

années subséquentes, les chemins de fer, ayant poussé des ramifications à travers le pays, ont continué de répondre à presque tous les besoins du Canada dans le domaine du transport intérieur. Il y avait cependant une exception: les ports du Saint-Laurent et des Grands lacs étaient desservis par des navires à voile et des navires à vapeur. Malgré l'avènement graduel d'autres moyens de transport,—véhicules automobiles, autobus et autocars, camions, aéronefs et, tout récemment, pipelines,—la concurrence n'a pas modifié sensiblement la position des chemins de fer avant les années 1930 et ne l'a pas gravement menacée avant la fin des années 1940.

A la fin de la Seconde Guerre mondiale, les chemins de fer faisaient près des trois quarts du transport interurbain des marchandises, évalué en tonnes-milles (1 tonne transportée sur 1 mille); quinze ans plus tard, ils n'en faisaient que tout juste la moitié. Pendant ce temps, le pourcentage des marchandises transportées par eau n'a guère changé puisqu'il n'avait augmenté que de 22 p. 100 à 25 p. 100. D'autre part, les transporteurs routiers, qui n'absorbaient que 3.5 p. 100 du trafic-marchandises en 1945, avaient porté leur proportion à près de 11 p. 100 en 1960, et les pipelines qui n'existaient pas en 1945 pour le transport sur de grandes distances, prenaient près de 14 p. 100 du trafic-marchandises en 1960. Bien que la quantité de marchandises transportées par air en petite et en grande vitesse ait augmenté de 17 p. 100, certaines années, les cargaisons aériennes (calculées en tonnes-milles) ne constituent encore que moins de 1 p. 100 de toutes les marchandises acheminées entre les villes. En effet, en 1960 moins d'une livre et demie était transportée par air pour chaque tonne transportée par chemin de fer.

On remarquera que les données ci-dessus ne s'appliquent qu'au trafic interurbain et ne comprennent pas les transports ruraux, urbains ni suburbains (livraison locale des produits de la ferme, du charbon, du mazout, du pain, du lait et de marchandises de toutes sortes), trafic qui a pris une grande expansion ces quinze dernières années. En outre, les chiffres portent sur les quantités plutôt que sur les recettes, distinction importante puisqu'une bonne partie du transport par chemin de fer, par navires de l'intérieur et par pipeline s'effectue à faible tarif par tonne-mille. Les entreprises de camionnage et tout particulièrement les entreprises de transport aérien, transportent les marchandises de valeur (d'ordinaire celles qui pèsent peu par rapport à leur volume) et à des tarifs passablement élevés par tonne-mille.

Le trafic-voyageurs a aussi eu tendance à se détourner des chemins de fer. Il existe des statistiques précises en voyageurs-milles pour les chemins de fer, les lignes aériennes et les grandes sociétés de transport par autobus, mais nul ne sait exactement combien de personnes voyagent en automobile outre le conducteur ni la distance que parcourent ces personnes. Toutefois, par une méthode de calcul compliquée, il est possible d'arriver à une estimation grossière du nombre de voyageurs-milles pour les automobiles (un voyageur transporté sur un mille de distance). Ces estimations indiquent que, en 1928, la répartition du chiffre global de voyageurs-milles pour le transport interurbain était la suivante: 38 p. 100 pour les chemins de fer, 2 p. 100 pour les autobus et 60 p. 100 pour les voitures particulières. Pendant la guerre, alors que l'essence était rationnée et qu'il était en général impossible de se procurer de nouveaux véhicules automobiles et des pièces de rechange, le pourcentage de personnes transportées par fer était évidemment beaucoup plus considérable mais en 1949, lorsque l'industrie automobile s'était remise des restrictions du temps de guerre et que les voyages par avion devenaient plus nombreux, les proportions respectives étaient d'environ 19, 11, 68 et 2 p. 100 pour les trains, les autobus, les véhicules automobiles et les avions. Au cours des quelques années subséquentes, les Canadiens se sont mis à voyager de plus en plus et le nombre de passagers-milles a augmenté régulièrement et rapidement, mais presque tous les ans, les chemins de fer et les autobus participaient de moins en moins au transport interurbain des voyageurs, ce qui, évidemment, s'est traduit par une baisse de leur part du trafic global. En 1962, les rapports étaient à peu près de 6 p. 100 pour les trains, 4 p. 100 pour les autobus, 82 p. 100 pour les