

CHAPITRE XVIII.—TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS.

Le Canada est un pays immense, mesurant près de 4,000 milles de l'est à l'ouest, sa population comparativement minime de 9,796,800 âmes¹ étant disséminée le long de sa frontière méridionale. Certaines parties du pays sont presque isolées et privées de communications, étant séparées par de vastes étendues désertiques, telles que la contrée située entre le Nouveau-Brunswick et le Québec et les régions rocheuses au nord des lacs Huron et Supérieur, lesquelles s'interposent entre les riches régions industrielles d'Ontario et de Québec et les immenses champs de blé de l'Ouest. Dans un pays comme le nôtre, dont la population produit, comme nos agriculteurs de l'ouest, principalement pour l'exportation ou, comme nos manufacturiers, surtout pour la consommation dans les parties éloignées du pays, un système de transports peu coûteux est une nécessité absolue. Avant 1850, lorsque les cours d'eau constituaient les moyens essentiels de transport, les affaires demeuraient durant tout l'hiver dans un état de stagnation relative, pendant que ces voies de communication étaient bloquées par les glaces. C'est alors qu'on songea aux chemins de fer comme à un moyen adéquat de développement économique du Canada, et surtout pour donner accès aux vastes terres fertiles de l'ouest canadien qu'il s'agissait de coloniser. La construction du chemin de fer Canadien Pacifique contribua à donner au Canada son unité économique et les autres continentaux à lui donner de l'ampleur.

Les transports par voies ferrées, quoique essentiels, sont néanmoins coûteux, surtout depuis quelques années, particulièrement pour les marchandises lourdes et volumineuses. C'est pourquoi l'on dut songer à l'amélioration des communications par eau et l'on se livra à différentes entreprises, telles que l'approfondissement et la réfection du canal Welland, le creusage des canaux du St-Laurent et du chenal entre Montréal et Québec; enfin, l'utilisation de la route de la baie d'Hudson pour le transport du grain de l'ouest sur les marchés de l'Angleterre et de l'Europe continentale.

Les problèmes touchant aux transports sont, par conséquent, d'essence vitale dans la vie économique du Canada et occupent une partie considérable du temps et de la pensée de notre parlement et de nos hommes publics. Le développement des moyens de communication dans un pays aussi vaste et si peu peuplé revêt une importance presque égale au point de vue sociologique. L'administration postale constitue un éminent facteur de solidarité entre la population des différentes provinces de la Puissance, quoique son rôle soit assez généralement méconnu; de leur côté, les télégraphes et les téléphones ont aboli les distances, le téléphone rural particulièrement ayant grandement amélioré dans les campagnes les conditions sociales et économiques. L'automobile également a rapproché les uns des autres les habitants des villes et des campagnes, et facilite les opérations de commerce. La presse, elle aussi, par le bon marché des communications télégraphiques et par sa diffusion au moyen de la poste dans toutes les parties du pays, a énormément contribué à développer le sentiment national. Enfin, on peut dire que les inventions modernes, entre lesquelles la radiophonie joue un rôle prépondérant, ont amélioré d'une manière incommensurable les conditions de l'existence tant rurale qu'urbaine au Canada.

Dans la partie I de ce chapitre sont relatées les tendances à la monopolisation qui ont rendu nécessaires les mesures de contrôle gouvernemental sur les moyens de transport et de communication qui n'appartiennent pas à l'État; on y a ajouté des notes sur la genèse de la Commission des Chemins de fer et ses attributions. Les parties de ce chapitre traitent successivement des chemins de fer, des tramways, des messageries, de la voirie, de l'automobilisme, de l'aviation, des canaux, de la navigation, des télégraphes, des téléphones et de l'administration postale.

¹ Estimation de la population en 1929.