

tion à la fin de 1974. Le tarif du Nid-de-Corbeau applicable aux céréales et à la farine expédiés de l'Ouest du Canada et le tarif applicable en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes restent en vigueur. La subvention dite «pont-rail», qui était versée en vertu de la loi sur les chemins de fer aux principales sociétés ferroviaires pour l'exploitation de lignes traversant le territoire de la région du lac Supérieur à faible trafic, a pris fin à la fin de 1966, mais la réduction de tarifs-marchandises rendue possible par la subvention du pont-rail reste en vigueur. Après une période d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la Partie V de la loi nationale sur les transports et sur autorisation de la Commission canadienne des transports, les sociétés ferroviaires auront la permission d'appliquer des majorations annuelles successives pendant une période de trois ans à leurs tarifs-marchandises dans le territoire auquel s'appliquait antérieurement la subvention du pont-rail, de façon à rapporter des recettes d'exploitation supplémentaires de trois millions de dollars après un an, de deux millions après deux ans et également de deux millions après trois ans.

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 1966 sont mentionnées dans les éditions subséquentes. En 1967, sur les 235 milles de voie ferrée destinée à permettre l'accès aux ressources de l'Alberta septentrionale, 130 milles ont été terminés et la portion restante de cette ligne, qui doit être exploitée par le National-Canadien en vertu d'un bail conclu avec le gouvernement de l'Alberta, était en voie d'aménagement. Dans le nord-ouest de l'Ontario, un embranchement de 67 milles, s'étendant d'Amesdale à Bruce Lake, dans le district de Kenora, était presque terminé; il était censé entrer en service au début de 1968. Il en était de même de la ligne de 12 milles s'étendant du voisinage de Stall Lake jusqu'au voisinage d'Osborne Lake, dans le district du Pas, au Manitoba, et de la ligne de 17 milles reliant les abords de Watrous au voisinage de Guernsey, dans le district minier de Regina, en Saskatchewan. La mise en exploitation de ces deux lignes était prévue pour mars 1968. En outre, le National-Canadien a construit 100 milles de voies de service privées et d'embranchements industriels en vue de desservir de nouvelles installations de fabrication, d'entreposage et de distribution réparties le long de sa ligne.

* 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.