

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 la Hollande, les Açores, le Portugal, l'Espagne et l'Italie, un service transcontinental entre Vancouver-San Francisco et Montréal et un service direct reliant Toronto et Honolulu.

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 micro-ondes.

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 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. À 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 1966 se chiffraient par \$1,325,461,500.

Comme on l'a signalé aux pages 854-855, la loi nationale sur les transports (S.C. 1967, chap. 69), dont l'application relève de la Commission canadienne des transports, comporte une politique nationale en matière de transports pour le Canada visant à mettre en œuvre «... un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas». La nouvelle loi est censée assurer aux sociétés ferroviaires plus de liberté pour affronter la concurrence et pour prendre leur essor comme partie intégrante du réseau de transport complexe d'aujourd'hui.

En vertu de la loi, le niveau de 1966 de la subvention du gouvernement fédéral, qui est de 110 millions de dollars par année, diminuera de 14 millions par année jusqu'à sa dispari-