

contrôle des taux, des horaires et des permis. Les services outre-frontières, tels que ceux qui existent entre le Canada et les États-Unis, devraient faire partie d'une catégorie spéciale et étudiés en particulier par les deux pays intéressés.

"Le Gouvernement canadien est d'avis qu'un organisme quelconque du genre de celui qui a été proposé pourrait contribuer beaucoup, sur le plan international, à la réalisation d'une collaboration efficace entre pays en vue de l'établissement de services aériens efficaces et économiques tout en accordant au Canada une participation juste et équitable à ces services."

Puis, résumant la politique du Gouvernement canadien, l'honorable M. Howe dit que le Gouvernement est déterminé à faire en sorte que le Canada "en participant au règlement général du transport aérien, contribue dans toute la mesure du possible à l'heureuse solution du problème. Nos représentants aux discussions internationales seront donc autorisés à appuyer ou à mettre de l'avant toutes les propositions qui, de l'avis du Gouvernement, seront de nature à amener l'établissement d'une autorité sur le transport international, autorité jouissant de pouvoirs véritables, appuyée par tous les gouvernements intéressés et propre à favoriser la collaboration et la bonne volonté internationales, autorité qui assurera le partage équitable des réseaux et des services aériens internationaux entre tous les pays signataires, qui mettra au service de tous les peuples le transport aérien efficace et économique, et qui contribuera à l'établissement et au maintien d'un régime permanent de sécurité collective."

PARTIE II.—CHEMINS DE FER

L'étude du transport sur rail est divisée en trois sections: chemins de fer, tramways électriques et messageries.

Section 1.—Chemins de fer*

Le chemin de fer continue d'être le moyen de transport le plus important au point de vue immobilisations et trafic. Ce mode de transport possède un champ statistique plus étendu que tout autre, car les chiffres sur la longueur des voies ferrées, l'outillage, les finances et le trafic sont passablement complets.

Historique.—L'Annuaire de 1940 contient aux pp. 654-656 une esquisse historique du développement des chemins de fer au Canada. De plus amples détails sont fournis aux pp. 632-639 de l'Annuaire de 1922-23, aux pp. 611-613 de l'Annuaire de 1926 et aux pp. 706-710 de l'Annuaire de 1934-35.

Sous-section 1.—Parcours et matériel des chemins de fer

Bien que la construction du premier chemin de fer canadien—la ligne de 16 milles reliant Laprairie et St-Jean, Qué.—ait été commencée en 1835, le Canada ne compte que 66 milles de voie ferrée exploitée en 1850. La première grande période de construction a lieu entre 1850 et 1860, alors que le Grand Tronc et le Great Western, de même que plusieurs lignes moins considérables, sont construits. La construction des chemins de fer Intercolonial et Pacifique Canadien fait partie d'une autre période d'expansion rapide entre 1870 et 1890. Le Grand Tronc Pacifique, le Transcontinental National et le Canadien Nord sont construits au cours de la dernière grande période de construction de chemins de fer, de 1900 à 1917.

La construction a été très active dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta au cours de la dernière décennie, tandis que le millage est porté à fléchir légèrement dans les autres provinces, à la suite de l'abandon des lignes non lucratives. Des 42,339 milles de voie simple en 1942, 21,583 font partie du réseau Canadien National.

* Révisé et vérifié par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques, Bureau Fédéral de la Statistique. Cette Branche publie un "Rapport annuel sur les chemins de fer", ainsi que nombre d'autres bulletins dont la liste est donnée au chapitre XXX du présent volume. Certaines statistiques financières des chemins de fer sont compilées avec la collaboration de fonctionnaires du Ministère des Transports.