, on trouve des détails sur les autobus par région, année du modèle et nombre de places. *Urban Transit* fournit aussi des renseignements sur les véhicules productifs, classés selon le nombre de places (voir l'appendice, pp. 594-595). Des détails sur la longueur des grandes routes, des routes rurales et des rues des villes apparaissent dans *Road and Street Mileage and Expenditure*. Les données statistiques sur les camions employés par les compagnies qui font le service d'emmagasinage et d'entreposage sont présentées dans la publication annuelle *Warehousing*. Des renseignements connexes sont disséminés dans plusieurs publications; c'est peut-être inévitable, car chacune de ces publications se rapporte à un aspect particulier du transport routier.

Pour ce qui est des pipe-lines à pétrole, on a établi au sujet des trente-deux compagnies intracées des données relatives à la longueur des canalisations (des données distinctes sur les conduites secondaires et les conduites principales), ainsi qu'au diamètre des tuyaux. On trouve aussi des renseignements sur les stations de pompage installées le long des conduites principales et classées selon leur puissance nominale. Ces données statistiques paraissent dans la publication annuelle *Oil Pipe Line Transport* (voir l'appendice, pp. 609-610). Il n'existe pas encore de données comparables sur les pipe-lines à gaz, mais la publication *Gas Pipe Line Transport* (qui n'est que mensuelle) est toute récente et l'on se propose d'établir un rapport annuel qui devrait élargir l'éventail des renseignements fournis.

La capacité des entrepôts est donnée en détail dans *Grain Trade of Canada* pour ce qui est des élévateurs à grain, selon le genre de permis. La publication *Warehousing*, pour sa part, traite des autres entreprises d'entreposage et fournit des renseignements sur l'espace disponible net, en pieds cubes, selon le genre d'entreposage.

On publie de nombreuses données statistiques au sujet du nombre et de la jauge nette des navires qui entrent dans les ports canadiens et qui en sortent. Ces renseignements paraissent de façon détaillée dans le rapport annuel *Shipping Report* et sont publiés séparément pour le transport maritime international et pour le cabotage. On donne également le nom des pays d'immatriculation des navires (voir l'appendice, p. 596). Certains de ces mêmes renseignements relatifs aux navires qui arrivent dans les ports du Conseil des ports nationaux ou qui en repartent sont publiés dans le rapport annuel du Conseil (voir l'appendice, pp. 604-605). Dans ce même rapport apparaissent des données statistiques utiles au sujet du poids de la cargaison des navires étrangers et des navires canadiens qui arrivent au pays et qui en repartent. Ces renseignements se révèlent utiles lorsqu'il s'agit d'étudier la politique du gouvernement à l'égard de la marine marchande canadienne et du commerce maritime de l'étranger. A ce sujet, il serait précieux d'ajouter à ces données des renseignements explicites sur les armateurs

516

force motrice et la locomotive moderne a une capacité de travail bien différente de celle d'autrefois. Le changement pourrait se continuer par suite d'améliorations techniques des locomotives diesel. Il serait donc utile de publier des renseignements sur la puissance en chevaux-vapeur des locomotives diesel actuellement en usage. Par exemple, l'expression «locomotive-mille» devient dépourvue de sens, si une locomotive n'est pas un élément uniforme du matériel. Il est souhaitable de trouver un facteur commun à toutes les locomotives (la puissance en chevaux-vapeur, par exemple) et d'exprimer en ces termes la capacité et le travail accompli. Il y aurait du progrès à faire de ce côté-là. Il serait opportun aussi d'insérer dans ces publications des renseignements apparentés sur les placements en installations et en matériel comme, par exemple, les placements nécessaires à l'exécution des programmes concernant l'emploi de locomotives diesel par les grands chemins de fer.

La statistique concernant les installations et le matériel dans le cas des ponts, des tunnels et des bacs transbordeurs, se restreint à des renseignements superficiels au sujet de deux compagnies: la *Van Buren Bridge Company* et la *International Bridge and Terminal Company*, qui paraissent dans la Partie III de *Railway Transport*. Si les ponts, les tunnels et les bacs transbordeurs sont de quelque importance, il pourrait être utile de donner une description plus complète de leurs installations et de leur matériel dans la publication concernant ce sujet et qui s'intitule: *International Bridge, Tunnel and Ferry Companies*. Pour ce qui est des communications, la statistique actuelle sur la longueur des fils et des câbles, la longueur des canaux et des circuits, ainsi que sur la longueur des lignes de poteaux, est probablement suffisante. La publication intitulée *Statistique des messageries* mentionne le nombre des bureaux de messageries et donne des détails sur la longueur des itinéraires selon le mode de transport: chemin de fer, navire, avion, véhicule automobile et divers (voir l'appendice, pp. 579-580). Il est utile d'avoir des renseignements comparables sur les itinéraires des messageries des divers modes de transport. Des renseignements du même genre sur le transport par messageries complèteraient la publication. Actuellement, elle semble incomplète.

La plus grande partie des renseignements qui ont trait aux camions et que l'on classe sous les rubriques suivantes: charge utile, catégorie, genre de carburant, apparaissent dans la publication *Motor Carriers-Freight* (voir l'appendice, pp. 581-582); des renseignements supplémentaires sur le nombre des camions, groupés suivant leur poids brut, sont fournis dans *Motor Transport Traffic*. En outre, le rapport annuel, *The Motor Vehicle*, contient une foule de renseignements sur l'immatriculation des taxis, des autobus, des camions et autres véhicules (voir l'appendice, p. 586). Les données statistiques qui y apparaissent ont trait aux provinces et aux municipalités.

515

canadiens, comme le nombre de navires, selon le genre et la jauge, qui leur appartiennent et le nombre de ceux qu'ils nolisent¹.

La publication qui est censée avoir trait à la marine marchande canadienne et qui s'intitule *Water Transportation* n'est pas très utile. Les spécialistes en commerce maritime sont d'avis qu'elle ne vaut pas le papier sur lequel elle est imprimée. On y trouve des renseignements sur les navires appartenant à des armateurs canadiens ou nolisés par eux, suivant leur genre et le lieu. Les renseignements concernant les armateurs étrangers en sont expressément exclus, car le rapport n'a pour objet que l'industrie canadienne du transport maritime. Et pourtant tous les navires canadiens n'y sont pas inclus et l'absence d'une définition acceptable de ce que comprend l'industrie canadienne du transport maritime enlève de la valeur à la publication. Il n'est donc pas possible de se servir de la statistique contenue dans cette publication pour se faire une idée exacte de l'industrie du transport maritime. Le rapport doit être complètement révisé et examiné du point de vue de sa teneur.

Enfin, en ce qui concerne les installations et le matériel des entreprises de transport aérien, des renseignements contenus dans les rapports mensuels, les rapports préliminaires annuels et les rapports annuels de *Civil Aviation* donnent le nombre moyen d'appareils que possèdent et que louent les lignes d'aviation. Les données sur les permis d'aéroports en vigueur et sur les avions immatriculés selon leur modèle paraissent dans le rapport annuel seulement. Il pourrait être très utile de montrer, dans les renseignements fournis au sujet des fonds placés dans les différents modèles d'avions, le rapport qui existe entre ces fonds et le matériel utilisé par les diverses compagnies de transport. Les données statistiques qui portent sur les installations et sur le matériel des compagnies de transport aérien ne sont pas aussi détaillées ni aussi complètes que celles que l'on publie au sujet du transport ferroviaire, routier et maritime.

Recommandations concernant la statistique sur les installations et le matériel

1. Il importe, surtout dans le cas des chemins de fer, d'établir les données statistiques relatives aux installations et au matériel de façon à y faire voir les changements d'ordre technologique. La puissance des locomotives devrait être donnée en chevaux-vapeur et le nombre de locomotives-milles devrait être établi selon l'unité plus homogène de cheval-vapeur-mille.

2. Il serait bon, dans le cas de tous les importants voituriers (chemins de fer, entreprises de camionnage, lignes aériennes et compagnies de

¹ En ce qui concerne tout particulièrement le genre des navires qui passent par les canaux et par la voie maritime du Saint-Laurent, on trouve une foule de renseignements dans les éditions mensuelles et annuelles du rapport *Canal Statistics*.

517

navigation) d'établir explicitement un rapport entre les stocks de matériel et les fonds qui y ont été placés. Ces renseignements seraient utiles dans l'analyse des changements d'ordre technologique qui se produisent dans l'industrie ainsi que dans l'étude de la concurrence que se font les voituriers.

3. On devrait décrire de façon plus complète les installations et le matériel des compagnies de ponts, de tunnels et de bacs transbordeurs; ces renseignements devraient paraître dans la publication *International Bridge, Tunnel and Ferry Companies*.

4. Dans le cas des pipe-lines à gaz, on devrait publier des données sur la longueur des conduites et sur la capacité des stations de pompage, semblables à celles que l'on publie au sujet des pipe-lines à pétrole.

5. Il serait bon, pour faciliter l'étude des problèmes de la marine marchande canadienne, d'avoir des données statistiques sur les navires (selon le modèle et la jauge) que possèdent et que nolisent tous les armateurs canadiens. Cette statistique devrait être incorporée dans la publication *Water Transportation* et faire suite à une révision de sa teneur.

Matériaux et carburants

On trouve dans les publications qui paraissent régulièrement au sujet de chacun des modes de transport une foule de renseignements sur le carburant utilisé par les compagnies de transport; toutefois, on ne tient guère compte des autres matériaux qu'elles emploient. Cependant, à moins que l'on ne demande ces renseignements, il ne vaut pas la peine, semble-t-il, d'engager de fortes dépenses pour étendre la statistique à ce domaine.

Main-d'œuvre

Au début du présent chapitre, on a parlé des renseignements sur les salaires, les heures de travail et les employés, contenus dans les rapports du Bureau fédéral de la statistique traitant particulièrement de la main-d'œuvre dans toutes les industries. Ainsi, l'on trouve des renseignements sur la moyenne hebdomadaire des traitements et salaires, sur l'emploi (sous forme d'indice) et sur le nombre des employés dans les domaines suivants: industrie du transport en général, chemins de fer, selon de vastes catégories comme l'entretien du matériel et l'entretien des voies; transport maritime et transport par camions. On trouve des données semblables sur ce qui a trait à l'emploi dans la production du matériel de transport. Ces renseignements sont comparables à ceux que l'on fournit au sujet des industries autres que celle du transport. Toutefois, ces données sur l'emploi dans le transport n'ont pas trait à chaque occupation.

518

Commission royale sur les transports

avant la fin de 1955. Ainsi, il y a solution de continuité dans les données. On n'a pris aucune disposition pour établir un lien entre la nouvelle série et l'ancienne, de façon à pouvoir comparer les chiffres d'avant la fin de 1955 à ceux de ces dernières années. En outre, les chemins de fer ont modifié le groupement des employés, de sorte que la continuité historique est complètement rompue.

Recommandations concernant la statistique sur la main-d'œuvre

1. Nous recommandons qu'on exige des chemins de fer qu'ils fournissent sur les heures rémunérées et sur la rémunération horaire moyenne des données statistiques de manière que les salaires actuels de chacune des catégories d'emplois puissent se comparer avec ceux qui étaient versés avant la fin de 1955. Ainsi la statistique des salaires des employés de chemins de fer se trouverait établie sur une base comparable à celle des hommes-heures de travail dans les autres industries. Au cas où il serait impossible de revenir à l'ancienne façon de présenter les rapports, on devrait au moins exiger des chemins de fer qu'ils fournissent les données statistiques d'une année (1960 ou 1961) d'après l'ancienne méthode ainsi que d'après la nouvelle, afin de pouvoir rétablir la continuité historique.

2. Dans le cas des employés des transports par camions, par eau, par air et par pipe-lines à gaz, on devrait publier la statistique des hommes-heures de travail rémunéré ainsi que de la moyenne de la rémunération des hommes-heures de travail.

Situation financière des voituriers

La statistique financière donne une idée des bénéfices ou des pertes des diverses compagnies d'une industrie ou d'une subdivision de l'industrie. Les changements qui apparaissent d'année en année dans l'état des revenus ou dans le bilan d'une compagnie indiquent s'il y a expansion, stagnation ou baisse de ses affaires. Tout état financier bien établi révèle si une industrie ou une compagnie est prospère ou non. Des renseignements financiers plus ou moins détaillés et plus ou moins complets sont publiés sur les chemins de fer, les camions et autobus, les sociétés de transport urbain, les compagnies canadiennes de navigation, les entreprises de transport aérien, les pipe-lines et les entrepôts.

Au point de vue des détails, les chemins de fer sont les mieux favorisés. La Partie II de la publication *Railway Transport* se compose entièrement de données statistiques financières, de bilans, d'états financiers, d'états du capital social et de la dette consolidée d'une trentaine de compagnies. Le rapport de l'année 1958 a paru treize mois après la fin de

520

Le classement des employés selon le genre d'occupation fait toutefois partie de la statistique contenue dans les publications spécialisées qui se rapportent à chaque mode de transport. Les hommes-heures de travail et les salaires selon la catégorie d'employés sont publiés dans le rapport annuel sur les pipe-lines à pétrole. On trouve aussi des renseignements sur le nombre d'employés et sur les salaires dans le rapport annuel *Civil Aviation*, dans le cas des compagnies de transport aérien; des données sur les employés de certains armateurs canadiens dans *Water Transportation* et des détails semblables dans le cas des 13 grandes entreprises de transport urbain dans *Urban Transit*. Des renseignements sur les employés à temps contenu et discontinu des compagnies d'emménagement et d'entreposage se trouvent dans la publication *Warehousing*.

Les données sur les employés des compagnies d'autobus paraissent, selon la catégorie d'emploi, dans le *Rapport statistique des autobus-voyageurs* tandis que les renseignements sur les employés des entreprises de camionnage sont publiés dans *Motor Carriers—Freight*. Les administrateurs, les commis de bureau, les conducteurs, les mécaniciens, les propriétaires actifs et d'autres sont classés séparément, selon l'importance de la compagnie de camionnage. On publie des renseignements sur le nombre des employés ainsi que sur les salaires, mais non pas sur le total des heures de travail. Les données sur les cheminots qui sont employés au transport routier ou au camionnage paraissent dans le sixième volume du rapport *Railway Transport*, lequel traite exclusivement de la statistique de l'emploi. Le nombre des employés, les heures de travail, le total de la rémunération et le salaire moyen par heure et par année y figurent; ces renseignements sont plus détaillés que ceux qu'on publie sur les autres employés des entreprises de camionnage.

Dans le cas du transport par chemin de fer, les renseignements sur l'emploi sont beaucoup plus considérables; on les trouve surtout dans la Partie VI de la publication *Railway Transport* (voir l'appendice, pp. 576-577). On y présente des données sur chacune des soixante-dix-neuf catégories d'employés, soit le nombre des employés, les heures de travail, le total de la rémunération ainsi que la moyenne des traitements et salaires.

Jusqu'à la fin de 1955, les chemins de fer fournissaient au Bureau fédéral de la statistique des détails sur l'emploi selon divers groupes et les heures rémunérées. Maintenant, leur rapport fait état des heures effectives de travail et ne tient compte ni du travail supplémentaire ni des jours de congé ni des vacances. De cette façon, le salaire horaire y apparaît plus élevé qu'autrefois. Aussi, la moyenne du salaire horaire des employés de chemins de fer, dans cette publication, ne saurait se comparer aux chiffres correspondants qui apparaissent dans les autres publications de l'État relatives aux autres industries. On ne saurait non plus comparer cette statistique aux données relatives au salaire horaire moyen versé aux employés de chemins de fer

519

Eldon: Statistique des transports

l'année. Certaines autres publications ont présenté des états financiers des chemins de fer un peu plus tôt, mais de façon moins détaillée.

Malgré l'abondance des renseignements financiers que l'on publie, ils sont tous présentés suivant la «classification uniforme des comptes relatifs aux voituriers publics de première classe»; il est très difficile d'établir un rapport précis entre la situation financière et les renseignements sur les apports et le rendement des entreprises de transport. La statistique financière est préparée selon une classification des comptes qui ne se rattache pas aux fonctions ou aux apports et au rendement. Les revenus peuvent être classés suivant de vastes catégories comme les «marchandises» et les «voyageurs», mais les dépenses ne sont pas classées de la même façon et elles ne pourraient l'être qu'au moyen d'un partage arbitraire des dépenses communes. Même lorsque les domaines d'activité sont assez distincts, comme lorsqu'il s'agit de l'entreposage, des quais, des éleveurs (à grain), du télégraphe et du téléphone, les catégories de revenus qui se rapportent à ces postes ne semblent pas être comparables aux catégories de dépenses. En outre, il est souvent difficile de savoir quels genres d'exploitations autres que les chemins de fer doivent être inclus ou non dans un état financier donné. De plus, il ne semble rien y avoir au sujet des hôtels, même s'ils devraient constituer une catégorie assez distincte du point de vue des revenus et des dépenses. Il serait risqué de juger de l'efficacité des chemins de fer d'après les rapports financiers. Il serait absolument impossible d'examiner l'exploitation des chemins de fer au point de vue d'un aspect ou d'un endroit bien particulier en se fondant sur la statistique financière que l'on publie. La statistique financière des chemins de fer a un autre défaut: on y englobe des compagnies obscures et relativement peu importantes qu'on range au premier plan dans ces périodiques, comme la *Naperville Junction Railway Company*.

Les publications qui contiennent des renseignements sur les chemins de fer renferment aussi des données financières sur les messageries et les communications (recettes et dépenses d'exploitation), diversement réparties selon les compagnies. Les compagnies de ponts, de tunnels et de bacs transbordeurs y figurent également. Dans la Partie II de *Railway Transport*, on trouve des renseignements sur le revenu et le total des dépenses d'exploitation de chacune des trois compagnies de voitures Pullman, de tunnels et de ponts, sur le capital de deux compagnies de ponts et sur l'actif et le passif d'une compagnie de ponts. On ne saisit pas immédiatement pourquoi certains postes sont omis en ce qui concerne certaines compagnies, tandis qu'ils sont inclus dans le cas d'autres. Dans la publication *International Bridge, Tunnel and Ferry Companies*, on trouve des données au sujet du capital, des placements, des taxes et de l'intérêt, en ce qui concerne toutes les compagnies de bacs transbordeurs et toutes les compagnies de ponts et de tunnels.

En raison de son abondance, la statistique financière qui a trait à toutes les entreprises de transport frappe probablement plus le comptable

521

que le directeur de l'expédition ou que l'économiste. Les réponses au questionnaire adressé à ceux qui font usage de la statistique (tableau 1) ont révélé qu'on demandait des renseignements sur les «frais de transport des voituriers entre des localités déterminées». On ne saurait répondre à cette demande en se fondant sur les données actuelles concernant les dépenses. C'est là une des grandes lacunes de la statistique financière que l'on publie. Elle ne permet guère d'analyser l'efficacité ni l'un des aspects particuliers de l'exploitation.

La statistique financière des compagnies de camionnage, qui est soumise aux mêmes servitudes que la statistique des chemins de fer, est publiée en grande partie dans le rapport *Motor Carriers—Freight*. On y trouve des états des immobilisations et du revenu des compagnies de transport par camions, réparties en groupes suivant leur importance. La publication contient des états distincts pour la région de l'Atlantique ainsi que pour chacune des autres provinces (voir l'appendice, pp. 581-582). Le rapport *Statistique des autobus-voyageurs* donne des renseignements semblables sur les autobus. Quant à la publication *Motor Transport Traffic*, elle ne fait état que du total des revenus découlant des divers déplacements par camions et des véhicules de transport répartis selon le poids brut. On n'y trouve aucune statistique sur les dépenses.

Le bilan et l'état du revenu de treize importantes entreprises de transport urbain paraissent dans le rapport annuel *Urban Transit*; le revenu total des voituriers de la catégorie I est publié dans le rapport mensuel sur la statistique du transport urbain (voir l'appendice, p. 594).

Les états financiers de certaines entreprises canadiennes de transport maritime sont publiés dans le rapport *Water Transportation*; mais cette statistique n'est pas d'une grande utilité, puisqu'elle n'embrasse pas toute l'industrie canadienne du transport maritime et qu'elle ne se rapporte pas non plus à l'exploitation d'une compagnie en particulier. Outre cette statistique, les seules données financières concernant le transport maritime sont les recettes de péage de la voie maritime du Saint-Laurent (publiées par l'Administration de la voie maritime dans le *Traffic Report of the St. Lawrence Seaway*), ainsi que les renseignements sur les recettes et dépenses des chemins de fer en matière de transport maritime (dans la Partie I de *Railway Transport*) et, enfin, quelques données statistiques sur les fonds affectés à des navires par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien, lesquelles paraissent dans les publications concernant respectivement ces chemins de fer.

Pour ce qui est des compagnies de transport aérien, des états détaillés du compte d'immobilisations, du bilan et des recettes et dépenses paraissent chaque année dans *Civil Aviation*. L'édition mensuelle et l'édition préliminaire annuelle de cette publication renferment seulement des états des recettes et des dépenses. Des états distincts sur chacune des six ou sept grandes com-

522

Commission royale sur les transports

forme actuelle sont utiles. En outre, ces rapports financiers nous permettent de faire des comparaisons entre les diverses compagnies canadiennes des chemins de fer. Néanmoins ils présentent de nombreuses lacunes, mais les retouches que l'on pourrait apporter à la classification actuelle des comptes ne seraient vraisemblablement pas d'un grand secours. On n'y perdrait peut-être pas beaucoup si l'on supprimait les états financiers distincts de certaines compagnies de chemins de fer d'ordre secondaire, comme le *St-Lawrence and Adirondack* et le *Roberval and Saguenay*, mais on n'y gagnerait pas beaucoup non plus. Seule une révision complète de la méthode servant à faire rapport des données sur les dépenses permettrait d'analyser certains frais d'exploitation des chemins de fer subis dans des endroits bien précis. Les expéditeurs veulent savoir ce qu'il en coûte aux voituriers pour transporter des marchandises entre des localités déterminées, et les rapports financiers ne donnent aucun renseignement à ce sujet. Pour y arriver, il faudrait envisager la comptabilité du point de vue fonctionnel plutôt que du point de vue financier. On pourrait se procurer les données fondamentales des services du prix de revient des chemins de fer plutôt que de leurs services de comptabilité.

Pour les fins d'une analyse économique, l'utilité des rapports financiers concernant les différents modes de transport est très restreinte. La classification actuelle des comptes ne se prête pas facilement à l'étude du coût ou des profits de certains modes d'exploitation ou ne répond pas très bien aux exigences inhérentes au contrôle de l'efficacité de l'exploitation. Elle a pour objet de faire voir la situation financière des entreprises et c'est à ce titre qu'elle a de la valeur. Pour répondre aux besoins des économistes du transport et des préposés à l'expédition des produits industriels, il faudra recourir à un autre moyen, non pas aux bilans et aux états du revenu préparés par les services de comptabilité.

Recommandations concernant la statistique financière

1. La publication de la statistique financière des chemins de fer sur une base permettant des comparaisons avec les chemins de fer américains devrait continuer.
2. Les états financiers des sociétés ne peuvent répondre au besoin d'une statistique permettant de mesurer le prix de revient de certaines formes déterminées d'exploitation auxquelles se livrent les voituriers.
3. Les états financiers de certaines des petites filiales des sociétés ferroviaires ne semblent pas devoir être beaucoup utilisés. Cependant, les états doivent tout de même être préparés, et les frais de publication en sont vraisemblablement assez réduits. Tandis que la statistique ferroviaire semble englober des sociétés extrêmement insignifiantes, la statistique d'autres

pagines de transport aérien paraissent dans les différentes publications de *Civil Aviation* (voir l'appendice, pp. 605-608).

La publication *Oil Pipe Line Transport* donne chaque année de nombreux détails sur la situation financière de chacune des trente-deux compagnies de pipe-lines. Dans les éditions mensuelles, cependant, on ne publie que les revenus d'exploitation trimestriels de cinq de ces compagnies. La publication mensuelle relativement récente, intitulée *Gas Pipe Line Transport*, donne les revenus globaux d'exploitation de chacune des seize compagnies de transport de gaz naturel. Une fois que l'édition annuelle de cette publication sera établie, on y trouvera vraisemblablement de plus amples détails sur la situation financière des compagnies de pipe-lines à gaz.

C'est dans la publication *Warehousing* que l'on trouve la plus grande partie des renseignements d'ordre financier sur les compagnies d'emmagasinement et d'entreposage. Toutefois, à l'encontre de la statistique sur les chemins de fer, les entreprises de transport aérien et les compagnies de pipe-lines, la statistique sur l'entreposage ne fait pas connaître les résultats d'exploitation d'une compagnie en particulier. On y trouve des détails sur le compte d'immobilisations, sur les recettes et les dépenses d'exploitation des 213 compagnies d'emmagasinement et d'entreposage publics, réparties suivant les provinces.

Certains autres renseignements d'ordre financier, relatifs à l'emmagasinement et à l'entreposage, apparaissent çà et là dans d'autres publications. Ainsi, le bilan et l'état du revenu et dépenses des élévateurs à grain de Port-Colborne et de Prescott sont publiés dans le *Rapport annuel du Conseil des ports nationaux*. Dans la Partie I du rapport *Railway Transport*, on donne des recettes d'exploitation que tous les chemins de fer obtiennent des quais, des élévateurs à grain, de la location d'immeubles, de l'entreposage des marchandises ainsi que de la consignation des colis et bagages. Dans la Partie II du même rapport apparaissent les recettes d'exploitation provenant de l'entreposage d'à peu près les mêmes articles en ce qui concerne chacune des trente et une compagnies de chemins de fer ou filiales. Toutefois, on ne donne les dépenses d'exploitation que du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et seulement dans le cas des quais à charbon et à minerai et des élévateurs à grain. Comme les dépenses et les recettes ne se rapportent pas aux mêmes postes, il est assez difficile de tirer des conclusions sur l'importance relative des recettes et dépenses dans le domaine de l'entreposage. Peut-être est-il impossible de procéder autrement au sujet des comptes d'exploitation des domaines peu importants de l'exploitation ferroviaire, mais on comprend difficilement l'utilité qu'il peut y avoir à ne publier qu'une partie de ces renseignements.

Comme la statistique sur les chemins de fer est établie suivant une classification comptable qui permet d'établir des comparaisons avec les comptes des chemins de fer américains, les rapports que l'on publie sous leur

Eldon: Statistique des transports

voituriers omet parfois des sociétés importantes. Le groupement d'un nombre considérable de sociétés dans les rapports sur la navigation et l'entreposage limite l'utilité des états financiers relativement à ces industries. La même critique s'applique au rapport *Water Transportation* qui ne comprend pas tous les exploitants canadiens et qui ne présente donc pas un tableau complet de l'industrie. Les sociétés d'entreposage pourraient utilement être classées suivant leur genre d'exploitation. De même, l'inclusion de sociétés plus nombreuses dans le rapport intitulé: *Statistique du transport urbain* aiderait à présenter une image plus complète de la situation financière de l'industrie du transport urbain.

Impôts, subventions et règlements gouvernementaux

La concurrence entre voituriers doit amener les gens à se demander dans quelle mesure chacun des moyens de transport (et chacune des sociétés) est subventionné par les gouvernements aux divers échelons. Lorsqu'un moyen de transport est subventionné tandis que les autres ne le sont pas, l'entreprise de voiturage subventionnée tend à se développer plus qu'elle ne le ferait si le gouvernement adoptait envers l'industrie une attitude de laissez-faire. Si l'entreprise subventionnée reçoit sous quelque forme une subvention de capitaux, elle peut augmenter ses placements et abaisser ses frais de dépréciation. Elle sera alors dans une situation plus favorable qu'elle ne le serait autrement pour enlever du transport à ses concurrents, grâce à un service plus étendu et à un prix inférieur. Si la subvention prend la forme d'une réduction subventionnée des prix de transport, il échoit alors à l'entreprise de voiturage subventionnée plus de transport qu'elle n'en obtiendrait s'il n'existait pas de subvention. Partout où il y a subvention, il y a tendance à une mauvaise répartition des ressources, puisqu'un essor est donné à un service qui ne pourrait autrement se suffire (d'ordinaire, ce sont les services inefficaces et coûteux qui reçoivent les subventions). Il y a donc un véritable risque à détourner les ressources économiques vers des exploitations inefficaces en versant des subventions. Le coût s'en trouve camouflé, car la subvention est versée au moyen de l'impôt. Bien que l'on fasse valoir de nombreux arguments à l'appui des subventions en vue de stimuler l'économie régionale ou d'aider les industries canadiennes à faire face à la concurrence étrangère, il est bon de discerner et de mesurer l'élément de déformation qu'une subvention introduit dans l'économie.

Par conséquent, il est dans l'intérêt public de connaître ce que sont les subventions et ce qu'elles coûtent. La statistique indiquant les subventions directes ou indirectes accordées par les gouvernements à l'industrie des transports devrait être publiée sous une forme aussi claire que possible. D'autre part, il peut être utile, à l'égard du même sujet, que la statistique des impôts

versés par les voituriers à l'État soit fournie. Souvent l'élément subvention demande une étude du fardeau fiscal que doit supporter le voiturier et de la subvention qu'il reçoit, car il n'est pas impossible que les impôts spéciaux que doit supporter un certain voiturier (et que ne paient pas d'autres voituriers) dépassent les avantages particuliers dont il jouit.

