

PARTIE II.—TRANSPORTS FERROVIAIRES ET URBAINS*

Section 1.—Chemins de fer

Depuis la confédération, les chemins de fer du Canada ont été le principal moyen de transporter les voyageurs et les marchandises dans tout le pays et même à l'étranger. Les deux grands réseaux nationaux, aidés d'une ligne nord-sud sur la côte occidentale et de quelques chemins de fer régionaux indépendants, sont seuls à pouvoir transporter de gros volumes à bon marché, par tous les temps, et d'un bout à l'autre du pays. Bien que la concurrence du camion et de l'avion augmente rapidement, les chemins de fer occupent encore la première place dans le domaine des transports. Toutefois, comme le public utilise de plus en plus l'avion pour les longs voyages et l'automobile dans les autres cas, les services voyageurs en ont beaucoup souffert. Les trains de voyageurs ont disparu sur quelques lignes secondaires et ont diminué en nombre sur certaines lignes principales; de plus, les chemins de fer ont réduit leurs frais en pratiquant la diesélisation.

Les deux chemins de fer nationaux assurent une foule de services de transport et de communication au Canada et à l'étranger. Le National-Canadien, propriété de l'État, est le plus grand service d'utilité publique du Canada; ses lignes totalisent le plus de milles au pays. Il exploite une flotte de caboteurs et de long-courriers, un service télégraphique national reliant les principaux endroits du Canada aux autres parties du monde, un vaste service de messageries au pays et à l'étranger, une chaîne d'hôtels et de stations de villégiature, et un service aérien régulier reliant toutes les principales villes de l'Amérique du Nord et de l'Europe. Son principal concurrent, le Pacifique-Canadien, société par actions, exploite un important réseau transcontinental, un réseau télégraphique national relié au monde entier, une grande flotte de navires intérieurs, de caboteurs et de long-courriers, des hôtels ouverts toute l'année ou en saison, un réseau intérieur de lignes aériennes qui constitue une des plus grandes entreprises de transport aérien de marchandises au monde, un service aérien transpacifique assurant des relations avec l'Orient et les antipodes, un service aérien entre le Canada et le Mexique, le Pérou, le Chili et l'Argentine, une ligne polaire reliant Vancouver et Amsterdam, un service transatlantique entre le Canada et Lisbonne, Madrid et Rome, et un service transcontinental restreint (une envolée quotidienne, aller et retour) entre Vancouver et Montréal. La société exploite aussi un service international de messageries ainsi qu'un réseau intérieur de transport par camion et autobus.

Le *Pacific Great Eastern Railway*, qui appartient au gouvernement de la Colombie-Britannique, exploite, dans la région de la Rivière de la Paix du Nord-Est de la province, une ligne de 788.6 milles entre Vancouver-Nord et Fort St. John et une ligne secondaire entre Chetwynd et Dawson Creek. L'achèvement en 1958 du tronçon septentrional de cette ligne a ouvert l'immense région intérieure de la province et a mené à terme la plus vaste entreprise de construction ferroviaire qu'ait vue l'Amérique du Nord depuis vingt ans. Lorsqu'en mai 1959 s'est terminé le dernier relais du réseau hertzien, le *Pacific Great Eastern Railway* est devenu le premier chemin de fer du continent à fonctionner entièrement par radiocommunication.

La statistique des sous-sections 1 à 3 comprend les services de toutes les compagnies ferroviaires du Canada, y compris le trafic marchandises et voyageurs interurbain des sociétés électro-ferroviaires. Les détails relatifs au National-Canadien sont exposés séparément à la sous-section 4. Un article spécial sur l'unification et l'organisation du National-Canadien figure dans l'*Annuaire* de 1955, pp. 859 à 866.

Sous-section 1.—Lignes et matériel

Bien que la construction du premier chemin de fer canadien,—la ligne de 14½ milles entre Laprairie et Saint-Jean (P.Q.)—eût commencé en 1835, le Canada ne comptait que 66 milles de voie ferrée en 1850. La première grande période d'aménagement a eu lieu entre 1850 et 1860, au moment où le Grand-Tronc et le *Great-Western*, de même que plusieurs lignes moins considérables, ont été établies. La construction de l'Intercolonial et

*Revu à la Division des finances publiques et des transports, Bureau fédéral de la statistique. Des renseignements plus détaillés paraissent dans les rapports annuels de la Division. Certaines statistiques financières sont recueillies en collaboration avec le ministère des Transports.