

CHAPITRE XVIII.—TRANSPORTS

SYNOPSIS

	PAGE		PAGE
Partie I.—Réglementation officielle des moyens de transport.....	791	Partie IV.—Transports par eau—fin	
Partie II.—Transports ferroviaires et urbains.....	795	Sous-section 1. Navigation.....	827
SECTION 1. CHEMINS DE FER.....	795	Sous-section 2. Ports.....	832
Sous-section 1. Lignes et matériel.....	796	Sous-section 3. Canaux.....	836
Sous-section 2. Finances.....	797	Sous-section 4. Services fédéraux de la marine.....	841
Sous-section 3. Trafic.....	801	Sous-section 5. La Voie maritime du Saint-Laurent.....	844
Sous-section 4. Chemins de fer Nationaux du Canada.....	805	SECTION 2. STATISTIQUE FINANCIÈRE DES VOIES NAVIGABLES.....	846
SECTION 2. MESSAGERIES.....	807	Partie V.—Transports aériens civils.....	853
SECTION 3. TRANSPORTS URBAINS.....	809	SECTION 1. ADMINISTRATION ET EXPANSION.....	853
Partie III.—Transports routiers.....	811	SECTION 2. SERVICES AÉRIENS.....	854
SECTION 1. RÈGLEMENTS PROVINCIAUX CONCERNANT LES VÉHICULES AUTOMOBILES ET LA CIRCULATION.....	811	SECTION 3. STATISTIQUE DE L'AVIATION CIVILE.....	857
SECTION 2. VOIRIE.....	814	Partie VI.—Oléoducs et gazoducs.....	864
SECTION 3. VÉHICULES AUTOMOBILES.....	817	SECTION 1. CONSTRUCTION.....	864
Partie IV.—Transports par eau.....	827	SECTION 2. STATISTIQUE DES OLÉODUCS.....	867
SECTION 1. ÉQUIPEMENT ET TRAFIC.....	827		

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 du 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 comme les détroits de Cabot et de Belle-Isle qui séparent l'île de Terre-Neuve de la terre ferme, par des étendues rocheuses, accidentées et forestières 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 (17,048,000, estimation du 1^{er} juin 1958) 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