Les subventions en espèces et les dépenses de construction, les octrois de terrains effectués par les différents échelons de gouvernement en faveur du Pacifique-Canadien et d'autres sociétés qui font maintenant partie de son réseau sont mentionnés dans le périodique annuel du Bureau fédéral de la statistique *Canadian Pacific Railway Company, 1923-1958*. Les prêts et les affectations de l'État, les contributions fédérales servant à combler les déficits du National-Canadien et les subventions gouvernementales en faveur de lignes qui font maintenant partie du réseau du National-Canadien sont indiqués dans des publications semblables concernant ce chemin de fer. L'aide aux chemins de fer et la garantie des obligations du National-Canadien par l'État sont inscrites dans la Partie I de *Railway Transport* (voir l'appendice, pp. 572-573). En outre, le détail des impôts ferroviaires accumulés, selon le niveau de gouvernement et selon le genre d'impôt, figure dans la Partie II de la même publication. Les impôts versés par les compagnies de messageries, de télégraphe et de câbles sous-marins, de ponts internationaux, de tunnels et de bacs transbordeurs sont publiés, sous une forme beaucoup moins détaillée, dans les périodiques traitant de ces entreprises; cependant, ces périodiques ne contiennent pas de renseignements sur les subventions qu'accorde le gouvernement à ces sociétés.

Les subventions touchant les rues des villes, les grandes routes et les routes rurales, selon les échelons de gouvernement, sont publiées dans *Road and Street Mileage and Expenditure* (voir l'appendice, p. 593). Les recettes que retire le gouvernement des permis et des droits relatifs aux automobiles et des taxes sur l'essence et d'autres carburants à moteur, selon les provinces, figurent dans *The Motor Vehicle* (voir l'appendice, p. 586). Il y a également des renseignements sur le total des taxes, des permis d'exploitation et de l'impôt sur le revenu versés par les voituriers des classes I et II, suivant les provinces, dans *Motor Carriers-Freight* (voir l'appendice, pp. 581-582). Dans *Statistique des autobus-voyageurs* il y a des données semblables sur les sociétés d'autobus.

Cependant, tous ces renseignements ne permettent pas d'en arriver à des conclusions très précises au sujet des subventions qui peuvent être effectivement versées par les gouvernements aux entreprises de camionnage parce qu'elles ont besoin de routes plus résistantes et plus étendues. Le problème est de séparer les dépenses d'aménagement et d'entretien des routes nécessaires aux automobiles privées des dépenses qu'entraîne la présence des camions sur les routes. Pour arriver à mieux estimer la répartition convenable

526

Commission royale sur les transports

Recommandations concernant la statistique des subventions et des règlements de l'État

En conclusion, nous recommandons la publication de données statistiques supplémentaires sur les subventions de l'État versées particulièrement aux entreprises de transport routier, de transport aérien et de transport urbain; on aura ainsi une idée exacte des subventions directes et indirectes accordées au transport. De même, nous recommandons une étude des renseignements dont la publication pourrait être utile sur les règlements gouvernementaux qui, régissant différents aspects du transport, influent sur la situation économique des voituriers. En vue d'éclaircir davantage la question de l'étendue des subventions de l'État aux entreprises de camionnage commercial, nous croyons qu'une statistique indiquant la provenance et la destination du transport des voyageurs, en particulier par automobiles, pourrait utilement servir à cette fin.

Statistique des accidents

La statistique des accidents est bien au point à l'égard de tous les modes de transport. Une publication particulière traite des accidents de la route: *Motor Vehicle Traffic Accidents*; mais, par ailleurs, la statistique des accidents est incluse dans les rapports particuliers des différents modes de transport. En vue d'une amélioration, notre seule proposition est une statistique montrant: a) les frais subis à la suite de dommages à la personne ou à la propriété découlant des différents genres d'accidents et b) les dépenses engagées par le gouvernement et les organismes privés en vue de prévenir des accidents déterminés.

Matériel de transport

Outre les périodiques de statistique traitant de chacun des moyens de transport, le Bureau fédéral de la statistique fait paraître une série de neuf publications contenant la statistique de la fabrication du matériel de transport. La matière de ces périodiques est indiquée dans l'appendice (pp. 618-620). La classification industrielle uniforme employée par le Bureau fédéral de la statistique établit un groupe distinct de matériel de transport, englobant un certain nombre d'industries: aéronautique, construction navale, fabrication de bicyclettes, d'embarcations, de véhicules automobiles, de pièces de véhicules automobiles, de matériel roulant de chemin de fer et de matériel divers. La statistique concernant ces industries est comparable à la statistique publiée pour d'autres industries de fabrication: la fabrication du matériel de transport peut donc être facilement comparée à d'autres industries en ce qui concerne les employés et la rémunération, les dépenses d'immobilisation et de réparation, les stocks, les combustibles et les matériaux employés, et la

des frais, il faudrait une meilleure statistique que celle que nous avons aujourd'hui sur le volume de la circulation commerciale et de la circulation non commerciale sur les grandes routes, ainsi que des détails sur le poids brut des véhicules commerciaux. Ces renseignements pourraient s'obtenir grâce à plus de données sur la provenance et la destination des marchandises transportées par les camions et grâce à une étude des déplacements des voyageurs par véhicules automobiles. Une meilleure statistique de la circulation revêtant ces formes aiderait l'étude des subventions que le gouvernement accorde aux grandes routes, lesquelles ont suscité un intérêt intense chez le public, particulièrement aux États-Unis.

On ne fait pas rapport des subventions de l'État aux entreprises de transport aérien. Dans une grande mesure, il s'agirait de subventions indirectes. Des états établissant un rapport entre les frais des aéroports et les prix qu'ils exigent des lignes aériennes, et de toute autre subvention indirecte ou directe accordée aux lignes aériennes seraient un supplément utile à ajouter à la statistique actuelle. Les impôts généraux et les impôts sur le revenu sont publiés séparément à l'égard de chacune des six ou sept principales lignes aériennes du Canada. Des détails sur l'ensemble des impôts, des taxes spéciales et des droits de permis versés par les lignes aériennes du Canada faciliteraient l'analyse des subventions accordées à la circulation aérienne.

Les règlements qu'impose le gouvernement peuvent avoir un effet assez important sur la situation économique d'une industrie pour en justifier l'insertion dans la statistique publiée. Tel est le cas du camionnage. Le Bureau fédéral de la statistique publie des renseignements très détaillés sur les règlements de chaque province touchant les dimensions, le poids, la sécurité et les permis. Ces règlements peuvent limiter la capacité du matériel employé ou imposer des dépenses ou des droits particuliers aux voituriers. Les règlements visant les camions et les autobus sont publiés habilement et clairement dans *The Motor Vehicle—Preliminary Report of Registrations and Size, Weight and Safety Regulations*; d'autre part, les règlements qui concernent uniquement le camionnage figurent dans *Motor Transport Traffic* (voir l'appendice, pp. 582-585 et 586-587).

Mais le transport routier est unique à l'égard de la publication des règlements gouvernementaux visant l'industrie. Il vaudrait la peine d'examiner quelles données sur les règlements des chemins de fer, des lignes aériennes et des autres moyens de transport pourraient être publiées. Par exemple, le matériel des chemins de fer servant aux voyageurs est conçu en partie du point de vue de la sécurité plutôt que du point de vue de l'économie, et il pourrait être utile d'incorporer dans certaines des publications sur le transport ferroviaire les règlements qui concernent le genre de matériel qu'il est permis d'employer.

527

Eldon: Statistique des transports

valeur ajoutée par la fabrication. Cette série de publications est très utile au point de vue de l'intégration des données du transport dans les données relatives aux autres industries.

Publication hâtive de la statistique

Même avec la mécanisation croissante de la compilation des données, la valeur des séries statistiques utiles est souvent réduite par les retards de publication. La difficulté d'assurer à un coût minimum la publication la plus hâtive possible de séries statistiques met au défi plus encore la compétence administrative des fonctionnaires du Bureau fédéral de la statistique que l'efficacité des calculatrices.

Le tableau 2 indique, pour chaque publication annuelle, le délai de publication. Pour établir le délai, nous comparons le mois de la publication avec la période que vise la publication (relativement aux périodiques mensuels, le mois de publication ne paraît pas). De nombreuses publications paraissent plus d'une année après l'expiration de la période étudiée. Les délais de publication de six à neuf mois sont plus fréquents que les délais moindres. Le tableau ne contient qu'un seul exemple récent à l'égard de chaque périodique, mais il donne sans doute une idée générale assez exacte des délais qui marquent la production des publications sur les transports.

Nous recommandons que le Bureau fédéral de la statistique étudie soigneusement les causes des délais. Différentes causes sont possibles. Certains délais proviennent de l'envoi tardif au Bureau des rapports des voituriers et des autres intéressés. D'autre part, la vérification, le choix de la forme des tableaux statistiques, la compilation, l'impression, la correction d'épreuves exige un nombre suffisant d'employés expérimentés au Bureau fédéral de la statistique. La pénurie chronique de personnel et un taux élevé de roulement dans certaines occupations peuvent être à la source des délais dans la publication de la statistique. D'autre part, le délai dans la parution de certaines données statistiques peut provenir des priorités établies pour différentes publications par rapport à l'ensemble de la statistique gouvernementale.

Le Bureau fédéral de la statistique est sans aucun doute conscient de la difficulté d'assurer une prompt publication de la statistique et il a réussi à réduire les délais. Beaucoup d'améliorations pourraient encore trouver place, cependant, et il se peut très bien que certaines difficultés, comme la pénurie de personnel, exigent l'attention d'autres organismes gouvernementaux s'occupant d'emploi et de personnel, aussi bien que l'attention constante des fonctionnaires du Bureau même. Tout effort tenté pour résoudre la difficulté de présenter plus tôt la statistique du transport serait rétribué, car il augmenterait l'utilité de la statistique.

TABLEAU 2—DÉLAI DE LA PUBLICATION DE LA STATISTIQUE
DU TRANSPORT

B.F.S. numéro	Titre de la publication	Période courante étudiée	Mois de publication	Délai	Prix
1. TRANSPORT FERROVIAIRE					
52-001	Carloadings	juin 1-7 1960	—	—	\$3 par année
52-002	Railway Freight Traffic	janvier 1960	—	—	\$2 par année
52-205	Railway Freight Traffic: Year ended December 31, 1958	1958	juill. 1959	7 mois	\$1
52-207	Railway Transport 1958 Part I: (Comparative sum- mary statistics 1954 to 1958)	1958	fév. 1960	14 mois	50c.
52-208	Railway Transport 1958 Part II: (Financial sta- tistics)	1958	jan. 1960	13 mois	75c.
52-209	Railway Transport 1958 Part III: (Equipment, track and fuel statistics)	1958	sept. 1959	9 mois	50c.
52-210	Railway Transport 1958 Part IV: (Operating and traffic statistics)	1958	déc. 1959	12 mois	50c.
52-211	Railway Transport 1958 Part V: (Freight carried by principal commodity classes)	1958	nov. 1959	11 mois	\$1.50
52-212	Railway Transport 1958 Part VI: (Employment statistics)	1958	août 1959	8 mois	25c.
52-003	Railway Operating Statis- tics, March 1960	Finances— mars 1960 Exploitation —fév. 1960	—	—	\$2 par année
52-206	Railway Operating Statis- tics, Year 1959	1959	—	—	25c.
52-201	Canadian National Rail- ways, 1923-1958	1958	août 1959	8 mois	50c.
52-202	Canadian Pacific Railway Company, 1923-1958	1958	août 1959	8 mois	50c.
—	Board of Transport Com- missioners for Canada, Waybill Analysis, Car- load All-Rail Traffic, 1958	1958	août 1959	8 mois	50c.
52-204	Statistique des messageries	1958	juin 1959	6 mois	25c.
56-201	Statistique des télégraphes et câbles, 1958	1958	sept. 1959	9 mois	50c.
53-202	International Bridge, Tunnel and Ferry Companies 1958	1958	juin 1959	6 mois	50c.

530

Commission royale sur les transports

TABLEAU 2—DÉLAI DE LA PUBLICATION DE LA STATISTIQUE
DU TRANSPORT—(suite)

B.F.S. numéro	Titre de la publication	Période courante étudiée	Mois de publication	Délai	Prix
4. TRANSPORT PAR EAU					
54-002	Shipping Statistics February 1960	février 1960	—	—	\$2 par année
54-202	Shipping Report 1958 Part I: International Seaborne Shipping	1958	sept. 1959	9 mois	\$1.50
54-203	Shipping Report 1958 Part II: International Seaborne Shipping	1958	oct. 1959	10 mois	75c.
54-204	Shipping Report 1958 Part III: Coastwise Shipping	1958	nov. 1959	11 mois	75c.
54-205	Water Transportation 1958	1958	déc. 1959	12 mois	50c.
54-001	Summary of Canal Statistics, December 1959	déc. 1959	—	—	\$1 par année
54-201	Canal Statistics 1958	1958	sept. 1959	9 mois	75c.
—	St. Lawrence Seaway Preliminary Toll Traffic Statistics, April 1960	avril 1960	mai 1960	1 mois	—
N° du catalogue TS2-259	Traffic Report of the St. Lawrence Seaway, 1959	1959	—	—	50c.
—	Rapport du Conseil des ports nationaux sur l'ac- tivité de l'année civile 1959	1959	mars 1960	3 mois	25c.
5. TRANSPORT PAR AIR					
51-001	Civil Aviation, December 1959	déc. 1959	—	—	\$2 par année
51-201	Civil Aviation, Preliminary Annual, 1958	1958	juin 1959	6 mois	50c.
51-202	Civil Aviation, 1958	1958	nov. 1959	11 mois	50c.
—	Air Transport Board: Origin and Destination Statistics: Mainline Scheduled Traffic Survey of Revenue Passengers 1955-1959	1959	mai 1960	5 mois	—
6. TRANSPORT PAR PIPE-LINES					
55-001	Oil Pipe Line Transport April, 1960	avril 1960	—	—	\$2 par année
55-201	Oil Pipe Line Transport 1958	1958	nov. 1959	11 mois	50c.
55-002	Gas Pipe Line Transport, May 1960	mai 1960	—	—	\$2 par année

532

TABLEAU 2—DÉLAI DE LA PUBLICATION DE LA STATISTIQUE
DU TRANSPORT—(suite)

B.F.S. numéro	Titre de la publication	Période courante étudiée	Mois de publication	Délai	Prix
2. TRANSPORT ROUTIER					
53-205	Motor Carriers—Freight 1957	1957	En 1959	12+ mois	50c.
<i>Transport motorisé</i>					
53-207	National Estimates	1958	juin 1960	18 mois	75c.
53-208	Atlantic Provinces	1958	avril 1960	16 mois	50c.
53-209	Province of Quebec	1958	fév. 1960	14 mois	50c.
53-210	Province of Ontario	1958	déc. 1959	12 mois	50c.
53-211	Province of Manitoba	1958	déc. 1959	12 mois	50c.
53-212	Province of Saskatchewan	1958	sept. 1959	9 mois	50c.
53-213	Province of Alberta	1958	juill. 1959	7 mois	50c.
53-214	Province of British Columbia	1958	déc. 1959	12 mois	50c.
53-203	The Motor Vehicle 1958	1958	fév. 1960	14 mois	75c.
53-204	The Motor Vehicle: Prelim- inary Report of Registra- tions and Size, Weight and Safety Regulations, 1958.	1958	sept. 1959	9 mois	50c.
53-001	Motor Vehicle Traffic Ac- cidents, October—Decem- ber 1959	octobre à décembre, 1959	—	—	\$2 par année
53-206	Motor Vehicle Traffic Ac- cidents 1958	1958	sept. 1959	9 mois	75c.
53-002	Statistique des autobus-vo- yageurs	avril 1960	—	—	\$1 par année
53-215	Passenger Bus Statistics 1958	1958	mars 1960	15 mois	50c.
66-001	Travel between Canada and the United States, May, 1960	mai 1960	—	—	\$2 par année 20c. l'exemplaire
66-002	Volume of Highway Traffic entering Canada on Trav- ellers' Vehicle Permits, September, 1959	sept. 1959	—	—	\$1 par année 10c. l'exemplaire
66-201	Travel between Canada and other Countries, 1958	1958	sept. 1959	9 mois	\$1
53-201	Road and Street Mileage and Expenditure 1958 (au- paravant Highway Sta- tistics)	1958	avril 1960	16 mois	50c.
3. TRANSPORT URBAIN					
53-003	Transport urbain, mars 1960	mars 1960	—	—	\$1 par année
53-216	Urban Transit 1958	1958	nov. 1959	11 mois	50c.
53-201	Road and Street Mileage and Expenditure 1958 (au- paravant Highway Sta- tistics)	1958	avril 1960	16 mois	50c.

531

Eldon: Statistique des transports

TABLEAU 2—DÉLAI DE LA PUBLICATION DE LA STATISTIQUE
DU TRANSPORT—(fin)

B.F.S. numéro	Titre de la publication	Période courante étudiée	Mois de publication	Délai	Prix
7. ENTREPOSAGE ET EMMAGASINAGE					
63-212	Warehousing, 1958	1958	fév. 1960	14 mois	50c.
22-004	Grain Statistics Weekly	13 juill. 1960	—	—	\$3 par année
22-005	The Wheat Review June, 1960	juin 1960	—	—	\$3 par année
22-001	Coarse Grains Quarterly, May 1960	mars avril mai 1960	—	—	\$2 par année
22-201	Grain Trade of Canada 1957-58	du 1 ^{er} août 1957 au 31 juillet 1958	sept. 1959	14 mois	\$1.50
8. MATÉRIEL DE TRANSPORT					
42-201	Transportation Equipment 1957 General Review	1957	juin 1959	18 mois	50c.
42-211	The Railway Rolling Stock Industry, 1958	1958	oct. 1959	10 mois	50c.
42-209	The Motor Vehicles Industry, 1958	1958	sept. 1959	9 mois	50c.
42-210	The Motor Vehicle Parts Industry, 1956	1956	—	—	50c.
42-204	The Bicycle Manufacturing Industry, 1958	1958	sept. 1959	9 mois	25c.
42-206	The Shipbuilding Industry, 1958	1958	mars 1960	15 mois	25c.
42-205	The Boat Building Industry, 1958	1958	mars 1960	15 mois	50c.
42-203	The Aircraft and Parts Industry, 1958	1958	jan. 1960	13 mois	50c.
42-212	The Miscellaneous Trans- portation Equipment Industry, 1958	1958	nov. 1959	11 mois	25c.
42-002	Motor Vehicle Shipments, June, 1960	juin 1960	—	—	\$1 par année
42-001	Preliminary Report on the Production of Motor Ve- hicles, June, 1960	juin 1960	—	—	\$1 par année
63-007	New Motor Vehicle Sales and Motor Vehicle Fi- nancing, May, 1960	mai 1960	—	—	\$1 par année
63-208	New Motor Vehicle Sales and Motor Vehicle Fi- nancing, 1958	1958	juill. 1959	7 mois	50c.

533

Programme relatif à la statistique

La statistique existante sur le transport est décidément employée par le public. Les publications se vendent à des prix raisonnables, comme l'indique la liste du tableau 2. On peut juger de leur utilité en partie par le tirage. Bien que les divers volumes de *Railway Transport* paraissent de sept à quatorze mois après l'expiration de l'année, le tirage qu'exige la demande est d'environ 700 exemplaires. On imprime ordinairement de 450 à 500 exemplaires des périodiques mensuels sur le transport. On imprime environ 1,000 exemplaires de *Motor Transport Traffic*, contenant des estimations nationales, et 700 exemplaires de chacun des volumes relatifs aux provinces. La diffusion de *Motor Carrier—Freight* est suffisante pour justifier l'impression de 700 exemplaires. Il y a aussi une demande considérable des publications qui traitent d'autres moyens de transport. On imprime à peu près 900 exemplaires de *Urban Transit* et 750 exemplaires de la publication annuelle *Shipping Report*. Le tirage de l'édition annuelle de *Civil Aviation* est d'environ 750 exemplaires, tandis que celui du périodique annuel *Oil Pipe Line Transport* est de 800 exemplaires; ce dernier tirage augmente régulièrement.

Toutes les publications imprimées ne sont pas utilisées. Environ 100 abonnés reçoivent chacune des publications, mais ils peuvent bien ne pas s'en servir. De 75 à 100 exemplaires sont envoyées aux usagers officiels, qui peuvent s'en servir ou non. Cependant, il y a un groupe considérable d'autres abonnés, qui doivent payer individuellement les publications et dont on doit présumer qu'ils les lisent de temps à autre, sinon constamment.

L'utilité de la statistique actuelle sur le transport est attestée par les réponses au questionnaire qui sont résumées dans le tableau 1. Les gens interrogés préféraient des publications statistiques à d'autres, mais il s'agissait d'un groupe spécialisé d'usagers, et les réponses en témoignent. D'autres usagers pourraient montrer une préférence pour certaines des publications que les préposés à l'expédition ne favoriseraient pas.

Ce n'est pas critiquer sévèrement le Bureau fédéral de la statistique que de dire que des améliorations sont possibles. L'appréciation de la statistique dans le présent chapitre montre certaines faiblesses dans la publication de la statistique actuelle, mais les fonctionnaires du Bureau connaissent aussi bien que n'importe qui plusieurs de ces faiblesses. Souvent, il s'agit du temps, du personnel, des fonds qu'exige la tâche hautement technique et hautement spécialisée d'établir des séries statistiques améliorées. Il doit y avoir aussi, à l'égard de l'amélioration, un besoin démontré et une demande de la part du public. Vu l'importance de l'industrie des transports et d'une analyse appropriée de ces difficultés, le gouvernement devrait étendre et améliorer la statistique dans ce domaine. Presque chaque semaine les journaux rapportent une difficulté pressante du transport. Par conséquent, les

534

Commission royale sur les transports

tient pas facilement compte des nouvelles subventions, qui amènent un abaissement du tarif. C'est pourquoi un indice des prix préparé sous cette forme est trop rudimentaire pour figurer dans les publications touchant la statistique.

Une autre forme d'indice des prix de transport des marchandises est l'indice fondé sur le revenu moyen par tonne-mille que procure aux chemins de fer le transport des marchandises. Les recettes perçues par tonne-mille équivalent à un prix exigé par le chemin de fer pour transporter une tonne de marchandises sur une distance d'un mille. La tonne-mille n'est qu'une mesure de la production ferroviaire, la rapidité du transport étant un autre élément du service pour lequel un expéditeur peut consentir à payer. En fondant un indice des prix sur le revenu par tonne-mille, on ne reconnaît pas que la rapidité du service, le genre de manutention, des privilèges ou des services spéciaux peuvent influencer sur le prix demandé. Les denrées les plus volumineuses exercent une influence sur l'indice des prix, qui peut être disproportionné à la valeur et à l'importance globale des marchandises. Compte tenu de tous ces désavantages, un indice qui reflète les variations des recettes moyennes par tonne-mille, d'année en année, est encore plus exact qu'un indice qui repose uniquement sur des augmentations uniformes des prix. Au moins, les recettes moyennes par tonne-mille se fondent sur le transport proprement dit.

Si la composition du transport varie d'année en année, elle peut influencer sur l'indice plus que les changements de prix. Par exemple, un accroissement du transport des appareils de télévision, qui procure de fortes recettes par tonne-mille, ferait monter l'indice du revenu moyen par tonne-mille, même si les prix courants du transport des appareils de télévision et des autres marchandises demeuraient inchangés. Par conséquent, les recettes moyennes par tonne-mille reflètent non seulement les prix de transport exigés, mais aussi la quantité des marchandises transportées selon chacun des prix, ainsi que la longueur moyenne du parcours (toutes les fois que le revenu moyen par tonne-mille diffère pour les longs et les courts trajets). La même difficulté se rencontre lorsqu'un indice se fonde simplement sur le revenu moyen par tonne. A moins que le parcours moyen ne soit constant, les recettes perçues par les chemins de fer pour le transport d'une tonne de marchandises varient selon la distance à laquelle se fait l'expédition. En outre, l'indice accusera des variations qui ne se rattachent pas aux changements du prix des services (tarif-marchandises).

On peut surmonter la difficulté en pondérant soigneusement les recettes moyennes de chaque catégorie de transport suivant son importance en tonnes et en employant les mêmes coefficients chaque année qu'on calcule l'indice. «Les coefficients de l'année de base», qui se fondent sur le nombre de tonnes de chaque catégorie transportées au cours d'une année caractéristique, immobilisent d'année en année la composition du transport servant à

trois prochains chapitres, dans la perspective des lacunes et des faiblesses que manifeste la statistique actuelle en face de besoins urgents, exposent un programme de statistique améliorée au sujet des transports au Canada.

Chapitre 3

Indice des prix de transport des marchandises

Définition d'un indice

Un indice des prix de transport des marchandises est un moyen de mesurer les changements qui se produisent dans le niveau des prix de transport des marchandises. Le niveau des prix de transport des marchandises dans une période considérée comme base représente 100 p. 100, tandis que le niveau des prix relatifs aux autres périodes est exprimé comme un pourcentage des prix ou du niveau des prix de base. Un indice des prix de transport des marchandises est donc semblable à tout indice de prix: indice des prix à la consommation ou indice des prix de gros, mais les objets à mesurer sont les prix de transport des marchandises.

Un indice des prix de transport des marchandises indique les variations des prix de transport des marchandises, de mois en mois ou d'année en année, suivant la fréquence du calcul de l'indice. L'indice ne montre pas le niveau absolu des prix, mais il fait voir par quel pourcentage le niveau des prix a changé en comparaison de la période de base. On peut établir des indices distincts pour différentes sortes de prix de transport des marchandises. On peut établir des indices suivant la région, la denrée ou le genre de prix. En réalité, un indice des prix de transport pour chaque denrée et chaque région permet d'établir une comparaison entre les variations des prix du transport dans différentes industries ou dans différents secteurs de l'économie. Des indices distincts relativement au transport ferroviaire, au camionnage et à d'autres modes de transport pourraient fournir des renseignements utiles sur la concurrence que se font les voituriers dans l'établissement des prix des services.

Il y a différentes façons de dresser un indice des prix de transport des marchandises. Une façon très élémentaire est de fonder l'indice uniquement sur les augmentations uniformes de prix accordées par la Commission des transports. Sous cette forme, l'indice correspondrait à 100 dans l'année de base et, s'il y avait l'année suivante une augmentation générale de 10 p. 100 du tarif-marchandises, l'indice monterait à 110. Il n'est guère difficile de préparer un tel indice, mais il peut être bien trompeur. Une quantité importante de marchandises est d'habitude exclue des augmentations générales du tarif; le grain transporté aux taux statutaires et le transport à des prix convenus en sont deux exemples pertinents. De même, un tel indice ne

535

Eldon: Statistique des transports

établir l'indice. Toute variation de l'indice, avec le temps, est alors uniquement le résultat des changements survenus dans les prix de transport des marchandises.

L'indice des prix moyens de transport des marchandises applicables aux wagonnées de chemins de fer, que publie l'*Interstate Commerce Commission*, aux États-Unis, se calcule d'une façon qui minimise l'effet des changements survenus dans le transport en ce qui concerne la denrée et le parcours moyen. Le premier calcul à faire est celui des recettes moyennes par cent livres (les recettes moyennes par tonne reviendraient au même) relativement à chaque «catégorie de transport». La «catégorie de transport» renferme un transport homogène ainsi que le déterminent la catégorie de denrées, la longueur du parcours de durée minimum (groupe de distance en milles), le genre de prix et la région de transport. Le revenu moyen de chaque catégorie de transport est alors pondéré d'après le nombre de tonnes de cette catégorie expédiées au cours de la période de base. Les coefficients (dans les premières années visées par l'indice) sont demeurés les mêmes chaque année où l'indice a été calculé. Cette hypothèse d'après laquelle le transport effectué durant l'année de base était caractéristique également des années «données» garantissait que toute variation de l'indice provenait des changements de prix, non pas d'autres causes.

Ces dernières années, toutefois, on a adopté une méthode de pondération qui tient compte d'une autre difficulté. C'est que la composition du transport pendant l'année de base peut bientôt cesser d'être caractéristique. L'importance des différents prix de transport des marchandises peut varier lorsque certaines denrées deviennent plus importantes et que d'autres deviennent moins importantes dans l'ensemble. Si la chose se produit, il se peut qu'un indice établi relativement à une année donnée, par exemple, 1960, d'après la composition du transport en l'année de base 1950 ne tienne pas compte de la réalité, c'est-à-dire des prix qui ont le plus d'importance en 1960. On a résolu la difficulté en établissant les indices relatifs aux années données d'après la méthode de la «chaîne». A partir de 1951, l'*Interstate Commerce Commission* a utilisé cette méthode pour établir son indice des prix de transport des marchandises.

