

dessert certaines parties de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et du Yukon, un service aérien transpacifique à destination de l'Orient et des antipodes, un service aérien entre le Canada et le Mexique, le Pérou, le Chili et l'Argentine, une ligne aérienne transpolaire 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) entre Vancouver et Montréal.

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. Le *Pacific Great Eastern* a été le premier chemin de fer du continent à fonctionner entièrement par radiocommunication. Plusieurs prolongements de cette ligne vers le Nord sont déjà à l'étude ou en voie de construction.

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, ayant atteint son sommet en 1959. Depuis lors, la longueur totale a légèrement diminué étant donné que la fermeture des lignes peu rentables a plus que contrebalancé la construction nouvelle. Toutefois la récente installation de plusieurs grandes entreprises dans des régions dépourvues de moyens de transport et le développement des Territoires du Nord-Ouest a appelé la construction de lignes secondaires. Celles qui ont été ouvertes antérieurement à 1957 sont énumérées dans l'*Annuaire* de 1957-1958, p. 837, et celles qui ont été achevées entre cette date et 1963 sont mentionnées dans les éditions subséquentes. Au cours de 1964, le National-Canadien a achevé la construction des 430 milles du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, qui s'étend sur une distance de 377 milles depuis Roma, près de Grimshaw (Alb.) jusqu'à Hay River (T. N.-O.), avec un embranchement de 53 milles aux mines de Pine Point. Le National-Canadien a également parachevé la ligne de 15 milles depuis Nepisiquit Junction aux terrains de la *Brunswick Mining and Smelting Corporation*, au Nouveau-Brunswick. En octobre 1965, on a annoncé la construction de 100 milles de voie dans le nord-ouest de l'Alberta; cette nouvelle voie ira de la voie principale du National-Canadien, à l'ouest de Hinton, rallier la riche région de la rivière Smoky au nord-ouest. Le financement de l'entreprise sera assuré par une société de la Couronne de l'Alberta, mais le National-Canadien dirigera l'exécution des travaux. La voie sera terminée d'ici la fin de 1967 et sera louée au National-Canadien moyennant un tarif fondé sur le tonnage. La voie d'embranchement de 78 milles de longueur du *Pacific Great Eastern Railway*, en Colombie-Britannique qui se rendra à Fort St. James, était presque terminé à la fin de 1965 et on était en train d'arpenter l'emprise d'un autre