

de télécommunications 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, 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 une ligne de 789.5 milles entre Vancouver-Nord et Fort St. John dans la région de la rivière La Paix du Nord-Est de la province, et un embranchement 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 de la présente section 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. 859-866.

Sous-section 1.—Lignes et matériel

Bien que la construction du premier chemin de fer canadien,—la ligne de 14.5 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 du Pacifique-Canadien a marqué une autre période d'expansion rapide durant les décennies 1870 et 1880. Le Grand-Tronc-Pacifique, le Transcontinental-National et le Canadien-Nord se sont aménagés entre 1900 et 1917, dernière grande période ferroviaire.

La longueur totale des lignes a peu varié depuis les dernières années 1920. Toutefois, la récente installation de plusieurs grandes entreprises dans des régions privées de moyens de transport et le développement des Territoires du Nord-Ouest a appelé la construction de lignes secondaires. Celles qui ont été ouvertes jusqu'en 1956 sont énumérées dans l'*Annuaire* de 1957-1958, p. 837, et celles qui l'ont été de 1956 à 1961, dans les *Annuaire*s des années suivantes. En 1962 a été officiellement ouvert le premier tronçon de la ligne du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, d'une longueur de 430 milles, construite par le National-Canadien pour le compte du gouvernement fédéral. A la fin d'octobre, la ligne avait été construite jusqu'à Manning (Alb.), soit une distance de 56 milles, et on commença à expédier des céréales par chemin de fer depuis cette région agricole septentrionale. A la fin de l'année, on avait parachevé la voie sur une longueur de 73.5 milles et les travaux de défrichage, d'aménagement des pentes, de construction de ponts et de chevalets se sont poursuivis sur le reste de l'emprise. Encore en Alberta, la voie ferrée a été prolongée de 23 milles de Whitecourt à Windfall en vue du transport du soufre provenant des champs pétrolifères de Windfall. On a terminé les deux tiers de la pose de la voie sur l'embranchement de 61 milles en direction de la région du lac Mattagami dans le nord du Québec et on a commencé la construction d'une voie de huit milles de longueur entre Chisel Lake et une nouvelle exploitation minière à Stall Lake dans le nord du Manitoba. On a entrepris les travaux préliminaires à la construction d'un embranchement de 15 milles entre