

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; leurs voies débordent même les frontières canadiennes. Les deux grands réseaux transcontinentaux, complétés d'une importante 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 en voyage continu sur les voies canadiennes transcontinentales.

Les deux sociétés ferroviaires d'envergure nationale 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. C'est la seule société ferroviaire à fournir ses services aux dix provinces et elle a achevé un embranchement pour desservir la région du Grand lac des Esclaves dans les Territoires du Nord-Ouest. De plus, elle exploite un service routier, une flotte de caboteurs, un vaste service de messageries, une chaîne d'hôtels et de stations de villégiature, ainsi qu'un service aérien régulier reliant toutes les principales villes du Canada, plus diverses localités canadiennes et d'autres villes d'Amérique du Nord et d'Europe. Le National-Canadien exploite, conjointement avec le Pacifique-Canadien, un service national de télécommunications qui emploie le télétype rapide et moderne à microondes et des réseaux privés de téléphone, le télex, la transmission en fac-similé de données et de renseignements météorologiques, et la transmission de télégrammes à n'importe quel point du globe. Le Pacifique-Canadien est une société par actions qui exploite aussi un réseau transcontinental, un service de messageries, un réseau de transport de marchandises par camions et un service d'autobus, une flotte de navires intérieurs, de caboteurs et de long-courriers, une chaîne d'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 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 800 milles entre Vancouver-Nord et Fort St. John dans la région de la rivière La Paix du nord-est de la province, et plusieurs embranchements septentrionaux récemment terminés ou en construction. Un système de raccordement de chalands et de voies ferrées à Vancouver assure un service de transport complet reliant tous les points ferroviaires du continent. L'achèvement, en 1958, du tronçon septentrional de cette ligne a ouvert l'immense région intérieure de la province donnant accès à ses riches ressources naturelles et favorisant les forts investissements dans les nouvelles usines de la région qu'il dessert. Le PGE est entièrement diésélisé et télécommandé des bureaux de Vancouver par un système complexe à microondes.

Aide de l'État aux chemins de fer.—Afin de permettre la construction de chemins de fer privés en prévision de la colonisation ou à travers des régions peu peuplées où le trafic n'était guère considérable, les gouvernements fédéral et provinciaux, et même les municipalités, durent fournir une certaine aide, qui consistait généralement en une subvention fixe par mille de voie aménagée et, dans les débuts, en concessions de terres autres que pour l'emplacement des voies. Au fur et à mesure que le pays s'est développé, les

* Les données statistiques qui figurent dans la présente Partie ont été revues à la Division des transports, Bureau fédéral de la statistique. Des renseignements plus détaillés paraissent dans les rapports annuels de la Division.

† Un article spécial sur l'évolution des services et des techniques du transport ferroviaire paraît dans l'*Annuaire* de 1965 aux pp. 800-808.