La méthode de la chaîne comporte la mutation des coefficients d'année en année en vue de tenir compte du changement de composition du transport. Une moyenne mobile du nombre de tonnes de chaque catégorie de transport sert de coefficient par lequel on multiplie le revenu moyen par tonne en une année donnée. Cette moyenne biennale du volume expédié dans chaque catégorie assure que la composition du transport au cours de l'année donnée influe sur l'indice, tout comme la composition du transport durant l'année antérieure. Quand la moyenne pondérée du revenu par tonne a été calculée, par exemple pour les années 1950 et 1951, en utilisant le même coefficient pour chaque année (soit le nombre moyen de tonnes transportées

de chaque catégorie au cours de ces deux années), il faut ensuite calculer le changement moyen survenu dans les prix de 1950 à 1951. On se trouve donc à calculer le changement proportionnel que subit la moyenne pondérée des recettes par tonne. Si nous partons de 100 p. 100 en 1950 et que ce changement proportionnel soit de 2 p. 100, l'indice de 1951 est de 102.0. L'indice de 1952 se calculerait à partir du changement proportionnel survenu dans la moyenne pondérée des recettes par tonne, entre 1951 et 1952, qu'on enchaînerait au nombre-indice 102.0. Dans le calcul du changement survenu dans la moyenne pondérée des recettes par tonne, de 1951 à 1952, on se servirait comme coefficients de la moyenne de tonnes de chaque catégorie de transport au cours des deux années 1951 et 1952.

En changeant ainsi les coefficients d'année en année, nous éliminons la difficulté que présente le calcul de l'indice des prix de transport des marchandises d'après la composition du trafic, qui pourrait être désuète. La méthode donne cependant la certitude que l'influence dominante qui s'exerce sur les nombres-indices d'année en année est la variation du niveau moyen des prix, non pas une composition différente du trafic. Jusqu'ici, nous avons examiné quatre méthodes servant à établir un indice des prix de transport des marchandises.

- (1) un indice se fondant sur des augmentations générales des prix;
- (2) un indice se fondant sur une moyenne non pondérée des recettes par tonne-mille, chaque année;
- (3) un indice se fondant sur les recettes moyennes par tonne dans chaque catégorie homogène de transport et dont le coefficient de pondération est le nombre de tonnes de chaque catégorie au cours de l'année de base; et
- (4) un indice semblable à celui qui est obtenu par la troisième méthode, mais qui comporte comme coefficient de pondération une moyenne variable du nombre de tonnes dans chaque catégorie de transport.

La quatrième méthode, dite de la «chaîne» est la meilleure. Elle résout avec succès les cas d'exception aux augmentations générales de prix et tient compte de la composition changeante du transport sans permettre à l'indice des prix d'être dominé par des éléments autres que les changements survenus dans les prix de transport des marchandises.

Ce qui s'est fait au Canada

Une méthode moins compliquée a servi à établir un indice des prix de transport des marchandises, qui a été publié par le Bureau fédéral de la statistique, en trois occasions, au cours des années 30. Le manque de données comme celles dont nous disposons heureusement aujourd'hui entravait beaucoup l'établissement de l'indice.

538

Commission royale sur les transports

D'après les rapports du Bureau visant la production et la distribution du grain et du charbon, toutefois, on avait suffisamment de données pour calculer des coefficients de pondération assez satisfaisants à l'égard des principaux acheminements de ces denrées qui, en ce qui concerne le nombre de tonnes, sont de loin les plus importantes que transportent les chemins de fer.» (page 2)

L'importance du charbon et du grain par rapport à l'ensemble du transport a décliné régulièrement depuis la parution de cette publication. Les auteurs de l'indice du Canada étaient incapables de trouver beaucoup de renseignements sur le volume des expéditions d'un grand nombre de denrées qui occupent une place importante dans le transport ferroviaire d'aujourd'hui.

D'autres critiques pourraient être dirigées contre l'ancien indice des prix de transport des marchandises établi au Canada. Il est contestable que les coefficients de pondération appliqués aux tonnes et fondés sur l'année 1926 aient été représentatifs de la composition du transport aux deux années extrêmes de l'indice: 1913 et 1938. On avait évidemment choisi 1926 comme année de base parce que la même année servait de base à d'autres indices qu'établissait le Bureau fédéral de la statistique. Il ne s'ensuit pas que c'était une année caractéristique du transport des marchandises pendant toute la période qu'englobait l'indice. La pondération fixe établie relativement à l'année de base ne tenait pas compte de la réalité, car elle ne prévoyait aucun changement dans la composition du transport des marchandises, à mesure que les années passaient.

En outre, le choix de parcours pour chaque denrée est contestable. Si on utilisait des données sur les recettes moyennes et sur le parcours moyen pour tout le transport d'une denrée, il y aurait moins lieu de se prononcer sur ce qui représente le transport effectif. La statistique serait donc plus complète et plus sûre.

Enfin, des catégories de denrées plus précises et plus nombreuses que celles dont on disposait au cours des années 1930 faciliteraient l'établissement d'un indice exact. Dans les grandes catégories de denrées, il est difficile d'obtenir des caractéristiques homogènes de prix dans chaque catégorie, et des éléments autres que la variation du niveau des prix peuvent influer sur l'indice. L'indice des États-Unis englobe environ 30,000 catégories de transport, que déterminent la catégorie de denrées, la longueur du parcours de durée minimum (groupe de distance en milles), le genre de prix et la région de transport. Les auteurs de l'indice du Canada ne disposaient pas de données leur permettant d'effectuer un tri aussi soigneux des expéditions suivant les caractéristiques des prix.

Dans le temps, on a reconnu les faiblesses de l'indice du Canada, puisqu'on a cessé de préparer un indice des prix de transport des marchandises après la troisième publication en raison de l'absence de données convenables.

En commençant à l'année 1913 et en utilisant l'année 1926 comme année de base, le Bureau fédéral de statistique a publié en 1936 un indice des prix de transport ferroviaire établi jusqu'en 1933. Deux années plus tard, l'indice a été porté jusqu'à 1936. Plus tard, au cours de la même année (1938), l'indice a été corrigé et porté jusqu'au mois d'août 1938.

Le dernier indice, présenté sous forme de tableau et de graphique, ainsi qu'un tableau indiquant les coefficients de pondération employés dans l'indice, sont reproduits dans le graphique 2 et dans les tableaux 3 et 4. La méthode employée se fondait, non pas sur les recettes moyennes par tonne, comme le présent indice des États-Unis, mais plutôt sur un choix de prix de transport s'appliquant à des parcours sélectionnés et à des denrées représentatives. La première étape a été de préparer une liste des denrées représentatives des 76 catégories au sujet desquelles les chemins de fer faisaient chaque année rapport des tonnes transportées. En tout, 48 denrées figuraient dans l'indice définitif qu'a publié le Bureau fédéral de la statistique. On supposait que cette liste de denrées constituait un bon échantillon de toutes les wagonnées de marchandises que transportaient les chemins de fer. On a ensuite choisi des parcours représentatifs du transport dont chacune de ces denrées faisait l'objet. Puis, les prix de transport des marchandises s'appliquant aux parcours choisis relativement à ces denrées ont été compilés pour une série d'années, au moyen des tarifs déposés auprès de la Commission des chemins de fer. On a pris la moyenne géométrique des prix des divers trajets choisis que parcourait chaque denrée. Puis, on a fusionné ces moyennes géométriques, représentant les prix de transport de chaque denrée, en utilisant des coefficients de pondération fondés sur le nombre de tonnes de transport dont les chemins de fer avaient fait rapport au sujet de ces denrées en 1926. On a préparé des indices distincts pour cinq groupes de denrées: produits agricoles; produits animaux; produits miniers, produits forestiers; produits manufacturés et divers. Aucun indice n'a été préparé selon les régions ni selon les denrées prises individuellement. L'indice du Canada était donc beaucoup moins détaillé que l'indice actuel des États-Unis, qui fournit des indices distincts pour de nombreuses denrées ainsi que pour les régions où ces marchandises sont acheminées.

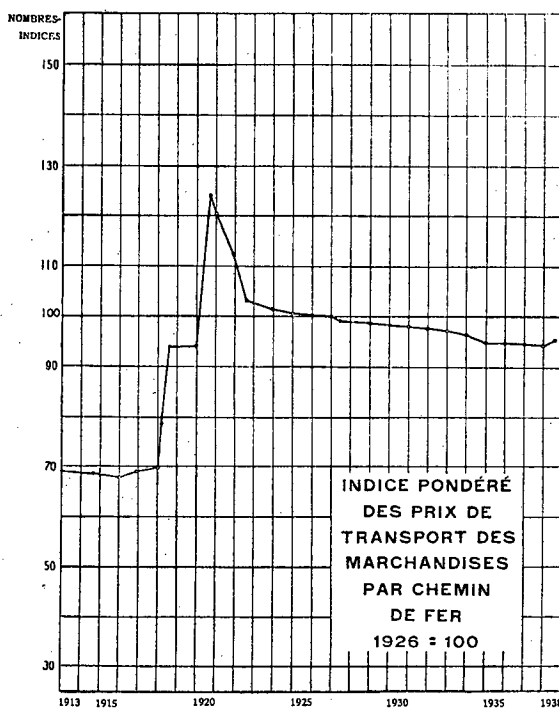
La méthode servant à préparer l'indice du Canada était rudimentaire et ses auteurs semblent en avoir reconnu les graves lacunes. C'était aller au hasard que de prendre la moyenne de prix choisis applicables à différents trajets suivis par la même denrée. Et dans l'avant-propos de son *Index of Railway Freight Rates, 1913-1938*, l'auteur déclare:

«Sans aucun doute, tous les parcours devraient être pondérés, afin que les changements de prix applicables aux parcours à grande circulation aient plus d'influence sur l'indice du groupe que les changements de prix applicables aux parcours à faible circulation. La difficulté a été d'obtenir des données sur le volume du transport empruntant les divers trajets.

530

Eldon: Statistique des transports

GRAPHIQUE 2
96



SOURCE: Ministère du Commerce, Bureau fédéral de la statistique, Section des transports et des services d'utilité publique: *Index Numbers of Railway Freight Rates, 1913-1938*.

TABLEAU 3. NOMBRES-INDICES DES PRIX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES (Révisés)
1926=100

	Produits agricoles	Produits animaux	Produits minéraux	Produits forestiers	Produits manufacturés et divers	Total
Données	10	9	9	4	16	48
Prix	112	92	88	49	159	500
Date						
1 ^{er} janv. 1913	84.8	65.7	71.9	65.9	60.4	68.9
1 ^{er} sept. 1914	83.4	65.9	72.7	63.5	60.0	68.4
31 déc. 1915	83.4	66.0	69.3	63.5	59.9	67.7
1 ^{er} déc. 1916	84.2	67.6	70.8	64.0	60.8	68.7
1 ^{er} déc. 1917	85.5	68.6	71.4	65.4	61.5	69.6
1 ^{er} mars 1918	94.3	78.1	81.0	75.3	69.8	78.5
1 ^{er} août 1918	110.4	90.3	97.4	86.4	85.9	93.9
31 déc. 1919	110.4	90.3	97.4	89.4	85.6	94.0
1 ^{er} sept. 1920	145.3	123.8	114.7	124.5	116.8	124.1
1 ^{er} janv. 1921	143.4	116.8	112.5	117.5	113.1	120.4
1 ^{er} déc. 1921	130.1	106.4	110.4	110.4	104.5	112.1
1 ^{er} août 1922	103.0	102.7	103.3	104.2	102.5	103.0
31 déc. 1923	101.2	100.3	100.6	101.0	102.6	101.6
31 déc. 1924	101.2	100.3	100.6	101.3	100.2	100.6
31 déc. 1925	100.1	100.2	100.5	101.3	100.0	100.3
31 déc. 1926	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1 ^{er} juill. 1927	99.1	100.0	98.7	96.9	99.6	99.1
31 déc. 1928	99.1	99.2	98.0	96.9	99.6	98.9
31 déc. 1929	98.6	99.2	97.1	96.9	99.0	98.4
31 déc. 1930	98.6	99.0	96.0	96.9	99.0	97.1
31 déc. 1931	97.3	98.7	96.0	96.9	98.7	97.1
31 déc. 1932	97.8	99.6	95.6	96.9	97.3	97.2
31 déc. 1933	97.0	99.2	94.9	95.3	96.8	96.5
31 déc. 1934	96.2	99.2	93.7	95.3	93.9	94.9
31 déc. 1935	95.7	98.2	95.3	94.5	93.8	94.9
31 déc. 1936	94.5	98.2	95.5	95.5	93.5	94.6
31 déc. 1937	94.9	98.5	95.6	94.9	92.4	94.3
1 ^{er} août 1938	96.1	100.0	97.2	94.9	93.2	95.3

1 Cause relative au tarif de l'Ouest.

2 Cause relative au tarif de l'Est.

3 Cause relative à l'augmentation de 15 p. 100.

4 Cause relative à l'augmentation de 25 p. 100.

5 Cause relative à l'augmentation de 40 p. 100.

6 Réduction de 5 p. 100.

7 Réduction de 10 p. 100.

8 Enquête générale sur le tarif-marchandises.

9 Loi sur les taxes de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Source: Ministère du Commerce, Bureau fédéral de la statistique, section des transports et des services d'utilité publique: Index Numbers of Railway Freight Rates, 1913-1938.

542

Commission royale sur les transports

Conditions requises pour un bon indice

Pour qu'un indice soit satisfaisant, il faut que l'effet de facteurs autres que la variation des prix de transport des marchandises soit minime en comparaison de l'effet de la variation des prix sur l'indice. Chaque «catégorie de trafic» (pour employer la terminologie américaine) doit être choisie avec soin. Le trafic d'une certaine catégorie doit être sensible de semblable façon à tout changement des prix. Pour pondérer l'importance relative des différentes catégories de trafic, on doit disposer de données appropriées afin de pouvoir les combiner pour former un indice qui reflète correctement l'importance des différents secteurs du trafic. Autant que possible, l'indice doit se fonder sur tous les prix et sur l'ensemble du trafic, plutôt que sur un choix de prix jugés importants. Il faut beaucoup plus de données que le Bureau fédéral de la statistique en avait pour préparer son indice des prix de transport des marchandises au cours des années 30.

Aujourd'hui, on dispose heureusement de renseignements beaucoup plus exacts et beaucoup plus détaillés sur le trafic. L'analyse annuelle des bordereaux d'expédition des wagonnées, qu'effectue la Commission des transports, se fonde sur un échantillon de 1 p. 100 de tout le transport fait par les chemins de fer au Canada. L'Interstate Commerce Commission emploie un échantillon de 1 p. 100 des wagonnées transportées aux États-Unis comme base de l'indice américain des prix de transport par wagonnées. Bien entendu, un échantillon de 1 p. 100 du transport aux États-Unis renferme plusieurs fois plus de wagonnées qu'un échantillon de 1 p. 100 du transport au Canada, de sorte que l'indice américain des prix de transport des marchandises procure une décomposition plus détaillée selon les genres de prix, les régions et les denrées. La même décomposition, dans un indice du Canada, se fonderait sur un si petit nombre d'expéditions, dans bien des cas, qu'on ne pourrait pas obtenir un résultat sûr.

Néanmoins, l'analyse des bordereaux d'expédition de la Commission des transports, qui a été publiée pour la première fois en 1949, formerait sans aucun doute les assises d'un indice des prix de transport des marchandises beaucoup plus sûr que l'indice canadien original. Les données servant à préparer l'analyse des bordereaux d'expédition sont inscrites sur des cartes perforées I.B.M. depuis janvier 1954 et constitueraient la base d'un indice des prix de transport des marchandises à compter de cette date.

A bien y penser, toutefois, on ne peut guère dire qu'un indice se fondant uniquement sur ces données serait idéal. Une lacune évidente, c'est que l'indice se limiterait entièrement au transport des marchandises par chemin de fer. Les prix du transport par camion, avion, bateau ou pipe-line seraient exclus. En réalité, les lacunes sont encore plus graves. L'analyse des

TABLEAU 4—TABLEAU DES DENRÉES ET DES COEFFICIENTS DE PONDERATION EMPLOYÉS

Produits agricoles	Produits animaux	Produits miniers	Produits forestiers	Produits manufacturés et divers
Blé..... 12.65	Chevaux..... 0.09	Anthracite..... 5.26	Billes, pieux, poteaux et pilotis..... 1.40	Dérivés du pétrole..... 2.40
Maïs..... 0.68	Bœufs..... 1.15	Houille grasse..... 13.64	Bois de corde et bois de chauffage..... 2.00	Sucre..... 0.40
Avoine..... 1.62	Viandes habillées (franchises)..... 0.46	Lignite..... 2.50	Bois à pâte..... 3.80	Pain en grosse..... 0.37
Orge..... 1.17	Viandes habillées (sautes) et autres produits de salaison..... 0.53	Coke..... 1.32	Bois d'œuvre, bois de charpente, bardeaux, boîtes, caisses et matériaux de tonnelierie..... 6.40	Alcool en fer ou en acier..... 1.10
Seigle..... 0.26	Œufs..... 0.15	Minerais et concentrés..... 3.78		Ciment..... 1.47
Graine de lin..... 0.16	Beurre..... 0.17	Sable et gravier..... 4.70		Brique et pierre artificielle..... 0.88
Farine..... 2.21	Fromage..... 0.11	Pierre..... 1.50		Tuyaux d'égout et tuile de drainage..... 0.10
Foin et paille..... 0.88	Laine..... 0.05	Asphalte..... 0.23		Machine agricole..... 0.40
Pommes..... 0.28	Peaux et cuirs..... 0.16	Sol..... 0.34		Automobiles..... 1.68
Pommes de terre..... 0.63				Meubles..... 0.09
				Engrais..... 0.31
				Pâte de bois..... 1.50
				Papier-journal..... 2.50
				Poisson frais, congelé ou tréfilé..... 0.11
				Conserves alimentaires..... 0.36

Source: Ministère du Commerce, Bureau fédéral de la statistique, section des transports et des services d'utilité publique, Index Numbers of Railway Freight Rates, 1913-1938.

543

Eldon: Statistique des transports

bordereaux d'expédition de la Commission des transports omet le transport outre-frontière, les chargements de moins d'un wagon et le transport combiné des marchandises par rail et par eau. L'omission du trafic international est particulièrement grave. Dans l'économie canadienne, les exportations et les importations sont assez importantes pour former une partie appréciable du volume global du transport des marchandises. Toutes les lacunes de l'analyse des bordereaux d'expédition, si celle-ci devait servir de base à un indice des prix de transport des marchandises, se retrouveraient dans l'indice même.

Pour découvrir d'autres défauts d'un tel indice, il est souhaitable d'examiner les usages que peut avoir un indice des prix de transport des marchandises et la forme qu'aurait un indice idéal.

Comme les autres indices des prix, un indice des prix de transport des marchandises servirait à montrer la tendance des prix. Les comparaisons entre les prix de transport des marchandises et les prix des autres biens et services seraient utiles aux économistes et aux autres personnes qui s'intéressent aux niveaux des prix, à l'inflation et aux questions découlant du programme économique du gouvernement. En outre, la comparaison entre les tendances des prix de transport des marchandises et celles des prix de gros et de détail de certains articles, peut-être dans le cas de certaines régions du pays, peut contribuer à faire comprendre dans quelle mesure le changement des prix des denrées elles-mêmes est lié au changement des frais de transport.

Le mécanisme de l'établissement des prix est capital dans l'économie, comme le montre l'attention que les organismes de réglementation de l'État accordent aux prix et aux méthodes d'établissement des prix. Le Bureau fédéral de la statistique prépare des renseignements sur les prix que payent les consommateurs pour les vêtements d'enfants, la réparation des chaussures, les préparations de céréales, la coupe de cheveux des hommes, les journaux et une quantité d'autres biens et services. Dans le domaine des transports, les seuls indices des prix à la consommation qu'il publie concernent les dépenses d'automobile, les nouvelles voitures de tourisme, l'essence, le transport local et les billets de tramway et d'autobus. Il publie des nombres-indices des prix de gros du savon, des engrais, des explosifs, des tapis, du charbon, de la fonte en gueuse et de plus de 100 autres produits; mais il ne publie absolument rien sous forme d'indice des prix de transport des marchandises.

Si un transport économique constitue un but dans un pays où les problèmes de transport occupent le premier plan, des renseignements sur les tendances de l'établissement des prix des services de transport valent sûrement autant d'être publiés que les indices actuels des prix de la plupart des articles et des services mentionnés.

Dans les réponses (résumées dans le tableau 1), qu'ont données 23 sociétés ou organismes à un questionnaire portant sur l'usage qu'on faisait de la statistique fédérale du transport, un nombre considérable de répondants s'est montré intéressé à un indice des prix de transport des marchandises. Tous les répondants s'occupaient de l'expédition des marchandises dans l'industrie privée. Sur 23, 13 ont dit qu'ils aimeraient avoir un indice des prix de transport des marchandises par chemin de fer, 13 voulaient un indice semblable pour le camionnage, 7 voulaient un indice des prix de transport aérien des marchandises, 11 désiraient un indice des prix de transport par eau et 6 se sont montrés intéressés à un indice des prix de transport par pipe-line. Cet échantillon des opinions n'est pas considérable, mais il montre qu'on s'intéresse à un indice des prix de transport des marchandises et que cet indice serait employé s'il était publié.

De même que l'indice des prix de gros et l'indice des prix à la consommation sont préparés en détail plutôt que sous forme d'un seul indice, de même il serait utile d'avoir une décomposition de l'indice des prix de transport des marchandises. Un indice général tend à dissimuler différentes tendances des prix (ou du tarif) de transport applicables à certaines denrées ou à certaines régions. Par conséquent, si l'on suit ce raisonnement et le précédent créé dans le cas de l'indice des États-Unis, le nouvel indice du Canada pourrait très bien comporter des indices distincts pour les différentes denrées et les diverses régions.

Dans la publication américaine traitant des prix de transport des marchandises par chemin de fer, des indices distincts sont établis pour chacun des cinq grands groupes de denrées et relativement à plus de 60 catégories de denrées dont l'échantillon comprend environ 1,000 wagonnées. Il y a aussi un indice distinct concernant le «transport par commissionnaires», quelle que soit la denrée.

En outre, on prépare des indices distincts pour chaque groupe de denrées réparti en 20 catégories régionales. Les catégories se fondent sur le transport dans ou entre les cinq territoires tarifaires: officiel, Sud, embranchement de l'Ouest, Sud-Ouest et Rocheuses-Pacifique. Une fois encore, à moins que 1,000 wagonnées ou plus ne figurent dans l'échantillon, on ne publie pas d'indice distinct: l'échantillon ne serait pas assez considérable pour donner des résultats sûrs.

Dans la publication de l'indice du transport des marchandises aux États-Unis, on établit des indices distincts des prix moyens de transport des marchandises entre États et à l'intérieur des États, dans les deux cas, selon le groupe de denrées. Tous ces indices s'appliquent uniquement au transport ferroviaire par wagonnées.

Si, au Canada, on prenait pour principe de publier un indice distinct uniquement lorsqu'il y a environ 1,000 wagonnées ou plus qui peuvent ser-

CAR

Commission royale sur les transports

qui puisse étayer un indice des prix de transport des marchandises par eau et par camions. On ne dispose actuellement d'aucune donnée sur le transport des denrées par les lignes aériennes. Le «recensement du transport» permettrait de combler toutes les lacunes: des données sur le transport international par chemin de fer, sur le camionnage, sur le transport maritime et sur le transport aérien pourraient servir à établir des indices des prix de transport des marchandises relativement à ces modes de transport. D'autre part, si l'échantillonnage était assez considérable, on devrait pouvoir préparer des indices distincts pour chaque région principale et pour chaque denrée importante ou groupe de denrées.

Pour ce qui est de fournir toutes les données nécessaires à l'établissement d'indices du transport des marchandises selon les voituriers, selon les denrées et selon les régions, l'échantillonnage du transport rapporté par les expéditeurs a beaucoup de valeur. L'élaboration d'un indice approprié est une chose difficile, qui exige une attention soignée de la part de spécialistes en échantillonnage et en statistique. Nous ne chercherons pas ici à décrire la forme proprement dite de l'indice. Cependant, nous concevons qu'un indice des prix de transport des marchandises se décompose ainsi:

1. Des indices distincts devraient être préparés pour le transport effectué par chemin de fer, camions, eau, air ou pipe-lines et pour le transport effectué par diverses combinaisons de ces moyens, lorsque les expéditions sont suffisantes pour l'établissement d'un indice sûr.

2. En outre, pour chaque genre de transport, il serait souhaitable d'établir des indices distincts des prix applicables aux principaux groupes de denrées. Il y a cinq principaux groupes: les produits agricoles, les produits animaux, les produits minéraux, les produits forestiers et les produits manufacturés. S'il entre dans une catégorie générale suffisamment d'expéditions effectuées par un moyen quelconque et qui ne peuvent être classées selon la denrée, il peut être souhaitable, d'autre part, de dresser un indice distinct pour ces expéditions (par exemple, sous la rubrique «chargements mixtes» acheminés par eau ou «expéditions en vrac» acheminées par air). Les expéditions par wagonnées incomplètes, qui comportent plusieurs petits envois, pourraient être traitées comme une catégorie distincte non classée selon la denrée.

De même, lorsque environ 1,000 wagonnées (norme approximative) entrent dans une catégorie de denrées, un indice distinct pourrait se justifier et par l'importance des expéditions et par la suffisance des données. Les denrées individuelles pour lesquelles un indice distinct pourrait être calculé seraient assez nombreuses, si des indices étaient

vir de base, le nombre des indices serait beaucoup moindre que celui des indices que renferme la publication de l'*Interstate Commerce Commission*. Le nombre global de wagonnées que comprend l'échantillon de 1 p. 100 utilisé par la Commission des transports ne dépasse pas 20,000. Dans l'analyse des bordereaux d'expédition fondée sur l'échantillon, seules quelques catégories de denrées comprennent 1,000 wagonnées ou plus: blé, charbon bitumineux, essence et «produits manufacturés et divers, n.d.». En se fondant sur l'analyse actuelle des bordereaux d'expédition, il ne serait pas possible de fournir une décomposition régionale selon les denrées dans un indice des prix de transport des marchandises par chemin de fer.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, si on désire des indices régionaux et des indices distincts pour les denrées, il faut un échantillon plus considérable. L'analyse des bordereaux d'expédition de la Commission des transports pourrait être élaborée davantage, ou encore on devrait utiliser une autre méthode pour recueillir des données sur le transport.

L'analyse des bordereaux d'expédition ne répond pas entièrement, en outre, au besoin d'un indice des prix de transport des marchandises, parce qu'elle ne comprend pas le transport par camions, par air, par eau ou par pipe-lines, ni le transport effectué par plus d'un moyen de transport.

Avec le temps, il deviendra plus facile d'obtenir un échantillon plus considérable du transport des marchandises par chemin de fer en inscrivant sur les cartes I.B.M. tous les renseignements contenus dans les bordereaux d'expédition. Alors, on pourrait facilement obtenir la mise en tableau complète de toutes les expéditions de marchandises, d'après le nombre de tonnes, les recettes, les denrées, la provenance et la destination (y compris des données sur la distance et la région. Quand l'obtention de données sur tout le transport exigerait une vérification longue et très coûteuse des distances et des prix, une vérification fragmentaire devrait suffire à assurer une exactitude raisonnable.

Une autre façon d'obtenir des données plus complètes pour l'établissement d'un indice des prix de transport des marchandises serait un échantillonnage du transport rapporté par les expéditeurs plutôt que par les voituriers. Cette méthode est généralement connue sous le nom de «recensement du transport». L'avantage de ce procédé, c'est qu'on ferait rapport non seulement du transport par chemin de fer, mais également du transport par camions, par eau, par air, par pipe-lines et par des moyens combinés. En insistant sur l'uniformité des rapports, on devrait pouvoir atteindre l'objectif de données comparables pour le transport par rail et pour le transport par d'autres moyens. Par suite de l'absence de données sur les recettes du transport par eau et de l'absence de données sûres concernant le transport des marchandises par camions, d'après le nombre de tonnes, les distances et les recettes, il est difficile de trouver une base statistique

547

Eldon: Statistique des transports

préparés d'après des renseignements portant sur l'ensemble du transport plutôt que d'après un faible échantillon.

3. Des indices régionaux devraient aussi être établis relativement aux envois effectués par genre de voiturier. Les divisions régionales qu'on pourrait choisir sont: les provinces de l'Atlantique; les provinces de Québec et d'Ontario; les provinces des Prairies et le nord-ouest de l'Ontario; la Colombie-Britannique et le Yukon. Le transport international en provenance de chacune de ces régions, s'il était assez important, pourrait former la base d'autres indices régionaux. Il serait souhaitable de séparer le transport d'exportation du transport d'importation et les expéditions outre-mer des expéditions faites aux États-Unis.

