

National, propriété de l'État, est le service d'utilité publique le plus vaste au Canada et il possède le réseau ferroviaire le plus long. Il dessert les dix provinces ainsi que la région du Grand Lac des Esclaves, dans les Territoires du Nord-Ouest. Il exploite en plus un service de transports routiers, une flotte de caboteurs, une chaîne de grands hôtels et de stations de villégiature, un service de télécommunications et un service aérien régulier intérieur et international qui constitue une filiale autonome (Air Canada). Le Canadien Pacifique est une société à capital social qui exploite un réseau ferroviaire dans huit provinces. Comme le Canadien National, à qui il fait d'ailleurs concurrence, il exploite diverses formes de transport; il possède une flotte de navires fluviaux, de long-courriers et de caboteurs, une chaîne d'hôtels ouverts toute l'année et des stations de villégiature, un service de télécommunications et un réseau aérien intérieur et international. Le *British Columbia Railway* (antérieurement le *Pacific Great Eastern Railway*) exploite un réseau de plus de 1,000 milles entre North Vancouver et Fort Nelson, dans le nord-est de la Colombie-Britannique. Le *Northern Alberta Railway*, qui appartient au CN et au CP, couvre la région au nord d'Edmonton d'un réseau de 900 milles. Le nord de l'Ontario est desservi par l'*Ontario Northland Railways*, société appartenant à la province, qui dispose d'un réseau de 600 milles s'étendant de North Bay à Moosonee, et par la société privée *Algoma Central Railway*, qui exploite pour sa part une ligne de plus de 300 milles entre Sault-Sainte-Marie et Hearst.

En 1972, un nouveau service de passagers entre les États-Unis et le Canada a été inauguré par la *National Railroad Passenger Corporation* (AMTRAK). Le premier train international d'Amtrak - le «Pacific International» - a fait son premier voyage le 17 juillet, entre Seattle (Wash.) et Vancouver (C.-B.). Son service Montréal - Washington en passant par New York, Springfield (Mass.), de même que par des stations de villégiature au New Hampshire et au Vermont, a débuté le 29 septembre 1972.

Sur le total des recettes des chemins de fer enregistrées au Canada en 1971, le Canadien National figure pour 51.1% et le Canadien Pacifique pour 36.5%. Le *Quebec North Shore and Labrador Railway*, construit à l'origine pour transporter le minerai et les concentrés des mines de fer des régions de Schefferville et de Wabush au Québec et au Labrador vers les installations de transport par eau situées sur le Saint-Laurent, figure pour 2.9%. Les autres sociétés ferroviaires qui ont fourni plus de 1.0% du total sont le *British Columbia Railway* (2.1%) et l'*Ontario Northland* (1.1%).

Malgré la concurrence de la route et des airs pour le transport des personnes et des marchandises, les chemins de fer, encore indispensables pour transporter des produits en vrac, sont nécessaires à l'exploitation des ressources naturelles situées dans les régions isolées du Canada. Les seuls vrais concurrents ont été les pipelines pour le transport à bon marché, sur de longues distances, des produits pétroliers et gazeux.

Ces dernières années, l'emploi de plus en plus répandu du conteneur a favorisé l'intégration des divers modes de transport, par rail, par route, par eau et autres. Toutefois, comme les deux principaux réseaux du Canada sont déjà engagés dans différentes formes de transports, ils sont dans une excellente position face à la concurrence actuelle et aux tendances qui se dessinent dans le monde des transports. Au cours de ce siècle, les chemins de fer canadiens sont passés de la situation de quasi-monopole pour le transport des marchandises et des personnes par rail, par une étape de concurrence serrée avec les autres moyens de transport, à la situation actuelle de coopération et de coordination. Cette dernière situation permet à chaque mode de transport de se limiter à la fonction particulière qu'il remplit le plus efficacement, ce qui permet d'obtenir des services de transport aussi efficaces et économiques que possible.

### 15.2.1 Aide de l'État

Au dix-neuvième siècle, les gouvernements encourageaient la construction de chemins de fer afin d'assurer un moyen de transport et de communication d'un bout à l'autre du Canada. Les promoteurs du secteur privé ont obtenu de l'aide sous forme de concessions de terrains, de versements en espèces, de prêts ou d'achat d'actions. Depuis la création du Canadien National les émissions d'obligations, sauf celles relatives au matériel roulant, ont été garanties par le gouvernement fédéral. Des administrations provinciales avaient garanti les obligations de certaines sociétés ferroviaires qui ont été incorporées par la suite au CN. Lorsque ces obligations parviennent à échéance ou doivent être remboursées, le CN les acquitte en grande partie au moyen des sommes recueillies lors d'émissions de nouvelles obligations garanties par le gouvernement fédéral. Au 31 décembre 1972, les obligations des sociétés ferroviaires garanties par le gouvernement fédéral s'élevaient à 810 millions de dollars.