

comporte une distinction injuste et à formuler à cet égard une conclusion dont il sera fait rapport à l'Administration.

Au Canada, les lois relatives au cabotage réservent le mouvement des navires d'un point à un autre aux navires canadiens ou britanniques, selon la zone en question. Pour qu'un navire d'un pays étranger puisse faire du cabotage, une demande doit être présentée au ministère du Revenu national en vue d'obtenir une dispense. Dans ces circonstances, on fait appel à la Commission pour qu'elle informe le ministre de la possibilité ou non-possibilité de recourir à un navire canadien.

La Commission administre en outre les subventions versées par le gouvernement fédéral pour l'entretien de certains services de cabotage et de navigation intérieure. Le tableau 15.1 donne le montant net de ces subventions versées au cours de l'année terminée le 31 mars 1974.

## 15.2 Transports ferroviaires

Le système ferroviaire canadien se compose essentiellement de deux réseaux transcontinentaux, complétés par un certain nombre de réseaux régionaux. Le Canadien National, propriété de l'État, est le service d'utilité publique le plus vaste au Canada et il possède le plus long réseau ferroviaire. Il dessert les 10 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 par actions 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, un service de camions, une chaîne d'hôtels ouverts toute l'année et des stations de villégiature, un service de télécommunications et un service aérien intérieur et international. Par l'entremise d'une filiale (Canadian Pacific Investments Limited), il détient d'importants intérêts dans les mines (Cominco Ltée), le pétrole et le gaz, les produits forestiers, le secteur immobilier et secteurs connexes, l'hôtellerie et la restauration, et la sidérurgie et activités connexes. Le *British Columbia 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 en commun 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 outre, la *National Railroad Passenger Corporation* (AMTRAK) a inauguré entre les États-Unis et le Canada des services de passagers dont l'un relie Seattle (Wash.) et Vancouver (C.-B.), et l'autre Montréal (Qué.) et Washington (D.C.) en passant par New York, Springfield (Mass.), et par les stations de villégiature du New Hampshire et du Vermont.

Sur le total des recettes des chemins de fer enregistrées au Canada en 1973, le Canadien National figure pour 52.7% et le Canadien Pacifique pour 36.4%. Le *Quebec North Shore and Labrador Railway*, construit 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 2.4%. Les autres sociétés ferroviaires qui interviennent pour plus de 1.0% du total sont le *British Columbia Railway* (2.2%) et l'*Ontario Northland Railway* (1.0%).

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 véritables concurrents ont été les pipelines pour le transport à bon marché, sur de longues distances, des produits du pétrole et du gaz.

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 transport, ils sont dans une excellente position pour faire face à la concurrence actuelle et aux