

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 des 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 (1 600 km) entre North Vancouver et Fort Nelson, dans le nord-est de la Colombie-Britannique. Le *Northem Alberta Railway*, qui appartient en commun au CN et au CP, couvre la région au nord d'Edmonton d'un réseau de 900 milles (1 400 km). 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 (1 000 km) 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 (500 km) 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 Vermont.

Sur le total des recettes des chemins de fer enregistrées au Canada en 1975, le Canadien National figure pour 53.5% et le Canadien Pacifique pour 36.8%. 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 2.0%. Les autres sociétés intervenant pour plus de 1.0% sont le *British Columbia Railway* (1.8%) 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 dans les régions isolées du Canada. Les seuls véritables concurrents ont été les pipelines, qui offrent un moyen de transport de rechange à bon marché des produits du pétrole et du gaz sur de longues distances.

Ces dernières années, l'emploi de plus en plus répandu du conteneur a favorisé l'intégration des divers moyens de transport, par rail, par route, par eau et autres. Toutefois, comme les deux principaux réseaux ferroviaires du Canada sont déjà engagés dans différentes formes de transport, ils sont dans une excellente position pour faire face à cette forme de concurrence et aux autres tendances qui se dessinent dans l'industrie. Au cours du dernier siècle, les chemins de fer canadiens sont passés d'une situation de quasi-monopole pour le transport des marchandises et des personnes, 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 moyen de transport peut exercer la fonction particulière qu'il remplit le plus efficacement.

15.2.1 Aide de l'État

Au XIX^e siècle, les gouvernements encourageaient la construction de chemins de fer. Les promoteurs du secteur privé ont obtenu de l'aide sous forme de