

# CHAPITRE XIX.—TRANSPORTS

## SYNOPSIS

	PAGE		PAGE
<b>Partie I.—Réglementation officielle des moyens de transport.</b> . . . . .	832	<b>Partie IV.—Transports par eau—fin</b>	
<b>Partie II.—Transports ferroviaires.</b> . . . . .	836	Sous-section 1. Navigation. . . . .	866
SECTION 1. CHEMINS DE FER. . . . .	836	Sous-section 2. Ports. . . . .	869
Sous-section 1. Lignes et matériel. . . . .	837	Sous-section 3. Canaux. . . . .	874
Sous-section 2. Finances. . . . .	838	Sous-section 4. Balisage. . . . .	878
Sous-section 3. Trafic. . . . .	842	Sous-section 5. Services fédéraux de la marine. . . . .	880
Sous-section 4. Chemins de fer Nationaux du Canada. . . . .	846	Sous-section 6. La voie maritime du Saint-Laurent. . . . .	882
SECTION 2. MESSAGERIES. . . . .	848	SECTION 2. STATISTIQUE FINANCIÈRE DES TRANSPORTS PAR EAU. . . . .	884
SECTION 3. TRANSPORTS URBAINS. . . . .	850	<b>Partie V.—Transports aériens civils.</b> . . . .	891
<b>Partie III.—Transports routiers.</b> . . . . .	853	SECTION 1. ADMINISTRATION ET EXPANSION	891
SECTION 1. RÉGLEMENTS PROVINCIAUX CONCERNANT LES VÉHICULES AUTOMOBILES ET LA CIRCULATION. . . . .	853	SECTION 2. SERVICES AÉRIENS. . . . .	892
SECTION 2. VOIRIE. . . . .	855	SECTION 3. STATISTIQUE DE L'AVIATION CIVILE. . . . .	895
SECTION 3. VÉHICULES AUTOMOBILES. . . . .	858	<b>Partie VI.—Pipelines de pétrole et de gaz.</b>	902
<b>Partie IV.—Transports par eau.</b> . . . . .	866	SECTION 1. CONSTRUCTION DE PIPELINES.	902
SECTION 1. ÉQUIPEMENT ET TRAFIC. . . . .	866	SECTION 2. STATISTIQUE DES PIPELINES DE PÉTROLE. . . . .	905

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. 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 (16,589,000, estimation du 1<sup>er</sup> juin 1957) est inégalement répartie sur une lisière étroite dans le sud du pays. Des transports bon marché et efficaces s'imposent 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 II à VI portent sur les divers modes de transport.

## PARTIE I.—RÉGLEMENTATION OFFICIELLE DES MOYENS DE TRANSPORT

La surveillance et la réglementation des moyens de transport par les autorités fédérales 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 de la discrimination en matière de tarifs découlant du 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 des transports routiers 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