De plus, lorsqu'un volume suffisant d'expéditions entre dans la catégorie d'une seule denrée ou d'un seul groupe de denrées, il serait possible de présenter d'autres détails. Par exemple, on pourrait préparer un indice des prix de transport du grain en provenance des Prairies et acheminé outre-mer par chemin de fer et par eau. Les expéditions seraient vraisemblablement assez importantes aussi pour permettre la préparation d'un indice concernant le charbon transporté des provinces de l'Atlantique au centre du Canada, et d'un indice concernant le charbon des États-Unis acheminé dans le centre du Canada.

4. Enfin, il serait utile d'avoir des indices distincts du trafic classé selon les groupes de distance ou la longueur du parcours.

Ces prescriptions ont trait à un indice idéal des prix de transport des marchandises, à un indice général et à des indices distincts renfermant les détails dans la mesure qui vient d'être mentionnée. Il pourrait être nécessaire d'accepter des résultats moins ambitieux ou de travailler à la préparation d'un indice de ce genre dans la mesure où les données et les fonds disponibles le permettraient. Si l'analyse des bordereaux d'expédition de la Commission des transports sert de base à un indice des prix de transport des marchandises, les détails qu'il renfermera seront à peu près aussi restreints que ceux de l'indice canadien initial publié au cours des années 30, mais il sera bien plus exact. Si l'on recourt à un «recensement du transport» ou au total des bordereaux d'expédition des chemins de fer, le degré de détail possible s'accroîtra en conséquence. Le total des bordereaux d'expédition des chemins de fer qu'on pourrait obtenir au cours des quelques prochaines années, à mesure que les principaux chemins de fer se serviront davantage des machines à calculer et inscriront tout le détail du transport sur des cartes perforées, permettra d'obtenir un tableau détaillé des prix de transport des marchandises qu'exigent les chemins de fer. Mais cette réa-

lisation ne résoudra pas la difficulté d'obtenir des indices détaillés au sujet des autres voituriers, et il pourra s'écouler beaucoup de temps avant que les principales entreprises de camionnage établissent des dossiers sous une telle forme. L'un des grands avantages du «recensement du transport» ou d'un échantillon du transport rapporté par les expéditeurs serait de procurer des détails assez nombreux sur le transport effectué par l'ensemble des voituriers, y compris le transport effectué par plus d'un moyen, dès que l'échantillon du transport serait établi et qu'il produirait des résultats.

Un indice des prix de transport des marchandises suffisamment détaillé et assez exact serait utile aux économistes du transport, aux services d'expédition des produits industriels et aux autres qu'intéresse l'établissement des prix de transport. Pour être utile à l'économie canadienne, il n'est pas nécessaire qu'un tel indice soit rigoureusement comparable à l'indice publié aux États-Unis. Avec le temps, l'indice pourrait devenir de plus en plus utile et ses parties composantes pourraient prendre de l'ampleur sans solution de continuité historique. En raison des lacunes que comportait l'indice antérieur du Canada, on ne devrait pas tenter de le rattacher au nouvel indice. Il pourrait être préférable de commencer avec un indice moyennement détaillé à l'égard des années 1954 à 1960, en utilisant les données sur les bordereaux d'expédition obtenues par la Commission des transports au moyen de l'échantillon de 1. p. 100 du transport par wagonnées effectué au Canada par les chemins de fer. Un «recensement du transport» permettrait d'amorcer, au cours des quelques prochaines années, l'établissement d'indices plus appropriés concernant les différents modes de transport. Si on suivait un tel plan, les frais d'un «recensement du transport» ne seraient pas imputables uniquement sur l'indice des prix de transport des marchandises. L'indice ne serait qu'un produit statistique d'un tel échantillonnage du transport des marchandises au Canada.

Chapitre 4

Relevé du trafic des produits industriels au Canada et examen des propositions faites aux États-Unis en vue de la tenue d'un recensement du transport

Recensement du transport aux États-Unis

Les États-Unis ont adopté une loi, en 1948, autorisant la tenue d'un «recensement du transport», afin de combler les lacunes de la statistique du transport. Le recensement devait avoir lieu en 1949 et tous les cinq ans par la suite. Toutefois, ce recensement n'a jamais eu lieu parce que le Congrès

550

Commission royale sur les transports

né de la concurrence de plus en plus vive, d'une meilleure détermination du coût exact du transport. Voici ce qu'il déclare à ce sujet:

Grâce à l'adoption d'un régime d'établissement du coût marginal, l'estimation du trafic futur jouera un rôle de plus en plus important dans l'établissement du coût du transport, vu le rapport étroit qui existe entre ce coût et le volume du trafic. Comme les prix de concurrence exigés par tous les voituriers ne sont justifiés que lorsque ces prix font augmenter le revenu net et comme ce résultat n'est obtenu que lorsque le volume effectif abaisse le coût unitaire, l'exactitude à prévoir les variations du volume du transport est une qualité essentielle d'un établissement significatif du coût dans le cas des prix relatifs à l'avenir. Toutefois, l'estimation du volume futur du transport dépend, dans une large mesure, de la disponibilité de meilleurs renseignements sur le point de départ du trafic, tant du point de vue géographique qu'industriel, le poids, l'importance et la quantité du trafic, la distance parcourue, le prix de transport exigé et les moyens de transport utilisés. Seul un recensement du transport peut fournir des renseignements complets à cet égard¹.

Une meilleure détermination du coût du transport est donc, de l'avis du département du Commerce des États-Unis, un des principaux avantages du recensement du transport et elle résultera du relevé de la répartition selon les denrées. La proposition comporte cinq autres séries de relevés; mais, vu qu'aux fins de la présente étude elles sont moins importantes, nous nous bornerons pour le moment à en dresser la liste qu'il y a à revenir plus tard. Elles comprennent un relevé du transport des voyageurs par terre, par air et par eau, ainsi qu'un relevé du nombre et de l'utilisation des camions et des autobus. Les expéditions de denrées par air constituent un autre sujet d'étude. Enfin, on s'appliquera à mettre au point de nouvelles méthodes et de nouvelles techniques permettant d'effectuer les relevés du transport.

Néanmoins le relevé de la répartition selon les denrées est de la plus haute importance; il en sera question ici assez longuement, vu qu'il a directement trait à ce qui s'est fait au Canada et à nos besoins.

On retrouve au Canada quelques-unes des circonstances qui ont amené l'industrie américaine des transports à exiger de nouvelles données statistiques. Au Canada, les chemins de fer ont dû porter une plus grande attention à la détermination des frais de transport vu que les autres moyens de transport, notamment le camionnage, leur font une concurrence de plus en plus forte. Dans le domaine du transport, chaque voiturier s'intéresse tant à ses propres frais d'exploitation qu'à ceux de ses concurrents et, si le principe du prix de revient du service régit la tarification, les autorités chargées de la réglementation deviennent presque aussi préoccupées du coût que les voituriers eux-mêmes. Étant donné la concurrence qui s'exerce tant au Canada qu'aux États-Unis, il importe plus qu'auparavant de faire un relevé plus

¹ Département du Commerce des États-Unis, *Rationale of Federal Transportation Policy*, p. 39.

n'a pas voté les crédits nécessaires à cette fin. Quoi qu'il en soit, le département du Commerce des États-Unis continue d'appuyer fortement le projet de recensement du transport, afin qu'on obtienne des renseignements qui ne se trouvent pas dans les rapports que les voituriers présentent au gouvernement fédéral. Un tel recensement permettrait à l'organisme compétent d'obtenir des données des expéditeurs, des propriétaires de véhicules et des chefs de famille.

Le projet de recensement du transport prévoit six séries de relevés étroitement reliés entre eux. Un relevé porterait sur la répartition, selon les denrées, du transport par terre, par air et par eau. Les expéditions seraient classées selon le mode de transport, la région, le genre de commerce (commerce de détail, commerce de gros, commerce entre usines) et la catégorie de l'expéditeur. Au début, on publierait une statistique générale à l'égard de deux importantes classes d'expéditeurs, soit les fabricants et les rassembleurs de produits agricoles, ainsi que des répartitions détaillées pour chacun des vingt groupes industriels représentatifs. Ce relevé fournirait au gouvernement et au public des États-Unis des renseignements sur les modes de distribution, les débouchés et les moyens de transport des produits des principales industries. Ces renseignements, non seulement jetteraient un nouveau jour sur le rôle du transport dans le domaine industriel, mais permettraient de mieux prévoir la demande de services de transport. Non seulement ces prévisions aideraient l'industrie, mais elles permettraient aux voituriers et au gouvernement d'établir des estimations plus précises du coût des services de transport.

Meilleure détermination du coût du transport

Le département du Commerce des États-Unis a récemment publié deux ouvrages qui font ressortir l'importance qu'aurait un recensement du transport pour améliorer la méthode servant à déterminer les frais d'exploitation des voituriers. Le premier s'intitule *Federal Transportation Policy and Program* et a paru en mars 1960, le second qui a pour titre *Rationale of Federal Transportation Policy* est un exposé complet des motifs qui ont présidé aux conclusions tirées dans l'énoncé de la ligne de conduite. Dans cet énoncé, le département recommande l'octroi des fonds nécessaires au recensement du transport; il signale, en outre, que l'un des nombreux avantages qui en découleront sera «de pouvoir mieux estimer le volume probable du trafic et, par suite, de mieux en estimer le coût, étant donné le rapport qui existe entre le coût unitaire et la demande de service de transport»¹. Dans son feuillet explicatif, le département rattache le recensement du transport au besoin,

¹ Département du Commerce des États-Unis, *Federal Transportation Policy and Program*, p. 20.

551

Eldon: Statistique des transports

poussé du transport des denrées afin de pouvoir établir de meilleures estimations du transport. On a déjà signalé au deuxième chapitre l'insuffisance de l'analyse des bordereaux d'expédition, effectuée par la Commission des transports, et des publications du Bureau fédéral de la statistique sur le trafic-marchandises des chemins de fer. Un recensement du transport au Canada aurait donc l'avantage de faciliter une meilleure détermination du coût.

Parmi les autorités chargées de la réglementation, la Commission des transports ne serait pas la seule à tirer parti d'un relevé complet du transport des marchandises au Canada. Les prix de transport des marchandises par avion relèvent de la Commission des transports aériens, certains prix de transport des céréales relèvent de la Commission des grains, les prix exigés par les compagnies de pipe-lines relèvent de l'Office national de l'énergie et les péages relatifs au transport par la voie maritime du Saint-Laurent relèvent de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Toutes les autorités chargées de la réglementation des prix et des services profiteraient de meilleures estimations concernant le volume du trafic et la demande de services de transport. En outre, l'amélioration des méthodes de détermination des frais de transport leur faciliterait la tâche de prendre des décisions judicieuses.

Autres avantages découlant d'un relevé du trafic-marchandises

L'amélioration des techniques relatives à la détermination du coût du transport n'est pas le seul ni nécessairement le plus important avantage qui découlerait d'un recensement du transport au Canada. Des renseignements complets sur le volume du transport selon les denrées, les voituriers, les régions, les industries et les expéditions seraient utiles en eux-mêmes à ceux qui font des recherches sur les marchés ou qui recherchent des clients.

Avantage très important, on aurait pour la première fois au sujet des denrées des données comparables pour tous les modes de transport. A l'heure actuelle il n'existe pas de données sur les denrées transportées par avion. Le transport par camions est décomposé par groupes de denrées, mais non pas selon chaque denrée. Les données relatives au transport des denrées par eau comportent une très vaste catégorie dite des «chargements mixtes». La classification des denrées transportées par voie ferrée s'inspire de la classification établie par l'Association des chemins de fer américains et ne se compare que dans ses grandes lignes à la classification uniforme des denrées utilisée par le Bureau fédéral de la statistique quant aux autres moyens de transport et à sa statistique du commerce international. Nous avons traité au deuxième chapitre de toutes ces lacunes de la statistique actuelle. Toutes ces lacunes disparaîtraient si, grâce à un relevé détaillé du trafic, on obtenait des expéditeurs des renseignements recueillis au moyen d'une classification uniforme

des denrées, quel que soit le moyen de transport utilisé. Il serait très avantageux d'avoir des données statistiques comparables pour tous les moyens de transport; on pourrait alors mieux analyser la concurrence que se font les voituriers et combler d'importantes lacunes des données actuelles.

De plus, on obtiendrait des données qui permettraient d'établir un indice cohérent du tarif-marchandises et englobant tous les moyens de transport. Peut-être aussi deviendrait-il possible d'établir d'autres séries nouvelles qui permettraient de faire des comparaisons valables entre le transport par chemin de fer, par camion, par avion et par eau.

Des renseignements comparables sur tous les modes de transport faciliteraient aussi l'analyse de la situation générale de l'économie fondée sur des données relatives au transport. Les chargements de wagons, par exemple, étaient un indice de l'activité économique dont on se servait couramment autrefois, mais ils ont perdu beaucoup de leur signification depuis que des concurrents ont enlevé des clients aux chemins de fer. Une série comparable dans le cas des wagonnées et des camionnées rétablirait l'utilité de l'indice.

On pourrait discerner certains genres de transport qui ne sont pas clairement identifiables à l'heure actuelle. Un recensement du transport permettrait de séparer plus nettement qu'en ce moment les exportations et les importations du transport intérieur (surtout dans le cas du transport ferroviaire et du camionnage). On pourrait identifier et caractériser les marchandises acheminées par plus d'un moyen de transport. On pourrait identifier l'origine véritable et la destination véritable des expéditions et établir un lien entre elles, tandis que la statistique actuelle ne donne pas nécessairement l'origine véritable ni la destination ultime (selon le cas) et qu'elle les rattache rarement de manière à indiquer le trajet parcouru.

De plus amples détails sur le trafic-marchandises permettraient d'intégrer beaucoup mieux les données sur le transport dans les données sur l'industrie. En somme, le transport n'est qu'un domaine de l'économie de la production et de la distribution des denrées en vue de la vente. Ce qui lui donne sa principale importance économique, ce n'est pas ce qu'il est en soi, mais ce qu'il est par rapport à la production des marchandises. On pourrait donc s'attendre qu'un important usage de la statistique publiée sur le transport serait de permettre d'analyser les frais et les services d'expédition des producteurs par rapport aux autres domaines de la production: achat des matériaux, emploi de la main-d'œuvre et des machines, publicité, distribution et établissement du prix du produit. Voilà un important domaine où notre statistique actuelle échoue. Un relevé des denrées semblable à celui dont parle la proposition faite aux États-Unis en vue d'un recensement du transport répondrait à ce besoin. Non seulement les industriels qui recourent à la statistique en profiteraient, mais les perspectives d'une coordination de l'industrie des transports en vue d'une mobilisation pour la défense s'en trouveraient grandement améliorées.

554

Commission royale sur les transports

prix de transport au coût du transport et, ainsi, d'affronter la concurrence. Dans l'industrie, les préposés à l'expédition seraient vraisemblablement heureux d'y trouver des renseignements qui leur faciliteraient la tâche de prévoir les courants commerciaux et les tendances au sein de l'industrie du transport. Par exemple, les préposés à l'expédition qui ont répondu au questionnaire (voir tableau 1) étaient généralement d'avis qu'il faudrait publier la statistique que procurerait un recensement du transport. Sur les 23 personnes qui ont répondu au questionnaire, 12 ont manifesté le désir d'obtenir des renseignements sur les marchandises expédiées dans des containers et 10 sur les marchandises expédiées par rail-route et rail-eau. En d'autres termes, ces réponses ont révélé qu'on désirait de plus amples renseignements sur les nouvelles tendances du transport. Ce qui est plus révélateur, on s'est aussi montré assez en faveur des données statistiques qui découleraient surtout d'un recensement du transport: «chiffres sur les chargements de camions semblables à ceux que l'on publie déjà sur des chargements de wagons» (8 sur 23 ont préconisé de telles données); «volume du transport par denrées principales, selon la provenance et la destination», acheminé par chemin de fer (11 désirent ce renseignement), par camion (11), par avion (4) et par eau (9).

D'autre part, certains expéditeurs formuleraient sans doute des objections. Certaines entreprises se plaignent d'habitude au Bureau fédéral de la statistique de ce que la tâche de préparer les rapports est onéreuse. Dans les industries, les services de comptabilité qui préparent les rapports sont plus portés à protester que les services d'expédition ou de recherches sur les marchés, qui ont plus souvent l'occasion de se servir des publications du Bureau fédéral de la statistique. En réalité, la préparation des rapports ne devrait pas constituer une tâche trop onéreuse si le relevé se faisait tous les cinq ans (comme on le propose aux États-Unis) ou tous les dix ans, si l'on veut le faire concorder avec le recensement décennal du Canada.

L'opposition des entreprises commerciales dépendra en partie des renseignements exigés. On s'opposerait sans doute beaucoup moins à la divulgation des chiffres relatifs au nombre de tonnes de marchandises expédiées qu'aux chiffres relatifs au prix de transport ou à la rémunération versée aux transporteurs. Les entreprises commerciales répugnent à faire connaître à leurs concurrents leurs frais d'expédition et ne répugneraient pas moins à les divulguer au gouvernement, si ce renseignement devait être inclus dans la statistique publiée.

Autant que possible, la publication d'un relevé complet du transport devrait se faire de manière à écarter les objections légitimes qu'on peut soulever. Il ne faudrait pas divulguer le nom des voituriers, car autrement certains d'entre eux pourraient, aux dépens des autres, en tirer injustement certains avantages sur le plan de la concurrence.

Pour toutes ces raisons il serait extrêmement utile d'avoir une statistique bien plus détaillée sur les transports. Ce qui s'est fait au Canada démontre que ces relevés sont non seulement utiles, mais réalisables.

Expérience acquise à l'occasion d'un relevé confidentiel

En juillet 1956, le Bureau fédéral de la statistique a entrepris un relevé du transport des produits industriels, afin de fournir à la Commission des transports les renseignements dont elle avait besoin en vue de la péréquation des prix de transport des marchandises. L'industrie du papier-journal, par l'entremise de son association, a été la première à faire un relevé détaillé des expéditions, après quoi elle a prié la Commission des transports d'effectuer des relevés analogues dans d'autres industries. La Commission a reçu les résultats du relevé concernant le papier-journal. Par la suite, le Bureau fédéral de la statistique a fait des relevés dans plusieurs industries, différentes chaque année, et il a demandé aux expéditeurs qui acheminaient la majeure partie des marchandises de consigner leurs expéditions pendant un mois (plus tard, pendant une semaine par mois). Toute expédition par eau de plus de 20,000 livres a été incluse dans le relevé, de même que toute expédition par wagonnée complète et par camionnée complète, mais non pas les petites expéditions (y compris les envois par avion). Les résultats du relevé sont demeurés strictement confidentiels et n'ont jamais été publiés, mais le Bureau fédéral de la statistique et la Commission des transports les ont jugés très utiles. De plus, on a acquis de l'expérience relativement à ce genre de relevé.

Le Bureau fédéral de la statistique n'a pas établi sur une base nouvelle la statistique recueillie au cours du relevé; il n'a pas cherché non plus à obtenir d'année en année des rapports continus de chaque industrie. Par conséquent, le relevé du transport des produits industriels ne fait guère plus qu'ouvrir la voie à un relevé permanent.

Outre le relevé effectué par l'État, un relevé privé des expéditions de conserves alimentaires a donné aussi des résultats utilisables et fourni des données permettant d'établir une comparaison entre les chemins de fer et les camionneurs.

Appui et opposition de l'industrie

Un relevé complet et régulier du trafic-marchandises recevrait l'appui de l'industrie privée et susciterait aussi des objections de sa part. Les chemins de fer le verraient sans doute d'un bon œil, car les renseignements ainsi obtenus les aideraient à prévoir le trafic et leur permettraient d'adapter les

555

Eldon: Statistique des transports

Forme d'un relevé canadien

La forme d'un relevé régulier du transport des produits industriels au Canada serait une question laissée aux soins des spécialistes de la statistique. Ce qui s'est accompli au Canada et les relevés-pilotes exécutés par le département du Commerce des États-Unis à propos du projet de recensement du transport démontrent qu'il existe une méthode permettant d'obtenir des résultats satisfaisants.

Voici les grandes lignes qu'on pourrait suivre pour effectuer un tel relevé au Canada. Il faudrait en premier lieu choisir les industries qui feraient l'objet du premier relevé. Étant donné l'ampleur de l'entreprise, il y a de bonnes raisons de choisir pour le premier relevé les industries qui jouent un rôle important au sein de notre économie, dont les expéditions se concentrent assez fortement dans un nombre maniable d'établissements qui font rapport et qui expédient des produits assez uniformes. Il serait plus coûteux et plus difficile d'inclure dans le relevé des industries qui comprennent un grand nombre de petites entreprises et qui expédient une grande variété de produits hétérogènes; ces industries pourraient faire l'objet de relevés ultérieurs une fois qu'on aura acquis de l'expérience à cet égard. Il n'est pas nécessaire d'embrasser toutes les industries, surtout au début, parce que les résultats obtenus à l'égard des industries importantes seront très utiles même si le relevé n'a pas porté sur toutes les industries.

Une fois les industries choisies, il faudrait dresser une liste d'adresses d'après les dossiers conservés à la Division du recensement du Bureau fédéral de la statistique. Le relevé ne doit pas comprendre toutes les entreprises d'une industrie. Il suffirait d'obtenir des rapports des entreprises qui comptent une bonne proportion des expéditions faites dans l'industrie (70 p. 100 ou plus). Les entreprises choisies devraient mettre à la disposition du Bureau fédéral de la statistique les dossiers des arrivages et des expéditions sous la forme des connaissances, des factures ou autres documents appropriés. Lors du relevé-pilote fait aux États-Unis sur la conserverie, en août 1955, le Bureau du recensement s'est servi d'un appareil portatif d'enregistrement sur microfilms pour obtenir des données des entreprises qui ont fait l'objet du relevé. L'expérience a été couronnée de succès; on en a conclu que l'utilisation de cet appareil «réduisait sensiblement les frais, exigeait moins de travail de ceux qui faisaient rapport, et permettait d'obtenir des renseignements plus précis». Au Canada, on pourrait employer une méthode analogue pour effectuer le relevé. Les entreprises appelées à fournir des rapports s'opposeraient au relevé principalement à cause de la tâche qui leur serait ainsi imposée. L'opposition ne serait pas aussi forte si le Bureau

¹ Département du Commerce des États-Unis, *Program for a Census of Transportation: A Series of Transportation Surveys*, (août 1956), p. 39.

fédéral de la statistique se chargeait de microfilmer les documents. La réunion des données devrait se fonder sur une méthode d'échantillonnage scientifiquement conçue. La section de l'échantillonnage et des études et la section des transports du Bureau fédéral de la statistique sont les services tout désignés pour déterminer la forme de l'échantillon et recueillir les données. Aux États-Unis, le dépouillement des données statistiques est organisé de telle façon que le Bureau du recensement est le service tout désigné pour faire le recensement du transport; mais, au Canada, la Division du recensement ne jouerait pas nécessairement un rôle particulier dans le relevé du transport des produits industriels, si ce n'est de dresser les listes d'adresses des entreprises de chaque industrie.

Le relevé du transport des produits industriels au Canada devrait se faire tous les cinq ou dix ans; de plus, il devrait y avoir tous les ans un petit relevé fragmentaire afin de permettre l'interpolation de la statistique du transport de chaque année. Si le relevé complet se faisait tous les dix ans, il pourrait se rattacher au recensement décennal de l'industrie effectué par le Bureau fédéral de la statistique. On aurait ainsi l'avantage d'avoir à sa disposition des chiffres sur les expéditions globales effectuées par les industries; en outre, ces chiffres pourraient servir d'éléments de vérification ou de points de repère en vue de fournir des facteurs d'«agrandissement» servant à amplifier les résultats des sondages annuels. Une fois qu'on aurait acquis l'expérience nécessaire à la suite des relevés décennaux, il serait peut-être opportun, si les estimations faites chaque année entre les recensements ne sont pas assez exactes, de faire un relevé complet tous les cinq ans.

L'analyse annuelle des bordereaux d'expédition serait utile dans la préparation d'estimations sûres des expéditions de denrées faites au cours des années intermédiaires ou entre les recensements. Toutefois, il se peut qu'elle ne suffise pas, à moins que l'échantillon des bordereaux d'expédition ne soit porté de 1 p. 100 (comme c'est le cas à l'heure actuelle) à 3 ou 5 p. 100, selon la quantité de détails requise au sujet de telles ou telles denrées.

Le relevé complet devrait se fonder sur la classification uniforme des denrées, afin que les résultats soient comparables à l'égard de tous les voituriers et, en outre, avec les autres séries statistiques publiées par le Bureau fédéral de la statistique, comme la statistique du commerce international. Pour que l'on puisse tirer tout le parti possible du relevé, il importe de résoudre le problème technique qui consiste à rattacher la statistique non seulement aux denrées comprises dans la classification uniforme des denrées, mais aussi aux prix de transport déterminés (et aux catégories de prix de transport) qu'exigent les différents voituriers.

Les données recueillies dans les dossiers des entreprises de transport devraient comprendre: le nombre de tonnes et le genre de denrées que comporte chaque expédition, la rémunération versée au voiturier, le moyen de transport utilisé, la catégorie du prix de transport, le point (ou la région)

558

Commission royale sur les transports

les denrées du transport par terre, par air et par eau» (correspondant à un relevé du transport des produits industriels) s'établissait à \$500,000. Un relevé effectué au Canada pourrait se faire à meilleur compte, et le crédit ne serait nécessaire qu'à tous les cinq ou dix ans lorsqu'un relevé complet aurait lieu. Les crédits annuels relatifs aux relevés fragmentaires destinés à recueillir des données qui seraient interpolées entre les années de recensement seraient bien moins élevés.

De plus, il serait peut-être possible d'éliminer certaines séries statistiques que l'État prépare en se fondant sur les rapports des voituriers. Si le relevé du transport avait une portée assez vaste, l'analyse annuelle des bordereaux d'expédition concernant le transport effectué uniquement par rail en wagonnées complètes, que prépare la Commission des transports, pourrait devenir superflue. Toutefois, il est plus probable que l'analyse des bordereaux d'expédition devrait se continuer, car elle fournirait une partie des données dont on aurait besoin chaque année pour faire les interpolations annuelles entre les relevés complets. Cependant, on pourrait sans aucun doute réduire les données sur le transport qui figurent dans les publications du Bureau fédéral de la statistique intitulées: *Railway Freight Traffic* et *Railway Transport, Part V*. La seule raison de maintenir ces publications sous une forme modifiée, c'est que la classification des denrées dont on se sert est comparable à celle qu'utilise l'Association des chemins de fer des États-Unis. Pour cette raison, le Bureau pourrait encore utilement préparer certains renseignements sous leur forme actuelle.

Des méthodes perfectionnées permettant de classer les données au moyen des machines électroniques et un appareil («FOSDIC») qui, transformant l'information filmée en information sur ruban magnétique, alimente des ordinateurs ont hâté la mise en tableaux des résultats du recensement aux États-Unis¹. Ces mêmes techniques modernes pourraient servir à classer les données recueillies au cours d'un relevé du transport des produits industriels au Canada peu de temps après la fin de la période de présentation des rapports. Avec le temps, on pourrait publier des données mensuelles peu après la fin de chaque mois grâce à ce relevé, mais on devrait se donner pour objectif immédiat de publier une statistique complète du transport tous les cinq ou (ce qui est plus probable) tous les dix ans, et publier chaque année moins de détails interpolés.

Un relevé du transport des produits industriels pourrait avantageusement s'inspirer du relevé de la répartition des denrées que l'on projetait d'effectuer lors du recensement du transport aux États-Unis. Mais il est trompeur d'appeler «recensement du transport» un tel relevé fait au Canada. D'une part, la Division du recensement du Bureau fédéral de la statistique

¹ Voir «Editorial» dans *Traffic World*, 30 juillet 1960, p. 5.

de départ et de destination. De plus, afin de pouvoir intégrer les résultats du relevé dans d'autres données relatives aux industries, il faudrait classer les marchandises selon les «arrivages» ou les «envois» et selon le cours du commerce (fabricants, grossistes, entre usines). En outre, les expéditions devraient être classées selon l'industrie de l'expéditeur et du destinataire, de manière en quelque sorte à indiquer la relation entre les entrées et les sorties de marchandises. Afin de réduire la tâche qu'exige la réunion des données, il faudrait exclure les petites expéditions du relevé; mais les envois par avion devraient certes faire l'objet d'un sondage. Il faudrait obtenir des données distinctes sur des genres particuliers de transport: rail-route, eau-route, expédition dans des contenants, transport par commissionnaires. L'identification des denrées transportées par les moyens précités peut présenter un problème particulier et, dans bien des cas, il se peut que les expéditeurs n'aient aucune idée du moyen de transport utilisé dans le cas de leurs expéditions (par exemple, s'ils ont passé un contrat avec un commissionnaire). Dans ces cas, il peut être nécessaire de s'enquérir auprès des voituriers ou des commissionnaires, afin d'obtenir des renseignements qui aideront à identifier les denrées et le moyen de transport utilisé.

