

automobiles et 8 p. 100 pour les avions. Il n'est pas tenu compte de la circulation essentiellement urbaine ou rurale, comme les voyages effectués par les enfants en autobus scolaire, les déplacements des habitants de banlieue allant travailler en ville, ceux des cultivateurs amenant leur famille à la ville pour y faire des emplettes ou aller à l'église, et ceux des voisins qui se rendent visite. Il est néanmoins évident, malgré la grande imprécision des chiffres donnés, que les voyageurs qui désirent parcourir des distances relativement courtes utilisent l'automobile et que ceux qui désirent parcourir de grandes distances utilisent l'avion au lieu des trains et des autobus.

Ces changements dans les habitudes de voyage et de transport des marchandises ont suscité une foule de problèmes. Si leur problème ne s'était résumé à un déclin relatif de leur part du marché, les sociétés de chemin de fer auraient peut-être pu vaincre les difficultés qu'elles éprouvaient en réduisant le nombre de trains et en abandonnant l'exploitation d'embranchements non rentables. Toutefois, avant d'abandonner un service-voyageurs sur une ligne ou de désaffecter toute une ligne, il faut obtenir l'approbation de la Commission des transports du Canada et, comme la Commission compare minutieusement les ennuis que l'abandon d'un service occasionnerait au public avec les épargnes que réalise le transporteur, la cessation complète d'un service ne peut se faire que lentement. D'ailleurs, pour être acceptées du public, les éliminations de service ne doivent jamais se faire en série et de façon soudaine.

Les chemins de fer ne peuvent non plus hausser facilement leurs taux. La hausse du prix de passage incite les voyageurs à utiliser leurs voitures ou à prendre l'avion. Le tarif des grains exportés de l'Ouest du Canada (appelé tarif du Nid-de-Corbeau) est également maintenu au niveau qui existait en 1899 et les tarifs de biens d'autres sortes de marchandises ne peuvent être haussés sans risquer d'aiguiller une partie de plus en plus considérable du trafic vers les camionneurs. Par ailleurs, la hausse des tarifs tend à encourager la production locale, ce qui écarte la nécessité de transporter des marchandises des sources d'approvisionnement éloignées, par fer ou même par camion ou par eau. Aussi, les provinces de l'Atlantique et les provinces de l'Ouest prétendent que la concurrence du camionnage et de la navigation intérieure est tellement plus vive dans le sud de l'Ontario et du Québec que partout ailleurs au Canada que le fardeau des tarifs plus élevés du transport ferroviaire retombe injustement sur d'autres régions et certaines catégories de marchandises. C'est pourquoi tous les gouvernements provinciaux, sauf celui de l'Ontario et du Québec, se sont vigoureusement opposés à toute demande que les chemins de fer ont adressée depuis la fin de la guerre à la Commission des transports du Canada en vue d'obtenir des hausses du niveau général des tarifs. Il a donc été impossible de hausser les tarifs sans tenir de longues et coûteuses audiences à la Commission et souvent au cabinet qui, de par la loi, est une cour d'appel dans ces questions. Dans l'entre-temps, les chemins de fer ont subi des pertes financières à cause du décalage entre les hausses des salaires et les prix des matériaux, d'une part, et celles du tarif-marchandises, d'autre part. Cependant, en décembre 1958, une hausse des tarifs était autorisée presque en même temps qu'une hausse des salaires.

Depuis 1945, les chemins de fer subissent en plus une révolution technologique qui se manifeste par l'utilisation de locomotives diesel, la construction de gares de triage à commande électronique et l'ordination automatique des données pour les services d'exploitation, d'analyse et de comptabilité. Ces innovations, jointes à l'aménagement de nouvelles lignes jusqu'à Chibougamau, Chisel Lake et d'autres exploitations minières, ont nécessité l'investissement de fortes sommes. Les nouvelles immobilisations auraient réduit sensiblement le coût du transport des voyageurs et des marchandises et auraient grossi les recettes brutes si les salaires et le prix des matériaux étaient demeurés au niveau de 1950. De la façon que les choses ont tourné, les épargnes réalisées grâce aux progrès techniques ont été plus que contrebalancées par l'inflation