

océaniques qu'en deux occasions, à savoir pour conserver un moyen de transport par voie de mer avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande (ces subventions ont cessé en 1952 lorsque l'*Aorangi* fut retiré du service et démantelé), et en 1950, une subvention spéciale d'une année a été consentie à l'égard des océaniques canadiens, soit pendant une période où les prix de transport des marchandises étaient déprimés.

L'Office national de l'énergie.—La loi sur l'Office national de l'énergie (S.C. 1959, chap. 46) adoptée le 1^{er} novembre 1959, a autorisé l'établissement d'une commission de cinq membres chargée d'assurer la meilleure utilisation possible des ressources énergétiques du Canada. La Commission s'occupe de réglementer la construction et l'exploitation des oléoducs et gazoducs relevant du Parlement canadien, les tarifs de transport par canalisation, l'exportation et l'importation du gaz, l'exportation de l'électricité et l'aménagement des lignes de transmission de l'électricité exportée. Au cours de 1960, la Commission s'est occupée principalement d'étudier et de se prononcer sur les demandes de permis d'exportation de fortes quantités de gaz naturel qui l'attendaient à sa création en 1959. En 1961, son activité principale a consisté à mettre en œuvre la politique nationale du pétrole et à étudier les demandes de renouvellement ou d'émission de permis d'exportation d'électricité et d'énergie. Le chapitre du Commerce extérieur traite plus longuement de ces fonctions (voir l'Index).

PARTIE II.—TRANSPORTS FERROVIAIRES*

Section I.—Chemins de fer

Depuis la confédération, les chemins de fer du Canada sont le principal moyen de transport dans tout le pays et même à l'étranger. Les deux grands réseaux nationaux, aidés d'une nouvelle 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.

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 un service routier, 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 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 dessert certaines parties de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et du Yukon, 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 le Portugal, l'Espagne et l'Italie,

* 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.