De plus, il serait souhaitable de diviser en deux catégories distinctes le transport urbain et le transport interurbain; le transport des marchandises d'exportation et d'importation et le transport des marchandises à l'intérieur du pays; aussi, d'obtenir des renseignements sur la répartition des denrées transportées par eau en «chargements mixtes», par avion «en vrac» et enfin, par camion particulier. Aucune statistique établie selon les denrées n'est publiée à l'heure actuelle au sujet de ces dernières catégories de transport.

On ne peut estimer aisément le coût d'un relevé du transport des produits industriels tant que la portée n'en aura pas été déterminée et qu'on n'aura pas arrêté le programme d'échantillonnage. Si le relevé avait lieu tous les ans dans toutes les industries, il serait bien plus coûteux que s'il portait seulement sur les grandes industries et si des relevés complets avaient lieu tous les cinq ou six ans. Dans la pratique, il est probable que toutes les industries ne seraient pas incluses ou que, si elles l'étaient, il ne serait pas nécessaire d'obtenir des détails complets sur les industries au sujet desquelles l'échantillonnage et la présentation de rapports exacts seraient difficiles. La prévision budgétaire relative au recensement du transport de 1958 aux États-Unis nous donne probablement une idée de ce qu'un tel relevé coûterait. Le relevé complet qu'on se proposait d'effectuer au cours d'une année (avant que le Congrès refuse de voter les fonds nécessaires) aurait coûté, estime-t-on, \$1,200,000. Ce montant visait les six séries de relevés. L'affectation budgétaire prévue relativement à la «répartition selon

559

Eldon: Statistique des transports

pourrait avoir un bien petit rôle à jouer dans le relevé proposé. D'autre part, cette appellation pourrait donner l'impression que le relevé du trafic-marchandises fait partie du recensement régulier de la population, alors que de fait il ne s'y rattache pas nécessairement. Enfin, les cinq autres séries de relevés que l'on se proposait d'intégrer dans le recensement du transport aux États-Unis n'ont nullement besoin de se rattacher au relevé du transport des produits industriels au Canada. En conséquence, le relevé canadien que nous proposons au présent chapitre pourrait, de préférence, s'intituler «Relevé du transport des produits industriels au Canada».

Les autres relevés à intégrer dans le recensement du transport aux États-Unis seront maintenant l'objet d'un bref examen. Bien que certains des besoins auxquels ces relevés sont censés répondre existent aussi au Canada, la méthode statistique qui convient peut différer dans les deux pays.

Des données suffisantes sur les expéditions de denrées par avion—une des séries de relevés comprises dans le recensement américain—peuvent s'obtenir, si le transport aérien est inclus dans le «relevé du transport des produits industriels au Canada». Le Bureau fédéral de la statistique recueille déjà des renseignements sur le matériel d'autobus et de camion; par conséquent, nous ne voyons pas pourquoi on adopterait une autre méthode à cet égard. Il devrait suffire d'obtenir ces renseignements des voituriers, comme en ce moment. On pourrait améliorer avec le temps la statistique relative à la voirie et aux autobus, mais la façon actuelle de recueillir les données et de présenter les rapports ne laisse en soi rien à désirer.

Enfin, le recensement du transport aux États-Unis devait comprendre un relevé du «transport des voyageurs par terre, par air et par eau». Une étude complète sur le trafic-voyageurs s'impose au Canada. C'est là, en effet, une des importantes recommandations formulées au chapitre suivant du présent rapport. Les méthodes servant à un tel relevé seraient également différentes (les sources de renseignements seraient également différentes) de celles auxquelles on aurait recours lors d'un relevé du trafic-marchandises. Par la suite, les deux relevés ne devraient pas particulièrement se lier l'un à l'autre. L'étude relative à un relevé du trafic-voyageurs fait l'objet du chapitre suivant.

En conclusion, nous recommandons qu'un «relevé du transport des produits industriels au Canada» soit entrepris immédiatement en vue de répondre au besoin de renseignements qui permettront: (1) de mieux prévoir le volume du trafic et les frais de transport, (2) d'établir des comparaisons au sujet des denrées acheminées par différents moyens de transport et (3) de mieux intégrer les données relatives au transport d'un certain produit dans les données concernant la fabrication, la distribution, et la vente de ce produit. Ce relevé aurait aussi l'avantage de combler les graves lacunes de la statistique des denrées transportées par avion, par bateau, par camion et,

à certains égards, par chemin de fer. On pourrait établir un indice distinct du tarif-marchandises exigé par chaque mode de transport, selon les denrées, d'après les renseignements obtenus au cours du relevé sur les prix de transport, les recettes des voituriers et le volume du trafic. Enfin, les données statistiques recueillies grâce à un relevé du transport des produits industriels au Canada seraient très précieuses en toute situation critique où il faudrait mobiliser les ressources économiques de la nation pour la défense. Le besoin est pressant, les moyens sont disponibles et le projet est fortement recommandé.

Chapitre 5

Relevé du transport des voyageurs et autres propositions

Relevé du transport des voyageurs

La faiblesse de la statistique actuelle du trafic-voyageurs est un des importants problèmes auxquels devrait remédier un programme progressif de statistique du transport. La statistique actuelle du trafic-voyageurs n'est ni coordonnée ni intégrée dans une seule publication, mais elle est dispersée dans une demi-douzaine de périodiques. Les données relatives à certains moyens de transport sont bien plus détaillées que celles qui ont trait à d'autres. Ce n'est que pour les lignes aériennes qu'on a publié des renseignements sur les passagers transportés entre des localités déterminées. On a besoin de plus de renseignements explicites sur le transport que chaque voiturier et les véhicules privés effectuent entre les principales localités. Notre statistique sur les voyageurs qui traversent la frontière est beaucoup plus élaborée que notre statistique sur les déplacements des voyageurs au pays. Une façon de remédier à ces défauts et d'obtenir des renseignements utiles pour l'analyse de certains importants problèmes économiques serait de faire un relevé du transport des voyageurs.

Un tel relevé servirait à plusieurs fins. La concurrence est acharnée dans le domaine du transport des voyageurs et, en particulier, les chemins de fer font face à des tendances inquiétantes relativement au transport et au coût du service des voyageurs. Si les chemins de fer pouvaient, grâce à un service meilleur et moins coûteux, attirer même une assez faible proportion des gens qui voyagent dans des automobiles privées, leur situation financière s'améliorerait nettement. De même, par suite des immobilisations de plus en plus considérables qu'exige un matériel coûteux et de la menace constante de rapide désuétude à laquelle les expose l'évolution technologique, les lignes aériennes ont besoin de meilleurs renseignements sur la composition du transport intérieur et international des passagers. Les sociétés aériennes ne sont pas outillées pour recueillir elles-mêmes ces renseignements. De son

562

Commission royale sur les transports

des chemins de fer et sur les recettes et les dépenses des voituriers qui assurent ce genre de service. C'est un des cas où la publication des frais que font les chemins de fer pour assurer un service déterminé serait dans l'intérêt public. De même, nous devrions connaître davantage les modalités de la circulation par automobile privée et par les moyens de transport en commun. Chaque municipalité requiert des études spéciales de ses propres problèmes, mais la disponibilité de données statistiques comparables sur la circulation des voyageurs dans toutes les grandes régions urbaines du Canada permettra à chaque centre de connaître sa situation par rapport aux autres villes éprouvant des difficultés semblables. Dépenser de fortes sommes pour de nouvelles voies directes ou subventionner le transport urbain dont les prix sont maintenus à bas niveau, ou payer les chemins de fer et les lignes d'autobus pour qu'ils offrent un service d'abonnés plus étendu, voilà certaines des graves décisions qu'on ne peut prendre à bon escient que si des données statistiques convenables sont disponibles. De telles données statistiques peuvent être établies sur une base comparable relativement à toutes nos grandes villes comme Vancouver, Winnipeg, Montréal et Toronto, au moyen d'un relevé du transport des voyageurs effectué au niveau fédéral de gouvernement.

Le Bureau fédéral de la statistique projette déjà un relevé des automobiles de tourisme. On espère que le relevé pourra être organisé en 1961 et se faire en 1962. Le plan actuel consiste à obtenir des réponses des propriétaires de véhicules automobiles en vue de recueillir des renseignements sur l'usage fait de chaque automobile comprise dans l'échantillon, sur la quantité moyenne d'essence utilisée et sur la moyenne des parcours. Il sera peut-être aussi possible d'obtenir des réponses à des questions touchant les voyages de plus de 100 milles. Les renseignements obtenus au cours de ce relevé seraient utiles pour la répartition des dépenses entre les usagers des grandes routes et les usagers des véhicules privés; ils procureraient aussi des renseignements sur le transport urbain.

Cependant, un relevé de plus grande envergure répondrait à un besoin plus considérable. Outre des données sur le transport des voyageurs par automobiles privées, il serait utile d'avoir des données sur le transport effectué par chaque mode de transport: autobus, taxis, avions, trains et navires. Ce relevé complet du transport des voyageurs procurerait alors une statistique comparable suivant chaque mode de transport, suivant la distance parcourue et suivant l'endroit déterminé. Si on faisait ce relevé tous les cinq ou dix ans, il serait alors possible de constater les tendances changeantes du transport des voyageurs. Des spécialistes en échantillonnage et en statistique auraient à établir la méthode servant au relevé. On pourrait vraisemblablement obtenir des résultats utilisables en s'adressant aux hôtels, aux motels et aux sociétés de transport, ainsi qu'en faisant un sondage parmi les voyageurs et les propriétaires d'automobiles. Les résultats obtenus unique-

côté, l'industrie touristique en général (hôtels, restaurants et bureaux de tourisme) gagnerait à obtenir des données plus complètes sur l'étendue, la composition et les tendances du transport des voyageurs.

En outre, des données plus nombreuses sur le transport effectué par automobiles de tourisme, ainsi que des données plus complètes sur le transport effectué par les camions commerciaux entre des localités déterminées, classées selon des groupes de poids des véhicules, permettraient d'apprécier beaucoup mieux l'usage relatif que font des grandes routes et des chemins les véhicules privés et les véhicules commerciaux. Ce n'est qu'alors qu'il sera possible de jeter vraiment de la lumière sur la controverse au sujet de la mesure dans laquelle les camions commerciaux paient leur part des frais d'aménagement et d'entretien des chemins et des grandes routes. Si le volume et le caractère du camionnage sont tels qu'ils occasionnent plus de dépenses de voirie que celles qu'on peut acquitter avec les impôts spéciaux et les droits de permis que versent les usagers commerciaux, il s'ensuit que le camionnage commercial est subventionné par les autres contribuables. Si c'est le contraire et que les camions paient plus que leur part des dépenses de voirie, le camionnage commercial subventionne la circulation des véhicules privés. A l'heure actuelle les réponses à cette question ne sont pas concluantes et une statistique plus complète sur la circulation des voyageurs et des camions permettrait d'aborder plus aisément ce difficile problème. La documentation qui formerait la base d'une juste répartition des dépenses de voirie intéresserait les chemins de fer, l'industrie du camionnage, ainsi que les gouvernements provinciaux qui prélèvent les impôts et acquittent les dépenses d'aménagement et d'entretien des grandes routes.

Enfin, un relevé du transport des voyageurs pourrait utilement jeter de la lumière sur les problèmes économiques des villes. Un des grands problèmes que pose le développement des grandes régions métropolitaines, comme Toronto et Montréal, est la congestion de la circulation. Le transport des personnes et des marchandises, dans une région urbaine étendue, représente un élément de suprême importance dans l'économie de la municipalité. D'importants frais invisibles découlent d'excédents retardés apportés au transport des marchandises et des personnes. On fait de grandes dépenses pour améliorer les routes, pour accélérer une circulation toujours croissante. Cependant, en même temps, les entreprises de transport urbain ont tant de difficulté à couvrir leurs frais qu'elles deviennent en général propriété municipale, leur état précaire n'étant qu'en partie camouflé par les exemptions de taxes. Par conséquent, dans les régions urbaines mêmes, en particulier celles qui sont très vastes, une solution intelligente des problèmes du transport exige plus de renseignements sur les modalités du transport des voyageurs.

Pour faire face aux difficultés que suscite le transport urbain, les gouvernements provinciaux et les municipalités, ainsi que le grand public, doivent en savoir davantage sur la circulation des abonnés des autobus et

563

Eldon: Statistique des transports

ment en interrogeant des particuliers sur leurs voyages pourraient être faibles, car la mémoire de l'homme n'est pas toujours très fidèle. D'autre part, de nombreux voyageurs par automobile privée ne seront pas dénombrés si on obtient des rapports des motels, des hôtels et des sociétés de transport, de sorte que les questions posées au public voyageur pourraient vraisemblablement être le moyen le plus important d'obtenir des renseignements sur le transport des voyageurs. Il est probable qu'on aura les meilleurs résultats en s'adressant à la fois au public et aux voituriers, aux hôtels et aux motels.

Comme dans le cas du relevé du transport des produits industriels au Canada, le relevé des voyageurs devrait être effectué tous les dix ans de manière à coïncider avec le recensement décennal. On pourrait alors tirer une statistique annuelle des relevés fragmentaires. Si les caractéristiques du transport des voyageurs changent si rapidement que les interpolations au cours des années comprises entre deux recensements ne se révèlent pas assez exactes, on pourrait alors effectuer un relevé complet tous les cinq ans au lieu de tous les dix ans.

Les résultats du relevé du transport des voyageurs pourraient fort bien paraître dans une publication distincte, ou encore être intégrés dans d'autres données sur le transport des voyageurs que publie présentement le Bureau fédéral de la statistique. Outre des renseignements sur le mouvement des voyageurs suivant la longueur du trajet, le moyen de transport et la situation géographique, la publication pourrait également contenir des renseignements sur l'industrie des hôtels et des motels.

Un relevé du transport des voyageurs répondrait à tellement de besoins, comme ceux d'assurer un service interurbain efficace pour les voyageurs et de trouver des solutions pratiques aux problèmes du transport urbain, qu'on le recommande comme l'un des articles essentiels d'un programme d'amélioration de la statistique du transport.

Programme visant la statistique du transport

Les principales recommandations susceptibles d'améliorer la portée actuelle de la statistique du transport sont: (1) un relevé du transport des produits industriels au Canada; (2) un indice des prix de transport des marchandises; (3) un relevé du transport des voyageurs. Ces recommandations font partie d'un programme. Les divers articles du programme influent l'un sur l'autre et influent également sur la statistique déjà publiée. Par exemple, le relevé du transport des produits industriels offrira les renseignements nécessaires à l'établissement d'un indice des prix de transport des marchandises relativement aux différents moyens de transport. Les relevés du transport des marchandises et du transport des voyageurs, accomplis tous les cinq ou dix ans, permettront d'améliorer et d'étendre les séries statistiques actuelles

qui ont trait au transport. Nous pouvons compter que les publications *Railway Freight Traffic*, *Motor Transport Traffic* et *Shipping Report* pourraient toutes être améliorées grâce aux renseignements plus précis sur les expéditions des denrées, selon la provenance et la destination, que donnerait un relevé du transport des produits industriels au Canada. D'un autre côté, certaines des publications actuelles pourraient devenir superflues par suite des nouvelles séries statistiques qui découleraient des nouveaux relevés du transport et de l'indice des prix de transport des marchandises.

Tous les tableaux statistiques sur le transport publiés par le gouvernement devraient faire partie d'un tout cohérent. Il importe donc que le Bureau fédéral de la statistique réexamine la raison d'être de toutes ses publications sur le transport. A moins d'être revu de temps à autre, un périodique statistique tend à devenir routinier et il paraît même si son utilité décroît. La révision des fonctions que remplit chaque périodique aura plus d'importance si elle fait partie d'un effort concerté en vue de faire répondre la statistique aux besoins de la prochaine décennie, non pas à ceux des décennies passées.

Un tel relevé complet est tout à fait approprié dans les années 60, qui seront probablement une période de concurrence acharnée dans l'industrie du transport et sur les marchés mondiaux, où se vendent une bonne partie des produits de l'industrie canadienne. En pareille période, l'efficacité du transport est importante pour chaque voiturier et pour les industries, qui écoulent leurs produits sur des marchés étrangers, où la concurrence est grande, ou doivent soutenir au pays l'âpre concurrence des importations. Une façon de rendre efficaces les services de transport est de publier plus de renseignements sur le trafic et sur les services qu'offre chaque mode de transport. De grandes améliorations s'imposent dans l'établissement de données statistiques comparables sur le transport et comprenant des détails sur les denrées et la région, ainsi que selon le mode de transport: par terre, par rail, par air, par eau et par pipe-lines. Il faut de meilleures données statistiques sur les rapports entre les placements des voituriers et leurs installations et leur matériel. Il faut plus de renseignements sur les subventions accordées par les gouvernements aux sociétés de transport. D'autre part, il importe de commencer la publication de données sur différentes formes de transport et d'emménagement qui prennent le caractère d'industries distinctes: camionnage du lait, du bétail et des automobiles, transport de marchandises par commissionnaires, déménagement. Une révision de la statistique du transport présentée dans les publications du gouvernement fédéral devrait tenir compte des besoins des années 60.

Certaines des lacunes flagrantes de la statistique actuelle du transport peuvent être comblées au moyen du relevé du transport des produits industriels, de l'indice des prix de transport des marchandises et du relevé du transport des voyageurs. On peut améliorer bon nombre des séries statistiques

existantes simplement en leur donnant une plus grande portée ou en en accélérant la publication. L'emploi de données provenant des relevés proposés du transport permettra de présenter dans certaines publications des données statistiques plus exactes et plus significatives. D'autres publications peuvent être éliminées. Une fois décidée une révision de ce genre, il appartiendra surtout aux statisticiens spécialistes de déterminer les améliorations à apporter et de recommander la forme sous laquelle les nouvelles séries statistiques devraient paraître. L'élaboration des méthodes et de la forme de présentation des données statistiques est une tâche hautement technique que le Bureau fédéral de la statistique est le mieux en mesure d'entreprendre. Pour mettre en branle le programme d'amélioration de la statistique du transport, le Bureau doit recevoir du gouvernement l'assurance que ce programme jouira d'une haute priorité et être autorisé à y consacrer du temps, des ressources et de l'argent. La solution des problèmes de l'industrie du transport et la nécessité d'un transport efficace et bon marché, à notre époque, sont si pressantes qu'il convient d'accorder une haute priorité à la modernisation de notre statistique du transport.

Recommandations détaillées

Dans le présent rapport, en particulier dans le chapitre 2, se trouvent de nombreuses recommandations détaillées en vue de l'amélioration de notre statistique actuelle du transport. Ces recommandations se rattachent aux lacunes ou aux faiblesses de notre statistique du transport, de l'établissement des prix des services de transport, de l'emploi et de la rémunération, des placements dans les installations et le matériel, des subventions gouvernementales et des rapports financiers des voituriers. On recommande que le Bureau fédéral de la statistique examine les raisons d'un délai moyen de plus de six mois, après la fin de l'année, dans la publication de la statistique annuelle du transport. Toutes ces recommandations font ressortir les lacunes ou les domaines où des améliorations s'imposent.

Le besoin urgent d'améliorations ne constitue pas une critique de la Section des transports du Bureau fédéral de la statistique, dont les fonctionnaires sont bien au courant des progrès qu'ils pourraient réaliser s'ils disposaient de personnel et de fonds. La recommandation d'importance primordiale contenue dans le présent rapport est que ces fonctionnaires reçoivent l'ordre et les moyens d'instituer un programme de modernisation de la statistique du transport. Une révision de la statistique actuelle et un plan d'améliorations coûteraient très peu. Le programme lui-même coûterait davantage, selon sa portée et selon la méthode employée, mais le public en retirerait des avantages variés et considérables.

666

Commission royale sur les transports

Responsabilité de la publication

Si l'on veut qu'un programme de statistique destiné à la publication soit bien conçu et coordonné, il doit relever d'une seule autorité. En raison de l'autorité que la loi attribue dans ce domaine au Bureau fédéral de la statistique, cet organisme du gouvernement devrait en avoir la responsabilité. En pratique, également, le Bureau fédéral de la statistique est le seul organisme qui soit en état d'élaborer un programme étendu et cohérent, qui embrasse le transport et le rattache à la statistique des autres industries et du commerce international.

La responsabilité primordiale du Bureau fédéral de la statistique dans le domaine de la publication des données statistiques n'empêche pas les autres ministères et organismes du gouvernement d'établir la statistique qui leur convient. Par exemple, les besoins administratifs du ministère des Transports exigent que le personnel classe ses données statistiques en se servant de ses propres machines à calculer. De même, la Commission des transports, la Commission des transports aériens, le Conseil des ports nationaux et certains autres organismes de l'État doivent aussi établir une statistique du transport qui réponde à leurs propres besoins. Le questionnaire envoyé aux préposés à l'expédition des produits industriels révèle que la plupart des sociétés qui ont participé au sondage avaient établi leur propre statistique du transport à leurs propres fins. Les grands chemins de fer du Canada, y compris le National-Canadien, propriété de l'État, préparent des données statistiques qui sont incluses dans leurs rapports annuels, ainsi que des états financiers. De nombreux ministères et organismes du gouvernement présentent dans leurs rapports annuels des tableaux statistiques. Toute cette activité est parfaitement raisonnable et est dans l'intérêt public.

Cependant, quand il s'agit de la publication de périodiques traitant de la statistique du transport, seul le Bureau fédéral de la statistique doit en assumer l'entière responsabilité. Le document annuel *Waybill Analysis: All-Rail Carload Traffic* devrait donc être publié par le Bureau fédéral de la statistique, même si la Commission des transports continue à recueillir les données et les fait classer au moyen des machines appartenant au ministère des Transports. Le pouvoir de décider de la publication de ces données sous forme de périodiques doit être confié au Bureau fédéral de la statistique. A moins que cette responsabilité ne soit confiée au Bureau, les autres ministères et organismes auront tendance à publier la statistique qu'ils ont établie tout d'abord pour leur propre usage et à reproduire ou à remplacer dans certains domaines les publications du Bureau fédéral de la statistique. En définitive, il en résultera une prolifération d'organismes de statistique possédant divers degrés de compétence dans le domaine, et une grande difficulté à maintenir un ensemble de données statistiques cohérentes, comparables et continues. Le Bureau fédéral de la statistique peut n'être pas toujours capa-

567

Eldon: Statistique des transports

ble d'attirer autant qu'il lui en faut des spécialistes de premier ordre dans le domaine du transport, mais la collaboration entre les commissions techniques, les ministères et le Bureau devrait permettre de surmonter la difficulté. Par conséquent, il devrait incomber au Bureau fédéral de la statistique d'entamer avec les autres ministères les consultations qu'il estime nécessaires pour élaborer aussitôt que possible un programme visant la statistique du transport, de manière à répondre aux besoins des années 60 et des décennies subséquentes.

APPENDICE

Répertoire des séries statistiques publiées dans les périodiques du gouvernement fédéral et se rapportant aux transports (1960)

Les données statistiques contenues dans tous les périodiques sur les transports que publie le gouvernement fédéral sont mentionnées dans le présent appendice. L'organisme officiel chargé de préparer la matière à publier est également indiqué dans chaque cas. Comme le prix d'une publication peut influencer sur sa distribution, ce renseignement est aussi donné. Compte tenu du volume et de la matière de ces publications, leurs prix sont généralement modiques en comparaison de ceux de l'entreprise privée. La plupart d'entre elles sont préparées par le Bureau fédéral de la statistique, mais certains périodiques importants émanent également de la Commission des transports du Canada et d'autres organismes gouvernementaux.

Les publications sont classées d'après le mode de transport dont elles traitent principalement et sont comprises dans les catégories suivantes:

- Transport ferroviaire;
- Transport routier;
- Transport urbain;
- Transport par eau;
- Transport aérien;
- Pipe-lines;
- Entreposage et emmagasinement;
- Matériel de transport.

La description des données statistiques comprises dans les périodiques en question se rapporte chaque fois à un numéro déterminé par récemment. La matière subissant parfois certaines modifications d'un numéro à l'autre, la date exacte de publication est citée pour plus de précision. Toutefois, comme il s'agit ici du genre des renseignements publiés plutôt que de la période de temps visée par une série statistique déterminée, le mois et l'année auxquelles elle se rapporte ont été omis.

1. TRANSPORT FERROVIAIRE

Carloadings, June 7, 1960

B.F.S. 52-001. Publication paraissant quatre fois par mois. Prix: \$3 par année.

570

Commission royale sur les transports

Railway Transport 1958 Part I (Comparative Summary Statistics 1954 to 1958)

B.F.S. 52-207. Publication annuelle. Prix: 50c.

1. Obligations garanties des chemins de fer Nationaux du Canada, année terminée le 31 décembre 1958. (Détail).
2. Aide (terrains octroyés, en acres) accordée à chacune des six compagnies de chemin de fer (par niveau de gouvernement), 1942 à 1958.
3. Octrois de terrains, total cumulatif pour chaque gouvernement au 31 décembre 1958; octrois supplémentaires et octrois pour emprise, etc., total pour tous les réseaux ferroviaires.
4. Pour l'ensemble des chemins de fer canadiens (nombre non déterminé) chaque année de 1954 à 1958.
 - aide accordée aux chemins de fer, total cumulatif en dollars jusqu'au 31 décembre, selon le niveau de gouvernement;
 - nombre de milles de premières voies principales, par provinces et pour les États-Unis, ainsi que selon l'écartement. Secondes voies principales; voies industrielles, voies de triage et d'évitement; nombre de milles;
 - immobilisations (en dollars) dans les voies et le matériel, année terminée le 31 décembre, séparément pour les voies et le matériel, les immobilisations en général et non distribuées (chemins de fer Nationaux; Pacifique-Canadien; autres);
 - capital social, capital-obligations et dette consolidée des chemins de fer;
 - amortissement et réserves des chemins de fer, et voies et matériel roulant; autres biens; entretien courant et envisagé; assurance et accidents; immobilisations; autres;
 - compte du revenu: total des recettes et dépenses d'exploitation des chemins de fer, impôts accumulés, autres revenus et dépenses et affectation du revenu net (détail des recettes et dépenses d'exploitation);
 - statistique de l'exploitation: locomotives-milles (à vapeur, diesel et autres) de marchandises; voyageurs; manœuvre des trains; manœuvre de triage; service des travaux; train-milles de marchandises; voyageurs (locomotives et automotrices); wagons-milles de marchandises (chargés; vides; fourgons, etc.). Aussi, le nombre de voyageurs selon le genre de voitures, séparément pour les locomotives et les automotrices;
 - Moyennes par mille de voie, etc.;

Eldon: Statistique des transports

Cette publication renferme la statistique du nombre de wagons chargés:

- 47 denrées et chargements incomplets; aussi, le total rail-route et les wagons provenant des raccordements;
- divisions de l'Est et de l'Ouest; Un numéro par mois comprend un résumé mensuel du nombre de wagons et du nombre de tonnes chargées, ainsi qu'un indice.

3 pages; 3 tableaux.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports, Bureau fédéral de la statistique.

Railway Freight Traffic

B.F.S. 52-002. Publication mensuelle. Prix: \$2 par année.

B.F.S. 52-205. Publication annuelle. Prix: \$1.

Les données sont classées conformément à la classification statistique du transport des marchandises de l'Association of American Railroads (employée au Canada depuis le 1^{er} janvier 1957).

Des données statistiques sont publiées sur le nombre de tonnes de marchandises transportées par 22 chemins de fer canadiens des classes I et II.

1. Le numéro annuel donne les renseignements suivants pour chaque denrée:

- nombre de tonnes reçues ou chargées (y compris les importations prises en charge dans les ports des lacs et les ports de mer);
- nombre de tonnes reçues des réseaux ferroviaires des États-Unis et destinées au Canada; ou destinées aux États-Unis;
- nombre de tonnes reçues ou chargées (y compris les exportations livrées aux ports des lacs et aux ports de mer);
- nombre de tonnes livrées aux raccordements ferroviaires des États-Unis.

Séparément pour le Canada, pour chaque province, les provinces de l'Atlantique et les quatre provinces de l'Ouest.

2. Le numéro mensuel renferme pour chaque genre de denrée:

- les mêmes renseignements pour le Canada que ceux du numéro annuel;
- pour chaque province, le nombre de tonnes chargées et déchargées seulement. Le numéro de janvier 1960 renferme 3 tableaux; 17 pages. Le numéro de l'année 1958 renferme 13 tableaux et 2 tableaux récapitulatifs; 85 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Eldon: Statistique des transports

Tonnes; tonnes-milles; tonnes-milles brutes; trains-heures; distance moyenne par tonne; etc.;

Voyageurs; voyageurs-milles; moyenne des voyageurs par voiture; distance moyenne par voyageur, etc.;

Statistique du revenu moyen;

- impôts, pour chaque province et selon le genre d'impôt fédéral;
- tonnes de marchandises expédiées par wagonnées complètes selon le genre de marchandise; tonnes par wagonnées incomplètes;
- wagons à marchandises en service (nombre et capacité) selon le genre de wagon;
- voitures à voyageurs (selon le genre de voiture);
- locomotives en service (à charbon; à mazout et diesel électrique, selon le genre);
- carburant consommé par les locomotives (marchandises, voyageurs, etc.) et automotrices (selon le genre), tonnes et prix. Autres carburants consommés;
- rails posés (détail);
- traverses d'aiguillage et de pont posées sur les voies (détail);
- traverses achetées; posées sur les voies (détail);
- Accidents:

Nombre de personnes (par catégorie) blessées dans des accidents de chemins de fer et autres, et décédées vingt-quatre heures plus tard;

Temps perdu par les employés à cause d'accidents (détail);

Accidents résultant de la circulation des trains (selon la cause); Personnes (par catégorie) tuées ou blessées dans des accidents de chemin de fer et autres, selon la cause; selon la catégorie de victime;

Accidents aux passages à niveau (selon le genre d'installations de protection aménagées aux passages);

- passages à niveau (ruraux et urbains) selon le genre d'installation de protection, pour chaque province.

