

CHAPITRE XIX.—TRANSPORTS

SYNOPSIS

	PAGE		PAGE
Partie I.—Réglementation officielle des moyens de transport	810	Partie IV.—Transport par eau—fin	
Partie II.—Transport ferroviaire	813	ARTICLE SPÉCIAL: Trafic de la voie maritime des Grands lacs et du Saint-Laurent	843
SECTION 1. CHEMINS DE FER.....	813	Sous-section 1. Navigation.....	852
Sous-section 1. Parcours et matériel.....	814	Sous-section 2. Ports.....	854
Sous-section 2. Finances.....	815	Sous-section 3. Canaux.....	858
Sous-section 3. Trafic.....	819	Sous-section 4. Balisage.....	862
Sous-section 4. Chemins de fer Nationaux du Canada.....	822	Sous-section 5. Services fédéraux de la marine.....	864
SECTION 2. TRANSPORT URBAIN.....	825	Sous-section 6. La voie maritime du Saint-Laurent.....	866
SECTION 3. MESSAGERIES.....	828	SECTION 2. STATISTIQUE FINANCIÈRE DU TRANSPORT PAR EAU.....	868
Partie III.—Transport routier	830	Partie V.—Transport aérien civil	876
SECTION 1. RÉGLEMENTS PROVINCIAUX RÉGISSANT LES VÉHICULES AUTOMOBILES ET LA CIRCULATION.....	830	SECTION 1. ADMINISTRATION ET EXPANSION.....	876
SECTION 2. VOIRIE.....	832	SECTION 2. SERVICES AÉRIENS.....	877
SECTION 3. VÉHICULES AUTOMOBILES.....	835	SECTION 3. STATISTIQUE DE L'AVIATION CIVILE.....	880
Partie IV.—Transport par eau	843	Partie VI.—Pipelines à pétrole et à gaz ..	888
SECTION 1. ÉQUIPEMENT ET CIRCULATION.....	843	SECTION 1. CONSTRUCTION DES PIPELINES.....	888
		SECTION 2. STATISTIQUE DES PIPELINES À PÉTROLE.....	891

NOTA.—On trouvera face à la page 1 du présent volume la signification des signes conventionnels employés dans les tableaux.

Les particularités physiographiques et démographiques du Canada présentent des difficultés exceptionnelles au point de vue des transports. Le pays s'étend sur 4,000 milles de l'est à l'ouest et ses principales barrières topographiques vont du nord au sud, de sorte que certains secteurs du pays sont isolés les uns des autres par des étendues d'eau, tels les détroits de Cabot et de Belle-Isle qui séparent l'île de Terre-Neuve de la terre ferme; par des forêts rocheuses et accidentées comme celles qui s'étendent entre le Nouveau-Brunswick et le Québec et celles qui forment la région située au nord des lacs Huron et Supérieur et séparent la région industrielle de l'Ontario et du Québec des régions agricoles des provinces des Prairies; et par les montagnes qui se dressent entre les Prairies et la côte du Pacifique. La population relativement faible du pays (15,601,000, estimation du 1^{er} juin 1955), est distribuée inégalement sur une lisière étroite au sud du pays. Un transport bon marché et efficace s'impose dans un pays où la population est aussi clairsemée et dont les produits sont expédiés, non seulement à l'étranger, mais dans les régions lointaines du pays même.

La réglementation officielle des moyens de transport est exposée dans la partie I du présent chapitre; les parties suivantes traitent respectivement des différents modes de transport.

PARTIE I.—RÉGLEMENTATION OFFICIELLE DES MOYENS DE TRANSPORT

La surveillance et la réglementation des moyens de transport par l'autorité fédérale remontent en grande partie à l'époque où les entreprises ferroviaires du pays monopolisaient pour ainsi dire les transports. Des problèmes particuliers en avaient déterminé directement la réglementation: la prévention des injustices relatives aux tarifs et aux frais et dues au caractère monopolisateur de l'industrie, par exemple, ou encore la sécurité des moyens de transport et de leurs méthodes d'exploitation. Mais les chemins de fer avaient été tellement liés à l'intérêt public que cette réglementation fut accrue au point de devenir la plus complète de toutes celles qui visent une industrie canadienne.

Entre-temps, la concurrence croissante née des progrès du transport routier a fort modifié la situation. A l'inverse de celle qui s'exerçait à l'origine entre les sociétés ferroviaires, la concurrence d'aujourd'hui n'indique guère de tendance à la fusion des entreprises