

inconvénients de la concession de terres sont devenus plus manifestes et l'aide accordée a pris plus souvent la forme d'une subvention par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription d'actions. Plus tard est venue la garantie des obligations et, depuis la création du National-Canadien, toutes les émissions d'obligations du réseau, sauf celles qui s'appliquent au matériel roulant, sont garanties par le gouvernement fédéral. Pendant la période d'expansion ferroviaire antérieure à 1918, certaines provinces garantissaient les obligations de lignes de chemins de fer qui, par la suite, ont été incorporées au National-Canadien. A mesure qu'elles arrivent à l'échéance ou sont retirées, ces obligations sont payées par le National-Canadien en grande partie au moyen de fonds obtenus par l'émission de nouvelles obligations garanties par le gouvernement fédéral. Les obligations de chemins de fer garanties par le gouvernement fédéral le 31 décembre 1965 se chiffraient par \$1,366,061,500.

Depuis plusieurs années, le gouvernement fédéral aide les expéditeurs en se chargeant d'une partie des tarifs ferroviaires de certaines classes de marchandises transportées entre des régions déterminées au Canada et à l'intérieur de ces régions. En raison de la réduction des taux de transport, les revenus des chemins de fer diminuent et ces derniers reçoivent un certain remboursement grâce aux quatre principaux plans suivants: la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises (S.C. 1959, chap. 27) réduit en faveur des expéditeurs, pour certaines classes de marchandises, la dernière augmentation des taux de transport prescrite en 1958 par la Commission des transports du Canada; la subvention du pont-rail Est-Ouest établit des taux réduits pour certaines marchandises transportées entre l'Est et l'Ouest du Canada; la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (S.R.C. 1952, chap. 174) réduit les taux de transport des marchandises transportées dans les provinces de l'Atlantique et à l'extérieur de ces provinces; et des paiements provisoires autorisés par les recommandations de la Commission royale MacPherson (voir aussi page 849).

Sous-section 1.—Statistique de l'exploitation ferroviaire

Voies ferrées*.—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 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 1964 sont mentionnées dans les éditions subséquentes. En 1965-1966, le National-Canadien a achevé la construction d'une ligne de 12 milles depuis l'embranchement de Froomfield à Sarnia (Ont.) jusqu'à Courtright (Ont.). Au printemps de 1965, on a achevé la pose des rails du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, qui s'étend sur une distance de 377 milles depuis Roma (Alb.) jusqu'à Hay River (T. N.-O.), avec un embranchement de 53 milles aux mines de Pine Point. Les travaux d'empierrement et de soulèvement ont été complétés au milieu de l'été 1966. On a amorcé des négociations avec plusieurs sociétés minières en vue de fournir un service ferroviaire aux gisements de

* La statistique de chaque société figure dans le rapport annuel, *Railway Transport*: Partie III (n° de catalogue 52-209) publié par le Bureau fédéral de la statistique.