34 tableaux; 31 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques.

Railway Transport 1958 Part II (Financial Statistics)

B.F.S. 52-208. Publication annuelle. Prix: 75c.

Les données sont présentées selon la «classification uniforme des comptes des voituriers publics par rail de la classe I» (numéro de septembre 1955), que les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien sont te-

nus de suivre depuis le 1^{er} janvier 1956, et toutes les autres compagnies de chemin de fer depuis le 1^{er} janvier 1957).

1. Recettes et dépenses d'exploitation:

- de 31 compagnies de chemin de fer, y compris les réseaux des États-Unis au Canada et ceux des chemins de fer Nationaux au Canada et aux États-Unis;
- détail des recettes d'exploitation, transports, voie ferrée, accessoires;
- détail des dépenses d'exploitation, plus amples détails pour les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien;
- recettes par tonne-mille de marchandise; recettes par voyageur-mille;
- recettes et dépenses globales d'exploitation, installations communes, messageries, communications et transport routier (chemin de fer);

2. Autres recettes:

- détail sur 32 compagnies de chemin de fer;

3. Recettes et dépenses d'exploitation globales de 3 compagnies de Pullman, de tunnels et de ponts. Capital social, dette consolidée et détail de l'actif réalisable et du passif exigible de la *Van Buren Bridge Co.*

4. Impôts accumulés des chemins de fer:

- détail sur 29 réseaux ferroviaires selon la province ou le pays;

5. Capital social et dette consolidée de 33 compagnies et de leurs filiales.

Détail de l'actif réalisable et du passif exigible de 24 compagnies. 9 tableaux; 51 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Railway Transport 1958 Part III (Equipment, Track and Fuel Statistics)

B.F.S. 52-209. Publication annuelle. Prix: 50c.

1. Pour 27 à 30 compagnies de chemins de fer:

- nombre de wagons et capacité totale de transport de marchandises et de voyageurs, ainsi que les services assurés par chaque compagnie, selon le genre;
- nombre de véhicules automobiles;
- nombre d'unités, force motrice et puissance de traction, selon le genre de locomotive;

Commission royale sur les transports

Locomotives-milles, non compris la manœuvre, selon les services des marchandises, des voyageurs et des travaux;

Locomotives-milles, manœuvre des trains et manœuvre de triage.

4. Service de grande vitesse;

Wagons-milles des trains de marchandises et de voyageurs selon le genre de force motrice;

Wagons-milles des trains à grande vitesse du service des travaux.

5. Autobus-milles et camions-milles.

6 tableaux; 29 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Railway Transport 1958 Part V (Freight Carried by Principal Commodity Classes)

B.F.S. 52-211. Publication annuelle. Prix: \$1.50.

Les données sont présentées selon la classification statistique du transport des denrées de l'*Association of American Railroads*.

Tonnes de marchandises transportées par chacun des 22 chemins de fer canadiens des classes I et II:

- tonnes au départ, chargées à divers endroits au Canada (y compris les importations dans les ports des lacs et les ports maritimes);
- requêtes des raccordements ferroviaires des États-Unis;
- tonnes à l'arrivée, déchargées à divers endroits au Canada (y compris les exportations dans les ports des lacs et les ports maritimes);
- livrées aux raccordements ferroviaires des États-Unis;
- ainsi que les wagons complets chargés à divers endroits au Canada; Séparément pour chaque denrée et chaque chemin de fer.

2 tableaux; 148 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Railway Transport 1958 Part VI (Employment Statistics)

B.F.S. 52-212. Publication annuelle. Prix: 25c.

Les données sont présentées selon la classification canadienne des employés de chemin de fer et selon leur rémunération.

1. Séparément pour les chemins de fer Nationaux, le Pacifique-Canadien et un total de 19 chemins de fer de la classe II:

Pour chacune des soixante-dix-neuf catégories d'employés, ainsi que pour les communications, les expéditions en grande vitesse, le camionnage, le transport routier (chemin de fer) et les travaux à l'extérieur:

- nombre d'employés (moyenne mensuelle);
- durée du service (nombre d'heures);

- nombre de milles (total et milles de parcours) de première voie principale; de seconde voie principale; de voies industrielles; de voies de triage et d'évitement;
- nombre de milles de première voie principale selon les provinces et les territoires, et aux États-Unis.

2. Chemins de fer Nationaux, changements survenus dans le nombre de milles de première voie principale selon les provinces et les États.

3. Pour l'ensemble des réseaux ferroviaires (nombre non déterminé):

- nombre de milles de voie ferrée en construction au 31 décembre;
- voies posées (nouvelles et réparées), tonnes et coût selon le poids des rails;
- carburant (charbon, huile pour diesel, mazout, essence) consommé par les locomotives (services des marchandises, des voyageurs, de manœuvre et des travaux) et par les automotrices;
- quantités de carburants canadiens et importés (tonnes et gallons) livrées aux stations d'approvisionnement dans chaque province, au Yukon et aux États-Unis.

8 tableaux; 13 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Railway Transport 1958 Part IV (Operating and Traffic Statistics)

B.F.S. 52-210. Publication annuelle. Prix: 50c.

Pour chacun des 22 chemins de fer canadiens des classes I et II:

1. Voyageurs;

- nombre de voyageurs payants;
- voyageurs-milles;
- tonnes-milles brutes;
- wagons-milles selon le genre de force motrice et le genre de voiture à voyageurs; fourgons-milles.

2. Marchandises;

- tonnes payantes, non payantes;
- tonnes-milles payantes, non payantes;
- tonnes-milles brutes;
- trains-heures;
- wagons-milles selon le genre de force motrice, chargés et vides;
- fourgons-milles.

3. Wagons-milles, marchandises, voyageurs et fourgons des trains de service des travaux;

Trains-milles; selon les services des marchandises, des voyageurs et des travaux et selon le genre de force motrice;

575

- rémunération globale;
- moyennes des heures de travail; moyenne des traitements et salaires horaires et annuels.

2. Pour tous les chemins de fer des classes III et IV et l'ensemble des chemins de fer:

- pour 4 groupes d'employés (compris dans 79 catégories non indiquées séparément) et pour les communications, etc.;
- de même que pour la compagnie de voitures Pullman et de ponts internationaux;
- nombre d'employés et autres données identiques à celles que présente la rubrique (1).

6 tableaux; 14 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Railway Operating Statistics

B.F.S. 52-003. Publication mensuelle. Prix: \$2 par année.

B.F.S. 52-206. Publication annuelle. Prix 25c.

1. Finances:

- total des recettes et dépenses d'exploitation et revenu net d'exploitation ferroviaire de 22 chemins de fer canadiens des classes I et II. Répartition en principales catégories de recettes et de dépenses données pour l'ensemble de 22 chemins de fer, les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien.

2. Statistique de l'exploitation:

Pour l'ensemble de 22 chemins de fer, les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien:

- milles de voies exploitées;
- trafic-marchandises, tonnes (marchandises payantes); tonnes-milles (payantes et non payantes);
- trafic-voyageurs, voyageurs et voyageurs-milles;
- tonnes-milles brutes, marchandises et voyageurs;
- trains-milles, marchandises, voyageurs et service des travaux;
- wagons-milles, marchandises, wagons chargés et vides; voyageurs;
- nombre d'employés, chemin de fer;
- bordereau de paie, total des chemins de fer et somme portée au compte des frais d'exploitation des chemins de fer;
- moyennes quotidiennes par mille de voie; Résultats obtenus à par-
- moyennes par train-mille de marchandise; tir des données sur les
- moyennes diverses. finances et l'exploitation.

Le numéro de mars 1960 renferme cinq tableaux; 7 pages.

Le numéro de 1959 renferme 5 tableaux; 6 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Canadian National Railways 1923-1958

B.F.S. 52-201. Publication annuelle. Prix: 50c.

Canadian Pacific Railway Company 1923-1958

B.F.S. 52-202. Publication annuelle. Prix: 50c.

Classification uniforme des comptes des voituriers publics par rail de la classe I (adoptée le 1^{er} janvier 1956). Les comptes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sont présentés sur des bases aussi semblables que possible (voir C.P.R. 1923-1958, pages 8 et 9).

1. Pour chaque chemin de fer (dans sa publication respective):
Pour chaque année de 1923 à 1958:
—compte du revenu: total des recettes et dépenses d'exploitation (dans la publication des chemins de fer Nationaux, séparément pour les lignes canadiennes et les lignes américaines); frais fixes; revenu net;
—compte de capital; recettes et dépenses (détail);
—statistique de l'exploitation:
—milles de voies;
—tonnes de marchandises payantes; tonnes-milles;
—voyageurs payants transportés; voyageurs-milles;
—revenu provenant des marchandises, des voyageurs et des trains de voyageurs;
—trains-milles de marchandises et de voyageurs;
—moyennes par mille de voie exploité;
—moyennes par train-mille de marchandises et par train-mille de voyageurs;
—moyennes de tonnes-milles par wagon-mille chargé;
—distance moyenne; parcours moyen des voyageurs;
—revenu moyen par tonne, par voyageur, par tonne-mille et par voyageur-mille;
—employés et bordereau de paie;
—coefficient d'exploitation.
2. Pour le Pacifique-Canadien:
—nombre de milles et capital des réseaux en location, 1958;
—subventions en espèces et octrois de terrains (détail), jusqu'en 1958;
—titres non amortis, chaque année de 1922 à 1958;
—dividendes, chaque année de 1923 à 1958.

578

Commission royale sur les transports

- frais d'exploitation (détail);
- capital social (détail);
- immobilisation en biens immobiliers; matériel, biens immobiliers divers; autres;
- impôts accumulés par province et par territoire. Gouvernement fédéral et autres.

2. Valeur des effets négociables émis (selon le genre);
3. Matériel routier et de quai (selon le genre) et véhicules routiers servant au camionnage (selon le genre);
4. Employés, nombre et salaires, emplois à plein temps et à temps partiel; commissions;
5. Bureaux de messagerie;
6. Longueur (en milles) des circuits exploités selon le genre de transporteur, par province et par territoire, aux États-Unis ou par mer;
7. Accidents, personnes blessées; tuées.

1 tableau; 7 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Telegraph and Cable Statistics, 1958

B.F.S. 56-201. Publication annuelle. Prix: 50c.

Pour chacune de 10 compagnies:

1. Coût des biens immobiliers et du matériel.
 2. Recettes au Canada (détail); autres recettes; Dépenses (détail); Impôts, sur le revenu et autres.
 3. Télégrammes envoyés; reçus (détail); Câbligrammes envoyés; reçus (détail);
 4. Transferts d'argent selon le pays d'origine et de destination.
 5. Longueur (en milles) des fils et des câbles (détail); Longueur (en milles) des voies et des circuits (détail); Longueur (en milles) des lignes de poteaux (détail); Nombre de bureaux.
 6. Employés, nombre; salaires; commissions.
- Ainsi que les messages expédiés et reçus par les stations de radio maritimes du ministère des Transports, par province.

7 tableaux; 15 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

580

3. Pour le National-Canadien:

—Prêts et crédits du gouvernement, pour chaque année de 1923 à 1958.

B.F.S. 52-201. National-Canadien, 5 tableaux; 22 pages.

B.F.S. 52-202. Pacifique-Canadien, 6 tableaux principaux; 19 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Commission des transports du Canada

Waybill Analysis: Carload All-rail Traffic 1958—Prix: 50c.

Échantillon de 1 p. 100 du trafic-marchandises: par wagon complet au Canada, montrant:

- le nombre de wagons chargés;
- le revenu;
- le poids (en tonnes);
- les tonnes-milles;
- le revenu moyen par tonne-mille;
- la moyenne de parcours par tonne;
- le nombre de wagons-milles;
- le revenu moyen par wagon-mille.

Classé:

1. Selon le tarif:
—de catégorie, de produits désignés, taux multiples et chargements mixtes transportés au taux d'un wagon complet; tarifs connexes des États-Unis (officiels);
—de concurrence, non concurrentiel, statuaire et prix convenus. Séparément pour le trafic en partance de chaque région (Maritimes, Est et Ouest) et destiné à chacune d'elles (tableaux 1-A, 1-B, 1-C).
2. Par denrée—Classification statistique du transport des denrées employées par l'Association of American Railroads:
—tout trafic (tableau 2);
—séparément pour le trafic en partance de chaque région et destiné à chacune d'elles (tableau 3).

6 tableaux; 39 pages.

Préparé par la Direction de l'économie et de la comptabilité, Commission des transports.

Statistique des messageries, 1958

B.F.S. 52-204. Publication annuelle. Prix: 25c.

Pour chacune de cinq compagnies de messageries:

1. Finances;
—recettes d'exploitation (détail);

579

Eldon: Statistique des transports

International Bridge, Tunnel and Ferry Companies, 1958

B.F.S. 53-202. Publication annuelle. Prix: 50c.

Totaux distincts des compagnies de transbordement; des compagnies de ponts et de tunnels:

1. Recettes d'exploitation (détail); Dépenses d'exploitation (détail).
 2. Immobilisations; capitaux; impôts; intérêts.
 3. Employés (selon le genre); nombre d'employés à plein temps et à temps partiel; salaires.
 4. Circulation (voyageurs; camions; autobus; motocyclettes, etc.).
 5. Accidents:
—nombre de personnes (par catégorie) tuées et blessées.
10 tableaux; 11 pages.
- Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

2. TRANSPORT ROUTIER

Motor Carriers—Freight, 1957

B.F.S. 53-205. Publication annuelle. Prix: 50c.

Séparément pour tous les transporteurs du groupe I (le plus important); du groupe II; du groupe III; du groupe IV (le moins important), par province (total des provinces de l'Atlantique):

1. Nombre de transporteurs faisant rapport:
—compte des biens immobiliers;
—coût global des biens immobiliers, véhicules etc.;
—réserve (accumulée pour dépréciation);
—recettes d'exploitation (marchandises et autres); (très détaillé dans le cas des groupes I et II; moins détaillé dans celui du groupe III et encore moins dans celui du groupe IV);
—frais d'exploitation;
—entretien; salaires; carburant; assurance dépréciation; impôts; loyers; péages des ponts, tunnels et passages en bac (très détaillé dans le cas des groupes I et II, moins dans celui des groupes III et IV).
—impôts sur le revenu;
—autre revenu.
2. Statistique du transport (groupes I, II et III seulement):
—tonnes de marchandises;
—carburant selon le genre;

581

—séparément pour le transport interurbain et le transport rural; transport urbain: voyageurs, services réguliers et service de louage; milles parcourus par les autobus, services réguliers et services de louage.

3. Employés:

—groupe IV seulement; employés (nombre; salaires) et propriétaires actifs (nombre; appointements);
—séparément pour les groupes I, II et III:
Nombre d'employés et salaires des directeurs généraux; employés de bureau; conducteurs et aides; mécaniciens d'entretien; autres. Également, propriétaires actifs (nombre et appointements).

4. Véhicules productifs (nombre), groupes I, II et III seulement:

—camions (selon la capacité); tracteurs routiers; semi-remorques (selon la capacité); remorques (selon la capacité); autobus (selon la capacité);
—véhicules à moteur diesel (camions; tracteurs routiers; autobus);
—véhicules à moteur utilisant du gaz de pétrole liquéfié.

5. Accidents (total des groupes I, II et III):

—nombre de personnes tuées et blessées, selon le genre de personne;
—nombre d'accidents entraînant des dégâts matériels dépassant \$100;
—total des dégâts matériels (en dollars).

9 tableaux; 17 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Motor Transport Traffic, 1958

Prix: Estimations nationales: 75c.; autres: 50c. l'exemplaire.

B.F.S. 53-207: Estimations nationales.

B.F.S. 53-208: Provinces de l'Atlantique,

B.F.S. 53-209: Province de Québec,

B.F.S. 53-210: Province d'Ontario,

B.F.S. 53-211: Province du Manitoba,

B.F.S. 53-212: Province de la Saskatchewan,

B.F.S. 53-213: Province d'Alberta,

B.F.S. 53-214: Province de la Colombie-Britannique.

Une publication pour les estimations se rapportant au pays tout entier; 7 publications séparées renfermant des données sur les camions enregistrés dans chaque province.

582

Commission royale sur les transports

Les données statistiques suivantes sont fournies:

a) Nombre de milles parcourus, total; moyenne annuelle de milles par camion, distance moyenne par tonne, pourcentage de milles parcourus à vide.

b) Carburant; gallons et milles par gallon d'essence, d'huile diesel et autres.

c) Tonnes, total; poids moyen (tonnes-milles divisées par le nombre de milles parcourus avec chargement); Tonnes-milles nettes, total; moyenne par camion; Capacité en tonnes-milles (nombre de milles parcourus multiplié par la capacité estimative ou le chargement le plus lourd, selon le chiffre le plus élevé); total; moyenne par camion; proportion de la capacité utilisée; tonnes-milles brutes, total; moyenne par camion.

d) Moyenne de véhicules par année.

3. Pour les camions de louage seulement, par province;

—recettes totales; recettes par tonne-mille; recettes par mille parcouru; recettes moyennes par camion.

4. Pour l'ensemble du transport international et interprovincial seulement;

—tonnes de marchandises transportées par province d'origine et de destination (camions de louage, camions privés de transport interurbain).

5. Nombre moyen de camions au Canada, selon leur poids brut.

Pour chaque province:

—séparément pour les camions de louage, les camions privés de transport interurbain; les camions de transport urbain, les camions de ferme.

6. Résultats du relevé par province. Nombre de camions choisis dans les échantillons, nombre de questionnaires retournés, etc. Séparément pour les camions de louage, les camions privés de transport interurbain, les camions de transport urbain, les camions de ferme.

—sûreté de la statistique, variabilité du sondage; amplitude de la dispersion (détail);
—exemplaire du questionnaire.

7. Description des catégories de véhicules selon le genre de camion.

Règlements de chaque province visant les permis.

Provinces de l'Atlantique

Les mêmes données et, le cas échéant, les mêmes détails, séparément pour l'ensemble des camions enregistrés dans les provinces de l'Atlantique; les camions enregistrés à Terre-Neuve, dans l'Île du Prince-Édouard, au

584

Estimations nationales

Graphiques:

Camions enregistrés, selon le genre d'entreprise;
tonnes-milles nettes, selon le genre d'entreprise;

également compris dans chaque publication provinciale.

—tonnes transportées, selon le genre d'entreprise (pour chaque province);

—transport interurbain selon le groupe de denrées, tonnes de marchandises transportées.

Tableaux statistiques:

Transport effectué par des camions enregistrés au Canada.

1. Selon le poids brut des véhicules, pour l'ensemble du Canada seulement.

Séparément pour l'ensemble du camionnage (camions de louage; camions privés de transport interurbain); transport interprovincial entre villes (camions de louage, camions privés de transport interurbain); total du transport international et interprovincial (camions de louage, camions privés de transport interurbain).

—selon six groupes de denrées également, (produits agricoles, animaux, miniers, forestiers, manufacturés et divers; marchandises générales, n.d.).

Séparément pour le transport interprovincial entre villes (camions de louage, camions privés de transport interurbain);

Total du transport interprovincial et international (camions de louage, camions privés de transport interurbain).

Les données statistiques suivantes sont fournies pour l'ensemble du Canada:

—tonnes (poids des marchandises);
—total des milles parcourus avec chargement;
—total des tonnes-milles nettes;
—poids moyen transporté;
—moyenne de parcours par tonne;
—recettes globales
—recettes par tonne-mille;
—moyenne des véhicules par année.

} Camions de louage
seulement

2. Pour tous les camions groupés selon leur poids net; total pour le Canada.

—séparément aussi pour les camions de louage, les camions privés de transport interurbain, les camions privés de transport urbain, les camions de ferme—pour chaque province.

583

Eldon: Statistique des transports

Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Par contre, aucune donnée selon les denrées pour chacune de ces provinces. Renseignements sur l'ensemble des provinces de l'Atlantique seulement.

Autres provinces

Les mêmes données et, le cas échéant, les mêmes détails pour les camions enregistrés dans chaque province. Des renseignements sur le transport selon les denrées pour chaque province sont compris.

Autobus

Ces données sont présentées seulement dans les publications suivantes:

Ontario;
Manitoba;
Saskatchewan;
Alberta;
Colombie-Britannique.

Pour les autobus enregistrés dans la province: Selon le nombre de places, séparément pour les autobus circulant à l'intérieur et à l'extérieur de la province; transport à l'intérieur de la province.

1. Nombre de milles, total; moyenne annuelle de milles parcourus par autobus; distance moyenne par voyageur.

2. Carburants, gallons et milles par gallon d'essence, d'huile diesel et autres.

3. Voyageurs; voyageurs-milles; moyenne de voyageurs transportés par mille.

4. Sièges-milles; proportion des sièges employés.

5. Recettes (en dollars), recettes globales provenant des voyageurs; recettes par mille, recettes par voyageur-mille; recettes par autobus.

Estimations nationales 17 tableaux; 27 pages; 4 graphiques;
Provinces de l'Atlantique 19 tableaux; 18 pages; 2 graphiques;
Province de Québec 11 tableaux; 12 pages; 2 graphiques;
Province d'Ontario 13 tableaux; 13 pages; 2 graphiques;
Province du Manitoba 13 tableaux; 13 pages; 2 graphiques;
Province de la Saskatchewan 13 tableaux; 13 pages; 2 graphiques;
Province d'Alberta 13 tableaux; 14 pages; 2 graphiques;
Province de la Colombie-Britannique 13 tableaux; 13 pages; 2 graphiques;

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

585

The Motor Vehicle 1958

B.F.S. 53-203. Publication annuelle. Prix: 75c.

Pour chaque province:

1. Enregistrement des véhicules automobiles:
 - permis de véhicules automobiles, voyageurs; camions, taxis, autobus; motocyclettes; remorques (détail).
 - autres permis (permis de conduire, permis de marchands, postes d'essence; permis de garage).
2. Population moyenne par véhicule automobile; Population moyenne par voiture privée; Nombre moyen d'automobiles par famille.
3. Nombre de véhicules automobiles enregistrés par municipalité. Séparément pour les automobiles privées et les véhicules commerciaux.
4. Revenu des provinces provenant de l'enregistrement des véhicules automobiles et de la taxe sur l'essence (détail selon le genre de redevance, de taxe ou de permis).
5. Taxes sur l'essence et les autres carburants. Règlements (détail par province).
6. Ventes d'essence (en dollars), brutes; nettes. (Tableaux et graphiques); par mois. Ventes nettes d'huile diesel.
7. État des caisses de jugements non exécutés de chaque province.
8. Règlements. Résumé des accords réciproques visant le camionnage sur les grandes routes, septembre 1959. 14 tableaux; 3 graphiques; 33 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

The Motor Vehicle: Preliminary Report on Registrations and Size, Weight and Safety Regulations 1958

B.F.S. 53-204. Publication annuelle. Prix: 50c.

Pour chaque province:

1. Enregistrement des véhicules automobiles:
 - permis de véhicules automobiles: voitures privées, camions, taxis, autobus, motocyclette, remorques (détail).
 - autres permis (permis de conduire, permis de marchands, de postes d'essence, de garages).

Aussi: population moyenne par véhicule automobile; population moyenne par voiture privée; le nombre moyen de voitures privées par famille.

586

Commission royale sur les transports

7. Accidents survenant aux intersections:
 - nombre de victimes;
 - par catégorie de victimes;
 - selon la situation géographique des routes (détail sur l'heure, le jour de l'accident).

Données annuelles
seulement.

Numéro de l'année 1958: 7 tableaux, 59 pages.

Numéro d'octobre-décembre 1959; 5 tableaux; 31 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Statistique des Autobus

B.F.S. 53-002. Publication mensuelle. Prix: \$1 par année.

B.F.S. 53-215. Publication annuelle. Prix: 50c.

Publication mensuelle: Autobus interurbains et ruraux de la classe I seulement:

- pour chaque province et transport interprovincial:
 - nombre d'entreprises faisant rapport;
 - recettes provenant des voyageurs, services réguliers, services de louage; véhicules-milles payants, services réguliers; services de louage;
 - carburant consommé; gallons d'essence, d'huile diesel;
 - recettes globales (en dollars).

Publication annuelle: —Totaux séparés pour les voituriers des groupes I, II et III, par provinces (provinces de l'Atlantique, total seulement):

1. Nombre d'entreprises faisant rapport.
2. Compte des biens immobiliers, coût des biens immobiliers, véhicules, etc. (détail pour le groupe I seulement); réserve accumulée pour dépréciation.
3. Recettes d'exploitation:
 - recettes provenant des voyageurs, services réguliers et supplémentaires, séparément pour le transport interurbain et rural, urbain et suburbain. Aussi, services de louage (y compris les services scolaires);
 - total des services du courrier, des bagages, des messageries, des journaux, etc.;
 - autres.
4. Dépenses d'exploitation, selon le genre (plus de détails pour le groupe I), y compris les impôts et les permis d'exploitation;
 - autres recettes;
 - impôt sur le revenu;

Pour le groupe
I seulement.

588

(Exactement les mêmes données que dans la publication annuelle 53-203 du B.F.S., intitulée: *The Motor Vehicle 1958*, mais les chiffres fournis dans les publications antérieures n'étaient pas révisés.)

2. Règlements visant les dimensions et le poids des véhicules commerciaux en vigueur le 31 mars 1959 (détail).
3. Règlements de sécurité des véhicules commerciaux en vigueur le 31 mars 1959 (détail). 3 tableaux; 13 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Motor Vehicle Traffic Accidents

B.F.S. 53-001. Publication trimestrielle. Prix: \$2 par année.

B.F.S. 53-206. Publication annuelle. Prix: 75c.

Pour chaque province et l'ensemble du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest:

1. Nombre d'accidents (morts, blessés, total et nombre d'accidents causant des dégâts matériels dépassant \$100); Morts, blessés (détail). Proportion des accidents, par million de véhicules-milles, fondés sur la quantité approximative de carburant de pétrole consommée par les voies publiques.
2. Nombre d'accidents:
 - par catégorie (détail: genre d'accident, mois, jour et heure de l'accident; situation géographique de la route, revêtement de la route; état de la route; genre de route; conditions atmosphériques; endroit de l'accident; (campagne; ville, etc.); selon le comportement des piétons; selon l'état des piétons.
3. Nombre de victimes, par groupes d'âge (détail: catégorie de victimes, sexe, mois de l'accident, endroit, genre d'accident).
4. Nombre de piétons tués et blessés;
 - selon l'état des piétons;
 - selon le comportement des piétons
5. Nombre de véhicules:
 - selon le genre d'accident;
 - selon le genre de véhicule;
 - (Détail sur l'état du véhicule, l'année de fabrication du véhicule, la direction dans laquelle le véhicule se dirigeait.)
6. Nombre de conducteurs:
 - par genre d'accident.
 - (Détail sur le sexe, le domicile, l'état du conducteur, l'expérience du conducteur, le comportement des conducteurs par groupes d'âge.)

Données annuelles
seulement.

587

Eldon: Statistique des transports

5. Statistique du transport:
 - voyageurs transportés;
 - véhicules-milles payants
 - carburant consommé, gallons d'essence, d'huile diesel.
6. Employés, selon le genre: Moyenne des employés; salaires.
7. Matériel productif; nombre de véhicules:
 - véhicules à essence et à huile diesel séparément, selon l'année de fabrication; selon le nombre de places.
8. Impôts (selon le genre, non compris l'impôt sur le revenu).
9. Accidents:
 - nombre de personnes (par genre) tuées et blessées.
 - accidents mortels, accidents causant des blessures;
 - accidents causant des dégâts matériels dépassant \$100. 10 tableaux; 17 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Travel Between Canada and the United States, May 1960

B.F.S. 66-001. Publication mensuelle.

Prix: 20c. l'exemplaire; \$2 par année.

1. Circulation routière à la frontière canadienne, nombre de véhicules:
 - suivant les bureaux de douane, suivant les provinces et le Yukon; également, véhicules transportés par bateau directement des É.-U., total seulement;
 - séparément pour les véhicules étrangers (détail sur la longueur du séjour, 24 heures ou moins, plus de 24 heures; voyages réitérés et taxis; véhicules commerciaux); et véhicules canadiens (durée du séjour à l'étranger, 24 heures ou moins, plus de 24 heures; véhicules commerciaux).
2. Voyageurs entrant au Canada en provenance des États-Unis:
 - suivant les provinces et relativement au Yukon;
 - séparément par chemin de fer, autobus, bateau, avion;
 - séparément pour les voyageurs canadiens, les voyageurs étrangers. 6 tableaux, 11 pages.

