

tendances qui se dessinent dans le mode des transports. Au cours du dernier 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. Grâce à cette dernière formule, chaque mode de transport peut 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 XIX^e 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, ses 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 sont remboursées, le CN en acquitte une grande partie au moyen des sommes recueillies lors d'émissions de nouvelles obligations garanties par le gouvernement fédéral. Au 31 décembre 1974, les obligations des sociétés ferroviaires garanties par le gouvernement fédéral s'élevaient à \$596 millions.

La Loi nationale sur les transports prévoit le versement aux sociétés ferroviaires d'une subvention normale de \$110 millions pour 1967, diminuant par la suite de \$14 millions par an, le dernier paiement étant de \$12 millions en 1974. La Loi permet également aux chemins de fer de présenter des demandes et de recevoir des paiements spéciaux pour les pertes sur les lignes secondaires et les services de trains de voyageurs exploités dans l'intérêt du public. Le montant total de \$159.6 millions pour 1973 représentait des paiements spécifiques aux deux grandes sociétés ferroviaires, paiements qui ont dépassé et remplacé leurs parts de la subvention normale. Les demandes pour 1974 devaient être déposées avant le 30 juin 1975.

Les camionneurs reçoivent du gouvernement fédéral une aide sous forme de subventions au transport des marchandises analogue à celle que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes accorde aux sociétés ferroviaires. Depuis 1969, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique permet d'accorder des subventions à l'égard des marchandises transportées de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de l'île de Terre-Neuve et de la partie du Québec située au sud du Saint-Laurent et à l'est de la route 23 vers des endroits au Canada hors de ce territoire. En octobre 1970, on a autorisé une aide semblable dans le cas du transport routier à l'intérieur de cette région. En avril 1974, une aide sélective a été autorisée à l'égard de certaines marchandises transportées par chemin de fer ou par camion vers des endroits au Canada situés en dehors des territoires; le montant ainsi autorisé équivaut à 50% de la portion du tarif marchandises gagnée à l'intérieur du territoire.

15.2.2 Statistique des transports ferroviaires

Longueur du réseau et matériel roulant. Le tableau 15.2 montre la progression des premières voies principales, qui sont passées de 17,657 milles en 1900 à 44,232 en 1973. Le même tableau donne les statistiques des voies principales et autres, par province et par territoire, ainsi que des voies exploitées par des sociétés canadiennes aux États-Unis pour les années 1969-73.

Le tableau 15.3 indique les wagons marchandises et voyageurs en service en 1972 et 1973. On accroît sans cesse l'aptitude des chemins de fer à transporter des marchandises par l'emploi de locomotives et de wagons plus grands et plus efficaces et par l'accélération des mouvements rendue possible par la modernisation des techniques de manutention et des services aux terminus. Chaque année, des centaines d'unités, principalement des wagons marchandises, sont converties et adaptées à des types particuliers de services, ou encore sont remplacées par un matériel spécialement conçu pour des opérations de remorquage bien précises. Étant donné d'une part la hausse du prix du carburant, et d'autre part l'économie de carburant que permet le chemin de fer, le recours à ce moyen de transport pour l'acheminement des marchandises connaît un regain de popularité. Le transport par conteneurs et le transport rail-route ont également progressé ces dernières années.