Préparé par la Division du commerce international, Section de la balance des paiements.

Volume of Highway Traffic Entering Canada on Travellers' Vehicle Permits, September 1959

B.F.S. 66-002. Publication mensuelle. Prix: 10c. l'exemplaire; \$1 par année.

«Le présent numéro marque la suppression temporaire de la publication par suite d'un changement que le ministère du Revenu national a

589

apporté dans la manière d'envisager l'entrée des véhicules des non résidents. On compte reprendre la publication quand on aura élaboré une nouvelle forme de présentation des données statistiques mensuelles comparables au sujet de la circulation.»

Les données fournies sont:

Le nombre de véhicules entrant au Canada en vertu de permis de véhicules de voyageurs:

—suivant la province d'entrée et relativement au Yukon.

1 tableau; 1 page.

Préparé à la Division du commerce international, Section de la balance des paiements.

Travel Between Canada and Other Countries, 1958

B.F.S. 66-201. Publication annuelle. Prix: \$1.

A. Renferme un article de 70 pages intitulé: *Leading Developments in travel between Canada and Other Countries*. Analyse les caractéristiques de la circulation à travers la frontière canado-américaine. L'article renferme 33 tableaux, des reproductions de 11 questionnaires remis aux voyageurs échantillonnés, ainsi que 3 graphiques et deux cartes.

Données principales de ces tableaux statistiques:

1. Nombre des voyageurs des É.-U. au Canada et leurs dépenses: —par automobile (sans permis; permis de douane; voyages réitérés); chemin de fer, bateau, autobus direct, avion et autres moyens.
2. Moyenne des dépenses déclarées par voiture d'automobilistes non résidents qui ont voyagé au Canada en vertu de permis de douane: —suivant la classe de permis (abonné, estivant, local et autres); —suivant la province de sortie.
3. Nombre d'automobilistes non résidents qui, après avoir voyagé un ou deux jours en vertu de permis de douane, sont passés entre certaines localités de la frontière de l'Ontario.
4. Routes choisies d'automobilistes non résidents (détail).
5. Voyages minimums interprovinciaux des automobilistes non résidents (détail).
6. Buts de voyage déclarés par les automobilistes des États-Unis visitant le Canada (détail). Mêmes données de la part des Canadiens revenant des États-Unis.
7. Logement utilisé par les automobilistes des États-Unis: hôtels ou établissements de touristes, motel, etc. (détail).
8. Trajet moyen en milles au Canada rapporté par les automobilistes des États-Unis, suivant la province d'entrée et la province de destination, relevé spécial de 1958.

590

Commission royale sur les transports

- suivant le bureau d'entrée et le bureau de sortie;
- séparément pour 9 principales catégories de régions, circulation à l'intérieur de l'Ontario;
- circulation de l'Ontario aux autres provinces;
- circulation des provinces Maritimes aux autres provinces;
- circulation du Manitoba aux autres provinces, etc.;
- nombre d'automobiles, suivant l'État des États-Unis et suivant la province d'entrée (globalement, Terre-Neuve, Ile du Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse; séparément, les autres provinces et le Yukon);

Données distinctes pour ceux qui demeurent au Canada 3 jours ou plus; —moyenne des dépenses déclarées par voiture, suivant l'État des États-Unis et suivant «la totalité des autres États et des autres pays étrangers».

3. Voyageurs canadiens revenant au Canada en 1958: Suivant la durée du voyage en jours; séparément, par chemin de fer, par autobus, par avion: —nombre de personnes; —pourcentage de la totalité des personnes; —moyenne des dépenses par personne; —estimation des dépenses; —pourcentage des dépenses globales; —nombre de personnes-jours; —dépenses moyennes par personne, par jour.
4. Suivant chaque État de destination rapporté par les Canadiens faisant un voyage de 48 heures ou plus: —pourcentage de la totalité des personnes, suivant les trimestres de l'année. Aussi, suivant la province de rentrée au Canada.
5. Nombre d'automobilistes étrangers et autres entrant au Canada: —séparément pour ceux qui n'ont pas de permis, circulation locale; permis de véhicules de voyageurs; véhicules commerciaux; —suivant la province d'entrée; aussi, suivant le mois d'entrée.
6. Nombre de voyageurs étrangers entrant au Canada en provenance des États-Unis; aussi, nombre de Canadiens revenant des États-Unis; —suivant la province d'entrée; aussi, suivant le mois d'entrée; —séparément par chemin de fer, par bateau, par autobus, par avion.
7. Nombre d'automobilistes canadiens et autres voyageant aux États-Unis: —suivant la province de rentrée au Canada; —aussi, suivant le mois;

592

9. Dépenses des voyageurs canadiens aux États-Unis, suivant le genre de transport employé pour rentrer au Canada: —automobile, train, bateau, autobus (à l'exclusion des autobus locaux), avion, autres genres.
 10. Nombre des visiteurs non immigrants entrant au Canada directement d'outre-mer; par avion, par navire: —suivant le pays de résidence.
 11. Habitants du Canada revenant directement d'outre-mer par les principaux ports d'entrée (détail).
 12. Buts de voyage rapportés par les Canadiens revenant directement d'outre-mer (pourcentage): —par avion; par navire.
- B. Les tableaux statistiques supplémentaires contiennent les données suivantes:

1. Automobilistes non résidents voyageant en vertu de permis de douane et qui ont quitté le Canada en 1958; aussi, séparément, automobilistes canadiens revenant au Canada en 1958: Selon la durée du voyage en jours: —nombre de permis (ou de voitures); —pourcentage du nombre total de permis (ou de voitures); —dépenses moyennes par voiture (en dollars); —estimation des dépenses globales (en dollars); —pourcentage des dépenses globales pour tous les voyages; —nombre de voitures-jours; —dépenses moyennes par voiture, par jour; —nombre moyen de personnes par voiture; —nombre de personnes; —nombre de personnes-jours; —dépenses moyennes par personne, par jour; Aussi: (personnes non résidentes seulement): suivant l'État d'immatriculation aux États-Unis: —entrées en vertu de permis de douane, comme pourcentage des immatriculations d'automobiles; —moyennes des dépenses déclarées par voiture; —dépenses totales; —durée moyenne du voyage; —dépenses moyennes par voiture, par jour;
2. Automobilistes non résidents voyageant en vertu d'un permis de douane qui ont quitté le Canada en 1958: —nombre d'automobiles, selon la durée du voyage (1 jour; 2 jours; 3 jours et plus):

591

Eldon: Statistique des transports

- séparément par durée du séjour, 24 heures ou moins; plus de 24 heures; véhicules commerciaux.

56 tableaux; 3 graphiques; 2 cartes; 11 formules; 100 pages.

Préparé par la Division du commerce international, Section de la balance des paiements.

Road and Street Mileage and Expenditure, 1958 (auparavant, Highway Statistics)

B.F.S. 53-201. Publication annuelle. Prix: 50c.

Pour chaque province et chaque territoire:

1. Dépenses par tête pour grandes routes et chemins ruraux;
2. Dépenses pour grandes routes et chemins ruraux: —totales; fédérales; provinciales; municipales; détail pour construction, entretien, administration et frais généraux; —subventions et octrois nets.
3. Recettes —des ponts de péage domestiques, des tunnels et des bacs; —des grandes routes à péage d'accès limité.
4. Dépenses pour rues urbaines: —nombre d'administrations; —détail des dépenses pour la construction, l'entretien, l'administration. Séparément pour les autoroutes, les ponts et les bacs; les trottoirs et les sentiers; —subventions versées; reçues.
5. Dépenses pour la route transcanadienne: —dépenses globales; dépenses fédérales; subventions aux provinces.
6. Dépenses pour l'élimination et la protection des passages à niveau: —par les chemins de fer; en provenance de la caisse des passages à niveau; suivant les provinces et les municipalités.
7. Longueur (en milles) des autoroutes et routes rurales, suivant le genre de surface; Aussi: nombre moyen de véhicules automobiles par mille de route revêtue, total pour le Canada seulement.
8. Milles de rues urbaines: —suivant le genre de chaussée. 10 tableaux; 15 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

593

3. TRANSPORT URBAIN

Statistique du transport urbain, mars 1960

B.F.S. 53-003. Publication mensuelle. Prix: \$1 par année.

Voituriers de la classe I seulement.

Pour chaque province (sauf l'Île du Prince-Édouard).

1. Nombre de voyageurs;
 Nombre de véhicules-milles; { séparément pour les tramways électriques, les trolleybus, les autobus, le service de louage.

2. Gallons de carburant: essence; huile diesel; gaz de pétrole liquéfié.

3. Recettes globales (en dollars).

4. Nombre de sociétés faisant rapport.

2 tableaux; 1 graphique; 4 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Urban Transit, 1958

B.F.S. 53-216. Publication annuelle. Prix: 50c.

- A. Pour 77 sociétés de transport urbain encaissant des recettes brutes de \$20,000 ou plus par année et englobant 90 p. 100 de l'activité de l'industrie. A l'exclusion des taxis, des lignes ferroviaires de banlieue, des bacs et des autobus scolaires.

Statistique donnée pour:

L'ensemble de toutes les sociétés; aussi, séparément, pour chacune des 13 principales entreprises de transport urbain:

1. Bilan, détail de l'actif global et du passif global.

2. Compte de revenu;

—recettes d'exploitation, voyageurs; autres;
—dépenses d'exploitation, salaires, carburant, taxes et licences d'exploitation, etc.

—location de matériel de transport, loyer, revenu;

—autre revenu;

—intérêts, etc.;

—prévision pour l'impôt sur le revenu.

3. Statistique de la circulation:

Séparément suivant la catégorie de matériel, tramways électriques; trolleybus; autobus; wagons de métro; service de louage:

—voyageurs payants;

—véhicules-milles payants parcourus;

—sièges-milles disponibles;

—circuit-milles dans une direction;

—véhicules-heures payants.

594

Commission royale sur les transports

—cabotage; pour chacun de 26 ports.

3. Cargaisons déchargées, cargaisons chargées, service étranger et cabotage, à chacun de 26 ports canadiens, suivant les denrées (quelques denrées quant à chaque port).

6 tableaux; 8 pages.

Shipping Report, 1958 Part I: International Seaborne Shipping

B.F.S. 54-202. Publication annuelle. Prix: \$1.50.

1. Cargaisons chargées (tonnes) à des ports canadiens:

—à destination de chaque pays étranger;

—suivant l'immatriculation du navire;

—séparément pour l'ensemble des ports de l'Atlantique et du bas Saint-Laurent, de Montréal et en aval; des ports des Grands lacs et du haut Saint-Laurent, en amont de Montréal; des ports du Pacifique;

—séparément pour chaque denrée.

Aussi total fourni pour chaque denrée; classée suivant les régions portuaires du Canada.

2. Cargaisons déchargées (tonnes) aux ports du Canada:

(Même détail que dans le paragraphe 1.)

3. Nombre et jauge nette, aussi nombre de tonnes de cargaisons transportées par les navires arrivés aux ports canadiens ou en partant, navigation internationale:

—séparément pour l'ensemble des ports de l'Atlantique et du bas Saint-Laurent, de Montréal et en aval; les ports des Grands lacs et du haut Saint-Laurent, en amont de Montréal; les ports du Pacifique;

—séparément pour chaque pays.

5 tableaux; 1 graphique; 103 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Shipping Report, 1958 Part II: International Seaborne Shipping

B.F.S. 54-203. Publication annuelle. Prix: 75c.

1. Cargaisons (tonnes) chargées et déchargées, en provenance de pays étrangers:

—à chaque port (par province et dans les Territoires du Nord-Ouest);

—suivant les denrées (quelques denrées et «chargements mixtes» pour chaque port).

596

4. Matériel productif, nombre de voitures: séparément suivant la catégorie de matériel, tramways électriques; trolleybus, autobus; wagons de métro.

Aussi total pour toutes les sociétés seulement:

—nombre, suivant le nombre de places.

5. Carburant, gallons d'essence, d'huile diesel, gaz de pétrole liquéfié.

6. Employés, nombre; salaires.

Suivant le genre d'employés.

7. Nombre d'accidents, seulement pour toutes les compagnies ensemble:

—suivant la catégorie de matériel, tramways électriques, trolleybus, autobus, autres voitures;

—suivant le genre d'accident:

Personnes tuées, blessées, suivant le genre de personne:

—suivant la cause de l'accident;

—suivant la catégorie de matériel.

8. Prix des places (détail) seulement pour chacune des 13 principales entreprises de transport urbain.

- B. Pour le transport urbain des voituriers interurbains et ruraux de voyageurs:

—recettes provenant des voyageurs;

—véhicules-milles payants parcourus;

—voyageurs payants transportés.

18 tableaux; 20 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

4. TRANSPORT PAR EAU

Shipping Statistics, February 1960

B.F.S. 54-002. Publication mensuelle. Prix: \$2 par année.

1. Cargaisons déchargées et cargaisons chargées dans les ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent, à Montréal et en aval; dans les ports des Grands lacs et les ports du Saint-Laurent en amont de Montréal; dans les ports du Pacifique (tonnes):

—à destination de pays étrangers; pour chacune de 17 denrées;

—cabotage; pour chacune de 13 denrées.

2. Nombre et jauge nette des navires arrivant à certains ports canadiens ou en partant:

—service étranger; pour chacun de 26 ports et total pour les ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent, à Montréal et en aval; aux ports des Grands lacs et du Saint-Laurent, en amont de Montréal; les ports du Pacifique;

595

Eldon: Statistique des transports

2. Nombre et jauge nette des navires quittant les ports canadiens et se livrant à la navigation internationale:

—suivant la force de propulsion (à vapeur, à moteur, à voiles; sans grément);

—suivant le groupe de grosseur (jauge nette);

—par province et dans les Territoires du Nord-Ouest.

3. Nombre et jauge nette des navires arrivant à des ports canadiens ou en partant et se livrant à la navigation internationale:

—à chaque port (par province et dans les Territoires du Nord-Ouest).

4. Nombre de navires; jauge nette; cargaisons déchargées ou chargées, à destination ou en provenance de pays étrangers, et acheminées par le Saint-Laurent:

—à chaque port des Grands lacs;

—suivant les denrées (quelques denrées et «changements mixtes» pour chaque port).

5. Nombre et jauge brute des remorqueurs, et nombre et jauge nette des navires de pêche, partis de ports canadiens et se livrant à la navigation internationale:

—pour chaque port (par provinces).

10 tableaux; 171 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Shipping Report, 1958 Part III: Coastwise Shipping

B.F.S. 54-204. Publication annuelle. Prix: 75c.

1. Cargaisons chargées et déchargées aux ports canadiens par les caboteurs:

—pour chaque port (par provinces et dans les Territoires du Nord-Ouest);

suivant les denrées et «chargements mixtes».

Aussi total donné pour chaque denrée, selon les régions portuaires du Canada.

2. Nombre et jauge nette des navires arrivant dans les ports canadiens ou en partant et se livrant au cabotage:

—pour chaque port (par provinces et dans les Territoires du Nord-Ouest).

3. Nombre et jauge nette des navires quittant les ports du Canada et se livrant au cabotage:

—suivant la force de propulsion (à vapeur, à moteur, à voiles; sans grément);

597

- suivant le groupe de grosseur (jauge nette);
 - par provinces et dans les Territoires du Nord-Ouest.
 - 4. Nombre et jauge brute des remorqueurs et nombre et jauge nette des navires de pêche quittant les ports du Canada et se livrant au cabotage:
 - à chacun des ports (par provinces et dans les Territoires du Nord-Ouest).
 - 5. Tonnes de marchandises déchargées aux ports canadiens par des navires se livrant au commerce interprovincial ou intraprovincial:
 - suivant la province de chargement la province de déchargement.
 - 6. Marchandises chargées et déchargées (tonnes) par des navires d'immatriculation étrangère se livrant au cabotage; nombre de navires; jauge nette;
 - suivant le pays d'immatriculation;
 - totaux distincts pour les ports de l'Atlantique et du bas Saint-Laurent, les ports des Grands lacs, les ports du Pacifique;
 18 tableaux; 270 pages.
- Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Water Transportation, 1958

B.F.S. 54-205. Publication annuelle. Prix: 50c.

- Navires exploités par 358 sociétés canadiennes. Comprend les navires du Service maritime de la côte de Terre-Neuve exploité par le National-Canadien. Non compris les navires employés uniquement par les sociétés industrielles pour le transport de leurs propres cargaisons. Toutes les données qui suivent sont fournies séparément pour:
- chaque division: de l'Atlantique, du Pacifique, des Grands lacs, de l'intérieur;
 - les sociétés constituées en corporations, les particuliers et les associations.
1. Compte des biens immobiliers (en dollars):
 - terrains, navires, bassins, quais et entrepôts, dépréciation accrue, etc.
 2. Compte du revenu: recettes d'exploitation (voyageurs-marchandises; touage; renflouage; entreposage; affrètement);
 - dépendances d'exploitation (entretien, exploitation, taxes, impôt sur le revenu, etc.)
 - autres recettes; autres dépenses.
 3. Employés, nombre, et salaires:
 - séparément pour équipages de navire, bassins et entrepôts, administration de bureau, autres employés.

598

Commission royale sur les transports

Canal Statistics, 1958

B.F.S. 54-201. Publication annuelle. Prix: 75c.

Graphiques:

- transport global de marchandises par les canaux du Canada, 1940-1958 (tonnes);
- transport de marchandises par les canaux de Welland, du Saint-Laurent et de Sault-Sainte-Marie, 1940-1958 (tonnes);
- circulation des navires par les canaux de Welland, du Saint-Laurent et de Sault-Sainte-Marie, 1940-1958 (milliers de navires).

Tableaux statistiques:

1. Pour chacun des 11 canaux du Canada:
 - nombre de navires (du Canada, des États-Unis, du Royaume-Uni, des autres pays);
 - passagers;
 - jauge nette, suivant la force de propulsion; aussi, détail suivant l'immatriculation: Canada, États-Unis, Royaume-Uni, autres pays;
 - tonnes de cargaison suivant les denrées; détail de certaines suivant la direction de la circulation;
 Aussi: tonnes de cargaison remontant, descendant, et suivant le pays de chargement et de déchargement (Canada, États-Unis, Royaume-Uni, autres pays).
2. Tonnes de cargaison transportées à l'intérieur des lacs (lac de provenance et de destination).
3. Nombre de navires remontant, descendant les canaux du Saint-Laurent en provenance ou à destination d'endroits de l'extérieur; Aussi: nombre de tonnes de cargaison remontant, descendant les canaux du Saint-Laurent à destination ou en provenance d'endroits de l'extérieur;
4. Nombre de boisseaux de grain (suivant la denrée) descendant le canal de Welland entre des ports canadiens et des ports américains:
 - suivant le pays d'origine du navire;
 - suivant le pays d'immatriculation du navire;
 - séparément pour le grain canadien et le grain américain.
5. Marchandises transportées (tonnes) par les canaux du Saint-Laurent:
 - suivant le pays d'immatriculation ou les navires (Canada, États-Unis, Royaume-Uni, autres pays);
 - séparément, pour les marchandises en provenance des États-Unis, du Canada et de plusieurs autres pays; détail, en amont, en aval.
 Tableaux semblables pour le canal de Welland et le canal de Sault-Sainte-Marie.

4. Carburant, quantité et prix:
 - charbon, mazout, huile diesel, essence.
 5. Navires, possédés ou affrétés, utilisés au cours et à fin de la saison par des exploitants canadiens;
 - aussi navires possédés, non exploités;
 - séparément pour les passagers, les passagers et les marchandises; les navires-citernes; les remorqueurs; les chalands de touage et les gabares; divers.
 6. Nombre de personnes tuées, blessées, dans l'industrie canadienne du transport par eau:
 - suivant le genre de personne; navires perdus, nombre et valeur.
 9 tableaux; 11 pages.
- Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Summary of Canal Statistics, December 1959

B.F.S. 54-001. Publication mensuelle. Prix: \$1 par année.

1. Les données suivantes sont fournies:
 - nombre de passagers;
 - jauge nette des navires;
 - nombre de passagers;
 - nombre d'embarcations de plaisance;
 - tonnes de marchandises;
 et le détail suivant:
 - pour chacun des 11 canaux du Canada;
 - suivant la direction de la circulation pour chacun des canaux de Sault-Sainte-Marie, de Welland et du Saint-Laurent;
 - séparément pour l'écluse canadienne; les écluses canadienne et américaine du canal de Sault-Sainte-Marie.
 2. Tonnes de marchandises, suivant les denrées:
 - pour le canal de Sault-Sainte-Marie, écluse canadienne; écluses canadienne et américaine;
 - séparément pour les directions est et ouest;
 - pour le canal de Welland et pour les canaux du Saint-Laurent; séparément pour l'ensemble; en général; séparément aussi pour la direction est et la direction ouest.
 2 tableaux; 3 pages.
- Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

599

Eldon: Statistique des transports

6. Nombre et jauge nette des navires employant chaque canal, suivant la provenance et la destination du navire; suivant le pays d'immatriculation; suivant la force de propulsion;
 - suivant la direction en amont ou en aval.
 7. Nombre et jauge nette des navires employant le canal de Welland; le canal de Sault-Sainte-Marie; les canaux du Saint-Laurent, suivant le genre de navire (à marchandises, à voyageurs, à marchandises et à voyageurs, navires-citernes, les chalands de touage, les gabares; autres);
 - suivant la longueur et suivant le tirant;
 - suivant la direction en amont ou en aval.
 8. Circulation dans les canaux canadien et américain de Sault-Sainte-Marie:
 - tonnes de cargaison, suivant la denrée;
 - passages de navires;
 - jauge nette des navires;
 - passagers;
 Décomposition:
 - suivant la direction en amont ou en aval;
 - canal du Canada; canal des États-Unis.
 9. Marchandises (tonnes) transportées par chaque canal suivant le pays de chargement ou de déchargement des marchandises:
 - suivant les denrées;
 - suivant la direction en amont ou en aval.
 10. Nombre de passagers transportés par chaque canal:
 - suivant le pays d'origine et le pays de destination;
 - suivant la direction en amont ou en aval.
 11. Nombre d'éclusages d'embarcations de plaisance, selon chaque canal.
 12. Durée de la saison de navigation pour chaque canal.
 13. Emplacement et description des canaux: longueur, nombre et dimensions des écluses.
 14. Prix de transport des marchandises par eau sur les Grands lacs: de Fort-William-Port-Arthur à divers ports, relativement au blé, à l'orge et à l'avoine, à la graine de lin et au seigle, par mois:
 - prix moyen par boisseau;
 - prix moyen par tonnes;
 - prix moyen par tonne-mille.
 32 tableaux principaux; 3 graphiques; 51 pages.
- Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

St. Lawrence Seaway: Preliminary Toll Traffic Statistics, April 1960
Publication mensuelle. (Prix non mentionné)

Séparément pour chacune des deux sections (Montréal-lac Ontario; Welland) et suivant la direction de la circulation: en amont ou en aval:

- nombre de passages;
- cargaison en vrac;
- chargement mixte;
- total des cargaisons.

Une page; 1 tableau.

Préparé par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. (Autocopié.)

Traffic Report of the St. Lawrence Seaway, 1959

Prix: 50c.

Préparé pour l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la St. Lawrence Seaway Development Corporation, Cornwall (Ontario).
A. Pour la voie maritime du Saint-Laurent, séparément pour chaque section:

Montréal-lac Ontario; canal de Welland:

1. Les données sur la circulation, etc., sont réparties ainsi qu'il suit:
 - suivant la direction en amont ou en aval;
 - suivant le genre de navire (marchandises; marchandises et voyageurs, gabares ou chalands, navires-citernes, remorqueurs, embarcations de plaisance, autres); séparément, suivant la provenance de la cargaison: Canada, États-Unis, pays étrangers;

Aussi, suivant le genre de cargaison (en vrac; générale; mixte; passagers; sur les navires de mer, de lac; embarcations de plaisance; autres).

Les données présentées dans cette décomposition sont:

- le nombre de passages;
- les tonnes nettes;
- les tonnes fortes;
- les tonnes de chargement;
- les passagers;
- les recettes de péage;
- le pourcentage des recettes globales de péage.

2. Suivant la provenance et la destination des marchandises en transit (Canada, États-Unis, pays étrangers); séparément, suivant la direction en amont ou en aval.

602

Commission royale sur les transports

—aussi, par chacun de 15 ports des États-Unis et par les «autres ports des États-Unis», séparément pour les entrées et les sorties.

2. Passage des navires dans l'écluse d'Iroquois; l'écluse 8—Welland:

- pour chaque jour de la saison de la navigation;
- suivant la direction en amont ou en aval.

3. Tonnes de cargaison, tout transport; aussi, transport assujéti au péage (tonnes de marchandises; passagers); par mois; séparément suivant la direction en amont ou en aval:
 - pour la section de Montréal-lac Ontario;
 - pour la section du canal de Welland.

4. Transport non assujéti au péage:

- séparément pour la section Montréal-lac Ontario; le canal de Welland; le canal de Sault-Sainte-Marie (Canada); le canal de Lachine; le canal de Cornwall;

—suivant le type de navire:

- nombre de passages;
- tonnes nettes;
- tonnes de cargaison;
- passagers (canal de Sault-Sainte-Marie (Canada); canal de Lachine seulement);

Suivant les denrées et «les chargements généraux et mixtes», les marchandises dans des contenants, domestiques; les marchandises dans des contenants, étrangères; et suivant le type de cargaison (en vrac, générale):

- seulement pour le canal de Sault-Sainte-Marie (Canada); le canal de Lachine; le canal de Cornwall;
- tonnes de cargaison.

42 tableaux; 46 pages.

Préparé par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Rapport du Conseil des Ports Nationaux sur l'activité de l'année civile 1959

Prix: 25c.

Cette publication est préparée par le Conseil des ports nationaux. Bien que les rapports annuels des organismes du gouvernement soient généralement omis dans le présent appendice (qui décrit seulement les périodiques statistiques se rapportant au transport), le présent rapport contient tellement de données statistiques portant directement sur le transport par eau qu'il vaut la peine d'être inclus.

604

Les données qui suivent sont fournies:

- nombres de passages;
- les tonnes fortes;
- recettes de péage.

3. Tonnes de cargaison:

- suivant la provenance et la destination (Canada, États-Unis, pays étrangers);
- suivant le type, en vrac, générale;
- suivant la direction en amont ou en aval.

4. Pour chaque classe (navires de mer; navires de lac): et pour chaque type de navire (cargos, etc.); aussi pour chaque classe de cargaison (en vrac, générale; mixte; sur lest) et pour les embarcations de plaisance et autres. Les données suivantes sont fournies:

- nombre de passages;
- tonnes fortes;
- tonnes de cargaison;
- recettes de péage;
- recettes moyennes par passage.

5. Suivant la longueur du navire;

aussi, suivant la jauge brute des navires; aussi, suivant le pays d'immatriculation.

Avec le détail de la direction, en amont et en aval, les données suivantes sont fournies:

- nombre de passages;
- tonnes nettes (pour la longueur du navire, mais non pas pour la grosseur ou l'immatriculation);
- tonnes fortes;
- tonnes de cargaison (pour le pays d'immatriculation; détail suivant le type de cargaison, en vrac, générale, mixte);
- recettes de péage.

6. Tonnes de cargaison, suivant les denrées et suivant «les chargements généraux et mixtes»;

- suivant le genre de cargaison (en vrac; générale);
- aussi, suivant le pays de provenance et de destination (Canada, États-Unis, pays étrangers); séparément, suivant la direction en amont ou en aval.

B. Circulation globale dans la voie maritime:

1. Tonnes de cargaison—suivant le type de cargaison (en vrac, générale):

- par chacun des 24 ports du Canada et les «autres ports canadiens», séparément pour les entrées et les sorties;

603

Eldon: Statistique des transports

De nombreux tableaux financiers et statistiques figurent dans ce rapport. Certains sont intercalés dans le texte, tandis que d'autres sont des états financiers du Conseil des ports nationaux et suivent le texte. En outre, une section de tableaux traite de certains ports, ponts et éleveurs.

Dans le texte du rapport, les données statistiques comprennent:

1. Le nombre de navires arrivant, partant, la jauge nette, de 1955 à 1959.
2. Les tonnes de cargaison arrivant, partant, et transportées par des navires étrangers, par des navires canadiens, de 1955 à 1959.
3. L'état comparatif du revenu consolidé du Conseil des ports nationaux.
4. Recettes d'exploitation; dépenses d'exploitation; revenu net d'exploitation pour chacun des divers ports et pour le pont Jacques-Cartier, de 1955 à 1959.
5. Dépenses d'établissement à chacun des divers ports, etc.
6. Sommes requises par le gouvernement ou versées au gouvernement.

À la suite du texte viennent un bilan et un état des recettes et des dépenses du Conseil des ports nationaux.

À la fin du texte, on donne (s'il y a lieu) les données statistiques ou financières qui suivent, relativement à chacun des ports suivants: Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Vancouver; pour le pont Jacques-Cartier; pour l'élevateur de Prescott; pour l'élevateur de Port-Colborne:

1. Nombre de navires et jauge nette: arrivées; départs. Séparément, pour les navires commerciaux de cabotage ou d'eaux intérieures, y compris les bateaux de pêches; les autres navires.
2. Tonnes de chargement, arrivées et sorties, suivant les denrées.
3. Passagers débarqués, embarqués, séparément pour l'étranger, pour le littoral.
4. Éleveurs à grain; arrivages (boisements); expéditions; séparément par chemin de fer, par eau, autres moyens.
5. Bilan.
6. État des recettes et des dépenses.
Conseil des ports nationaux.

5. TRANSPORT PAR AIR

Aviation civile, décembre 1959

B.F.S. 51-001. Publication mensuelle. Prix: \$2 par année.

1. Séparément pour les voituriers canadiens, services intérieurs réguliers; total et chacun de six voituriers; total, services intérieurs non réguliers;

605

liers; services continentaux; services transatlantique et transpacifique, total; Air-Canada; Pacifique-Canadien; voituriers étrangers (services continentaux, services transatlantique et transpacifique). Aussi: services intérieurs non réguliers, total; voituriers de la classe «B», de la classe «C», de la classe «D»:

Les données suivantes sont fournies:

- milles des services réguliers;
- milles non payants parcourus (seulement pour chacun de six voituriers canadiens assurant des services réguliers);
- milles payants parcourus, prix unitaire; en vrac;
- heures de vol, non payantes, payantes, prix unitaires; en vrac; autres;
- carburants, gallons; prix de revient, séparément pour le carburant à turboréacteurs; l'essence; aussi l'huile, avions à turboréacteurs, autres avions;
- nombre moyen d'employés; traitements et salaires;
- nombre moyen d'avions, possédés, loués;
- rapport entre les milles de vol et les milles des services réguliers (lorsqu'il y a lieu);
- coefficient d'utilisation en passagers payants, services réguliers;
- passagers payants transportés, prix unitaire; en groupe;
- prix unitaire de transport des passagers-milles, payants, non payants;
- marchandises transportées, non payantes; payantes, prix unitaire; en vrac;
- prix unitaire des tonnes-milles de marchandises, payantes, non payantes;
- prix unitaire des messageries transportées;
- prix unitaire des tonnes-milles de messageries;
- prix unitaire de l'excédent de bagages (livres);
- prix unitaire des tonnes-milles d'excédent de bagage;
- prix unitaire du courrier transporté (livres);
- prix unitaire des tonnes-milles de courrier.

2. Pour chacun de six voituriers canadiens assurant des services réguliers; pour les voituriers des classes «B», «C» et «D» n'assurant pas de services réguliers; services transatlantique et transpacifique, Air-Canada; Pacifique-Canadien:

Les données suivantes sont fournies:

- passagers payants transportés, services réguliers (pris à bord);
- lignes intérieures de raccordement, lignes étrangères de raccordement, lignes divisionnaires de raccordement;

606

On y trouve aussi les données supplémentaires suivantes:

1. Pour les voituriers canadiens assurant des services réguliers, total; pour chacun de sept; aussi pour les voituriers n'assurant pas de services réguliers, total; voituriers des classes «B», «C» et «D»:
 - bilan;
 - actif disponible;
 - placements; dette différée; caisses spéciales;
 - (services réguliers seulement);
 - actif immobilisé, moins la dépréciation;
 - passif exigible;
 - dette à longue échéance; crédits différés; réserves;
 - (services réguliers seulement);
 - capital social;
 - excédent;
 - compte des biens immobiliers (total omis, services non réguliers; voituriers des classes «C» et «D»);
 - biens immobiliers et matériel (détail);
 - rajouts, retraits, dépréciation (détail);
 - état de l'excédent de revenu d'exploitation (total omis, services non réguliers; voituriers des classes «C» et «D»).
 2. Employés; traitements et salaires;
 - suivant le genre d'employé, pour l'ensemble des entreprises canadiennes et étrangères de transport aérien;
 - pour chacun des 7 voituriers assurant des services réguliers; voituriers des classes «B», «C» et «D»; voituriers étrangers (services continentaux; services transatlantique et transpacifique);
 3. Accidents où se trouvent impliquées des entreprises canadiennes de transport aérien:
 - nombre d'accidents, mortels, graves, légers; suivant le genre de personne;
 - nombre d'accidents, suivant la phase de manœuvre; aussi, suivant le genre de vol;
 - pourcentage de l'ensemble des accidents, suivant la cause probable.
 4. Licences délivrées au personnel (suivant le genre); avions immatriculés (suivant le type); licences d'aéroport; nombre en vigueur le 31 décembre 1957 et le 31 décembre 1958.
- 19 tableaux; 4 graphiques; 18 pages.
Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

608

- passagers payants, services non réguliers;
- marchandises payantes, transportées, services réguliers (prises à bord, etc.);
- prix unitaire de transport des marchandises payantes (prises à bord, etc.);
- messageries, services non réguliers;
- excédent de bagage payant (pris à bord, etc.);
- excédent de bagage, services non réguliers;
- sièges-milles disponibles, services réguliers;
- tonnes-milles disponibles, services réguliers.

3. Pour tous les voituriers canadiens assurant des services réguliers; pour tous ceux qui assurent des services non réguliers; pour chacun de six voituriers canadiens assurant des services intérieurs réguliers; pour les voituriers des classes «B» et «C» qui assurent des services intérieurs non réguliers:

- recettes d'exploitation: prix unitaire (passagers, courrier, marchandises, messageries, excédent de bagage); en vrac ou en groupe; autres services aériens; services non aériens;
- dépenses d'exploitation: exploitation et entretien des avions; manœuvre et entretien au sol; circulation; administration générale;
- taxes générales; impôts sur le revenu;
- coefficient d'exploitation.

11 tableaux; 2 graphiques; 15 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Civil Aviation: Preliminary Annual, 1958

B.F.S. 51-201. Publication annuelle. Prix: \$0c.

La statistique est identique à celle que renferme la publication mensuelle du Bureau fédéral de la statistique 51-001, *Civil Aviation, December 1959* sauf que dans la publication annuelle la statistique est annuelle. D'autre part, tandis que six voituriers canadiens assurant des services réguliers figurent individuellement dans la publication mensuelle, il y en a sept dans l'édition annuelle (*Austin Airways* étant ajouté).

14 tableaux; 13 pages; 2 graphiques.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Civil Aviation, 1958

B.F.S. 51-202 Publication annuelle. Prix: \$0c.

Toute la statistique qui figure dans la publication mensuelle (B.F.S. 51-001) et dans le rapport annuel préliminaire (B.F.S. 51-201) de *Civil Aviation* se trouve également, sur une base annuelle, dans ce document.

607

Commission des transports aériens.

Origin and Destination Statistics: Mainline Scheduled Traffic Survey of Revenue Passengers, 1955-1959

(Prix non mentionné, exclu de la vente générale.)

Transport de passagers entre des localités du Canada ou entre des localités du Canada et des États-Unis par des entreprises assurant des services réguliers (voituriers canadiens seulement): échantillon de 4 semaines, du 17 au 31 mars et du 1^{er} au 14 septembre au cours de chacune des cinq années. Échantillon prélevé sur le premier billet recueilli par les voituriers participants (Air-Canada et Lignes aériennes du Pacifique-Canadien). L'échantillon n'a pas été amplifié sur une base annuelle, mais les données sont indiquées séparément pour les mois de mars et de septembre de chaque année:

- nombre de passagers entre des localités canadiennes, origine et destination, circulation intérieure;
- nombre de passagers entre des localités canadiennes et les terminus d'Air-Canada aux États-Unis, origine et destination.

Préparé par la Section de la statistique, Division de l'économie, Commission des transports aériens.

3 parties; tableaux non numérotés; 186 pages.

6. PIPE-LINES

Oil Pipe Line Transport, April 1960

B.F.S. 55-001. Publication mensuelle. Prix: \$2 par année.

1. Pétrole (barils) transporté par pipe-lines, séparément pour les conduites principales et les conduites secondaires:
 - reçu: de leur propre réseau de conduites secondaires;
 - d'autres pipe-lines: conduites secondaires, conduites principales;
 - provenant de leurs propres conduites principales;
 - reçu de raccords de pipe-lines étrangers;
 - reçu d'autres voituriers (total, par chemin de fer et par camions);
 - livré: à d'autres conduites principales canadiennes;
 - sur le parcours de leurs propres lignes principales;
 - livré à des raccords de pipe-lines étrangers;
 - livré à d'autres transporteurs; (total par camions, chemin de fer et eau).
2. Pétrole (barils) transporté par pipe-lines, séparément pour les conduites secondaires et les lignes principales;

609

—suivant la province d'origine des expéditions; Aussi, pétrole livré, séparément pour les lignes secondaires et les lignes principales suivant la province d'arrivée de l'expédition ou de livraison à d'autres transporteurs.

3. Pour chacun de cinq pipe-lines et pour les «autres pipelines»:
 - transport, total des barils de pétrole reçus dans le réseau; livrés hors du réseau;
 - barils reçus ou livrés, moyenne quotidienne; conduites secondaires, conduites principales;
 - barils-milles, conduites principales;
 - moyenne des milles par baril (conduites principales);
 - recettes d'exploitation, par trimestres;
 - nombre d'employés; traitements et salaires;
 - hommes-heures, suivant les salariés.

6 tableaux; 2 graphiques.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Oil Pipe Line Transport, 1958

B.F.S. 55-201. Publication annuelle. Prix: 50c.

1. Pour l'ensemble des sociétés:

Pétrole (barils) transporté par pipe-lines, séparément conduites principales et conduites secondaires:

Reçu: de leur propre réseau de conduites secondaires;

 - d'autres pipe-lines, conduites secondaires, conduites principales;
 - provenant de leurs propres conduites principales;
 - reçu de raccordements de pipe-lines étrangers;
 - reçu d'autres transporteurs (total par chemin de fer et camions);

Livré: à d'autres conduites principales canadiennes;

 - sur le parcours de leurs propres lignes principales;
 - livré à des raccordements de pipe-lines étrangers;
 - livré à d'autres transporteurs (total par camions, chemin de fer et eau).
2. Pour l'ensemble des sociétés:

Pétrole (barils) transporté par pipe-lines, séparément pour les conduites secondaires et les conduites principales:

 - suivant la province d'origine de l'expédition;

Aussi, pétrole livré, séparément pour les conduites secondaires et les conduites principales, suivant la province d'arrivée de l'expédition ou de livraison aux autres transporteurs.

610

Commission royale sur les transports

Gas Pipe Line Transport, May 1960

B.F.S. 55-002. Publication mensuelle. Prix: \$2 par année.

Pour chacune de 16 sociétés de transmission du gaz naturel:

1. Gaz naturel reçu dans le réseau (milliers de pieds cubes):
 - de chaque source: propres réseaux de conduites secondaires; autres réseaux de conduites secondaires; lignes étrangères de transmission; lignes canadiennes de transmission; réservoirs d'emménagement; Aussi: gaz naturel livré hors du réseau;
 - à chacun des réseaux de distribution; aux lignes étrangères de transmission; aux usagers industriels; à d'autres; aux lignes canadiennes de transmission; réservoirs d'emménagement.
2. Carburant à pipe-lines;
 - Pertes dans les pipe-lines et différences de mesurage;
 - Fluctuations du remplissage des conduites.
3. Envoi; moyenne quotidienne; jour de pointe du mois.
4. Recettes globales d'exploitation.
 - 8 pages; 1 graphique; 3 tableaux.

Préparé par la Section des services d'utilité publique, Division des finances publiques et des transports.

7. ENTREPOSAGE ET EMMAGASINAGE

Entreposage, 1958

B.F.S. 63-212. Publication annuelle. Prix: 50c.

Données relatives à 213 sociétés offrant l'entreposage et l'emménagement publics. Sociétés comprises dans: *Warehousing* ou *Motor Carriers-Freight*, suivant la source prédominante de revenu.

1. Total, par provinces:
 - nombre de sociétés faisant rapport;
 - compte des biens immobiliers: terrains, entrepôts, garages, etc.; camions, remorques, voitures de service et autres véhicules; etc.;
 - recettes d'exploitation, recettes d'emménagement (articles de ménage, nouveautés, aliments réfrigérés); transport au chemin de fer et autres transport local; manutention et service supplémentaires de main-d'œuvre; déménagement local; autres recettes;
 - dépendances d'exploitation: gages; essence, huile et graisse, taxes et licences d'exploitation, etc.
2. Nombre d'employés; salaires; gages (réguliers; occasionnels); retraits par les propriétaires ou les associés actifs;
 - par provinces.

612

3. Pour l'ensemble des sociétés:

Pétrole transporté par pipe-lines, suivant le mois de l'expédition, séparément pour les conduites secondaires et les conduites principales.

4. Pour chacune de 23 sociétés:

—barils-milles transportés par les conduites principales.

5. Pour chacune de 20 sociétés:

—longueur (en milles) du réseau de conduites secondaires;

—barils reçus ou livrés, moyenne quotidienne;

—barils-milles au cours de l'année;

—stations de pompage sur les conduites principales, suivant la puissance nationale.

6. Pour chacune de 32 sociétés:

—plein des pipe-lines à pétrole (barils), séparément pour les conduites secondaires et les conduites principales;

—longueur (en milles) des pipe-lines à pétrole, séparément pour les conduites secondaires et les conduites principales, par provinces; aussi, suivant le diamètre (intérieur) en pouces des tuyaux.

7. Pour l'ensemble des sociétés et pour chacune de 32 sociétés:

—actif (détail);

—passif (détail);

—compte des biens immobiliers (détail);

—recettes d'exploitation, conduites secondaires, conduites principales, autres.

—autre revenu;

—dépendances d'exploitation, entretien, transport, bureau principal, autres;

—autres dépenses; dépréciation; intérêt;

—impôt sur le revenu.

8. Nombre moyen d'employés et total de la rémunération:

—suivant le bureau principal, commis aux écritures, surveillants et autres occupations, salariés;

—par province;

22 tableaux; 1 graphique; 20 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

611

Eldon: Statistique des transports

3. Établissements d'emménagement:

—espace occupable net, en pieds cubes, dans des entrepôts possédés, loués;

—suivant le genre d'entreposage (articles de ménage; nouveautés, aliments réfrigérés);

—par provinces.

4. Matériel de camionnage:

Nombre de camions, semi-remorques, remorques:

—suivant la capacité en tonnes;

—par provinces.

5. Séparément pour les sociétés de transport motorisé; les sociétés d'entreposage:

—recettes d'emménagement (articles de ménage; nouveautés, aliments réfrigérés);

—établissements d'emménagement (pieds cubes) (articles de ménage; nouveautés, aliments réfrigérés);

6 tableaux; 12 pages.

Préparé par la Section des transports, Division des finances publiques et des transports.

Grain Statistics Weekly, July 13, 1960

B.F.S. 22-004. Publication hebdomadaire. Prix: \$3 par année.

1. Stocks visibles de blé canadien; aussi d'avoine, d'orge, de seigle et de graine de lin:
 - aux éleveurs ruraux; à divers ports; en transit sur les lacs; en transit sur les chemins de fer; (total; aussi division de l'Ouest); etc.
2. Grain de l'Est canadien; aussi grain des États-Unis et autre grain étranger:
 - emménagé dans les éleveurs de l'Est.
3. Stocks en magasin, par catégories principales, aux terminus publics et semi-publics; aussi, aux éleveurs de l'Est.
4. Stocks; arrivages; expéditions, suivant le genre de grain;
 - éleveurs ruraux;
 - Fort-William-Port-Arthur.
5. Exportations outre-mer de grain canadien, suivant les ports de chargement.
6. Expéditions par les lacs, à partir de Fort-William-Port-Arthur:
 - suivant le genre de grain;

613

—aussi suivant la région de destination (ports des Maritimes; expéditions directes outre-mer; ports de la baie Georgienne et ports lacustres en amont; etc.)

24 pages.

Préparé par la Section des cultures, Division de l'agriculture.

The Wheat Review, June 1960

B.F.S. 22-005. Publication mensuelle. Prix: \$3 par année.

1. Expéditions de grain canadien par les lacs, suivant le genre (bois-seaux).
2. Approvisionnement visible de blé canadien aux éleveurs ruraux; en transit sur les lacs; en transit sur les chemins de fer; divers ports; etc.
3. Expéditions de blé aux États-Unis, par navire, suivant la destination; aussi, par chemin de fer; expéditions ferroviaires de blé des ports de la baie, des lacs et du haut Saint-Laurent, suivant le port d'origine de l'expédition; expéditions ferroviaires de blé de Fort-William-Port-Arthur, mensuellement; répartition des expéditions ferroviaires de Fort-William-Port-Arthur à l'Ontario, au Québec, suivant la catégorie.
4. Exportations outre-mer de grain canadien, suivant les ports de chargement, suivant le genre de grain.
5. Répartition des expéditions de blé (aussi, des expéditions d'issues de mouture) en vertu du programme d'assistance au transport des marchandises, par provinces, par mois.

33 pages.

Préparé par la section des cultures, Division de l'agriculture.

Coarse Grains Quarterly, May 1960

B.F.S. 22-001. Publication trimestrielle. Prix: \$2 par année.

1. Approvisionnement visible d'avoine canadienne; aussi, d'orge canadienne, de seigle, de graine de lin: —aux éleveurs ruraux; en transit sur les lacs; en transit sur les chemins de fer (total; aussi, division de l'Ouest; division de l'Est); aux terminus de l'intérieur; à divers ports; etc.
2. Expéditions par les lacs, à partir de Fort-William-Port-Arthur, de grain canadien, suivant le genre (bois-seaux), annuellement; aussi expéditions par chemin de fer, à partir de Fort-William-Port-Arthur, suivant le genre, mensuellement.

614

Commission royale sur les transports

6. Expéditions primaires nettes à partir des éleveurs terminus semi-publics de l'intérieur appartenant au gouvernement canadien: —envoyées par chemin de fer à la tête des lacs; à Churchill, etc. —expéditions domestiques, par chemin de fer, à des localités du Canada, division de l'Est, division de l'Ouest; —poids et rechargement, par chemin de fer à la tête des lacs, etc.
7. Tare: —sur les réceptions par wagons de grain canadien, à divers endroits; —sur les expéditions par les lacs de graine de lin et de sarrasin de Fort-William-Port-Arthur.
8. Expéditions de grain, par chemin de fer séparément pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, par mois: —déchargées à Vancouver-New-Westminster, à Victoria, à Prince-Rupert, aux éleveurs de l'intérieur, à North-Transcona, à Churchill.
9. Expéditions par les lacs de grain et de criblures du Canada, à partir de Fort-William-Port-Arthur: —à chacun de 15 ports canadiens; —à chacun de 7 ports américains; —aussi suivant la nationalité du navire (Canada, États-Unis, pays étrangers).
10. Détail des réceptions et des expéditions (aussi: manutention) de grain canadien aux éleveurs de l'Est: —suivant l'origine (Ouest du Canada; localités rurales de l'Est du pays; États-Unis; etc.) et suivant la destination (ports des lacs inférieurs et du haut Saint-Laurent; ports de la baie Georgienne et ports lacustres en amont; ports du bas Saint-Laurent; ports des provinces Maritimes); —par navire; par chemin de fer. Même détail pour l'ensemble du grain des États-Unis et d'autres pays étrangers.
11. Approvisionnements visibles de grain canadien emmagasiné, par semaines: —aux éleveurs ruraux de l'Ouest; etc.; —en transit sur les chemins de fer, division de l'Ouest et division de l'Est; —en transit sur les lacs.
12. Détail des exportations de grain canadien: —suivant le secteur du littoral (via Churchill; directement via Fort-William-Port-Arthur; etc.); Aussi, détail pour les pays de destination ultime.

616

3. Expéditions, en vertu de l'assistance au transport des marchandises, de blé, d'avoine, d'orge, de seigle, de criblures, d'issues de mouture, par provinces.

29 pages.

Préparé par la Section des cultures, Division de l'agriculture.

Grain Trade of Canada 1957-1958

B.F.S. 22-201. Publication annuelle. Prix: \$1.50

Les détails principaux, séparément, pour chaque genre de grain, en bois-seaux, sont les suivants:

1. Réceptions et expéditions primaires nettes aux éleveurs ruraux: —suivant les régions agricoles.
2. Réceptions en wagonnées; réceptions primaires en camionnées aux terminus privés et aux éleveurs de minoterie dans la division de l'Ouest.
3. Expéditions primaires par chemin de fer des éleveurs ruraux; aussi, des terminus privés et des éleveurs de minoterie: —à la tête des lacs; aux éleveurs de l'Est; sur le littoral du Pacifique; à Churchill; à l'intérieur; etc. —aussi à des localités du Canada de la division de l'Est; de la division de l'Ouest; à des localités des États-Unis; —aussi, exportations outre-mer.
4. Éleveurs terminus, Fort-William-Port-Arthur: —réceptions primaires nettes: —par mois; —par les lacs; par chemin de fer; Aussi: répartition des expéditions primaires: —transbordements par navire aux éleveurs de l'Est; à des localités des États-Unis; —transbordements par chemin de fer à des éleveurs de l'Est; —expéditions domestiques à des localités du Canada, dans la division de l'Est; par navire; par chemin de fer; —outre-mer. Aussi: détail pour les expéditions de criblures, par navire, par chemin de fer.
5. Éleveurs terminus à chacun des endroits suivants: Vancouver-New-Westminster; Victoria; Prince-Rupert; côte du Pacifique; Churchill; North-Transcona: —expéditions primaires nettes, par mer; chemin de fer (localités du Canada, des États-Unis); Aussi, détail des expéditions de criblures.

615

Eldon: Statistique des transports

13. Stocks de grain canadien au commencement de la campagne agricole: —dans les fermes, les éleveurs de la côte du Pacifique; etc.; en transit sur les chemins de fer, en transit —sur les lacs.
14. Capacité d'emmagasinage du grain, détail par région.
15. Prix de transport (c. les 100 livres, expéditions en wagonnées) et distances correspondantes (milles); Taux de transport par chemin de fer du grain, des produits du grain, de la graine de lin, des produits de la graine de lin: —à Fort-William-Port-Arthur, à partir de divers endroits du Manitoba, de l'Alberta, de la Saskatchewan; —à Vancouver; Prince-Rupert; Churchill, en vue de l'exportation, à partir de divers endroits des provinces des Prairies; —de Fort-William vers 6 localités de l'Est, en vue de l'exportation; —«Ex-Grands lacs», à partir de 3 ports de la baie Georgienne et de ports lacustres en aval jusqu'à 5 localités de l'Est, en vue de l'exportation; —de Montréal à 3 localités de l'Est, en vue de l'exportation; —pour livraison locale, à Vancouver; à Prince-Rupert, en provenance de diverses localités des provinces des Prairies; —«Ex-Grands lacs», de Goderich, Midland, Port-Colborne, Port-McNicoll, Montréal, Fort-William-Port-Arthur; pour livraison locale à des points de destination en Ontario, dans le Québec, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick; —de Fort-William-Port-Arthur à 14 localités de l'Est des États-Unis, pour livraison locale; Prix de transport du grain canadien sur les lacs (c. le bois-seau); par mois: —de Fort-William-Port-Arthur vers des ports de la baie Georgienne, Port-Colborne, Buffalo, Montréal. —de Port-Colborne à Montréal; Prix moyens pondérés de Fort-William-Port-Arthur: —vers divers ports de déchargement par diverses routes; —séparément pour le blé, l'avoine, l'orge, le seigle, la graine de lin.

144 tableaux; 120 pages.
Préparé par la Section des cultures, Division de l'agriculture du Bureau fédéral de la statistique et par la Direction de la statistique de la Commission des grains du Canada.

617

8. MATÉRIEL DE TRANSPORT

Transportation Equipment, 1957 General Review

B.F.S. 42-201. Publication annuelle.

En date de juin 1959.

Préparé par la Division de l'industrie et du commerce.

Prix: 50c.

La classification industrielle uniforme qu'emploie le Bureau fédéral de la statistique offre un groupe distinct pour le matériel de transport. Ce groupe comprend les industries suivantes: aéronautique, construction de navires; bicyclettes, construction d'embarcations; véhicules automobiles, pièces de véhicules automobiles, matériel roulant de chemin de fer; articles divers. Il y a une publication distincte relativement à chacune de ces industries, aussi bien que pour la revue générale.

Ces publications sont:

Chemin de fer

The Railway Rolling Stock Industry, 1958.

B.F.S. 42-211. Publication annuelle.

Octobre 1959. 50c.

Route

The Motor Vehicles Industry, 1958.

B.F.S. 42-209. Publication annuelle.

Septembre 1959. 50c.

The Motor Vehicle Parts Industry, 1956.

B.F.S. 42-210. Publication annuelle.

50c.

The Bicycle Manufacturing Industry, 1958.

B.F.S. 42-204. Publication annuelle.

Septembre 1959. 25c.

Eau

The Shipbuilding Industry, 1958.

B.F.S. 42-206. Publication annuelle.

Mars 1960. 25c.

The Boat Building Industry, 1958.

B.F.S. 42-205. Publication annuelle.

Mars 1960. 50c.

Air

The Aircraft and Parts Industry, 1958.

B.F.S. 42-203. Publication annuelle.

618

Commission royale sur les transports

—coût à l'atelier.

Matériaux utilisés, suivant le genre:

—quantité;

—coût à l'atelier.

8. Liste des sociétés incluses.

Relativement à l'industrie des véhicules automobiles figurent les données suivantes:

—immatriculation;

—approvisionnement apparent de véhicules automobiles (détail);

—estimation des véhicules automobiles désaffectés.

Route

Relativement à la production et à la vente des véhicules automobiles, on publie en outre les périodiques suivants, qui sont tous préparés par la Division de l'industrie et du commerce du Bureau fédéral de la statistique:

Motor Vehicle Shipments, June 1960.

B.F.S. 42-002. Publication mensuelle.

\$1 par année.

Renferme des données mensuelles sur la production et les expéditions de véhicules automobiles, suivant le genre de voiture et le poids des camions ou des autobus.

Preliminary Report on the Production of Motor Vehicles, June 1960.

B.F.S. 42-001. Publication mensuelle.

\$1 par année.

Bref rapport sur la production globale de voitures privées et de véhicules commerciaux.

New Motor Vehicle Sales and Motor Vehicle Financing, May 1960.

B.F.S. 63-007. Publication mensuelle.

\$1 par année.

Nombre de véhicules, valeur au détail; on publie le montant du financement, ainsi que des tableaux distincts pour les voitures privées et pour les véhicules commerciaux.

New Motor Vehicle Sales and Motor Vehicle Financing, 1958.

B.F.S. 63-208. Publication annuelle.

En date de juillet 1959.

50c.

Cette publication annuelle est plus détaillée que la publication mensuelle correspondante. Elle fournit des données par provinces et par mois. Elle renferme des tableaux distincts relativement aux nouveaux véhicules britanniques et européens vendus au Canada. Elle contient aussi des renseignements sur le financement des véhicules usagés.

620

Divers articles

The Miscellaneous Transportation Equipment Industry, 1958.

B.F.S. 42-212. Publication annuelle.

Novembre 1959. 25c.

Dans le document *General Review* (B.F.S. 42-201 publication annuelle), la plupart des données statistiques sont présentées par région (pour chaque province). Dans les publications qui traitent de chaque industrie, on ne trouve pas, en général, de renseignements suivant les provinces.

La disposition générale des données présentées dans toutes ces publications est la suivante:

1. Principales données statistiques:

—établissements (nombre);

—employés (nombre);

—traitements et salaires;

—coût du combustible et de l'électricité à l'usine;

—coût des matériaux à l'usine;

—valeur ajoutée par la fabrication;

—valeur brute de vente des produits à l'atelier.

Aussi: Principales données statistiques (avec quelques variations de détail) groupées suivant l'importance des établissements d'après la valeur de production dont on fait rapport; à l'exception de l'industrie des véhicules automobiles.

2. Stocks:

—matières premières et fournitures;

—articles en voie de fabrication;

—articles finis fabriqués aux usines mêmes.

3. Produits manufacturés:

—quantité;

—valeur de vente à l'usine.

4. Nombre d'employés et rémunération:

—bureau et surveillance;

—travailleurs (hommes, femmes) de la production.

5. Dépenses d'établissement et de réparation dans l'industrie:

—dépenses d'établissement (construction, machines et matériel);

—dépenses de réparation (construction, machines et matériel).

6. Importations et exportations, par produits:

—quantité;

—valeur.

7. Combustible et électricité, suivant le genre de combustible:

—quantité;

619

Commentaires sur les propositions qu'ont soumises le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux du Canada concernant les tarifs statutaires et connexes sur le grain et les produits du grain dans l'Ouest du Canada.

par

A. K. EATON

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 095 328