

concessions de terrains, de versements en espèces, de prêts ou d'achat d'actions. Les émissions d'obligations du Canadien National, sauf celles relatives au matériel roulant, sont 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 1975, les obligations des sociétés ferroviaires garanties par le gouvernement fédéral s'élevaient à \$583 millions.

La Loi nationale sur les transports prévoyait 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. Le montant total de \$217.7 millions pour 1974 représentait des paiements spécifiques aux deux grandes sociétés ferroviaires, paiements qui ont dépassé et remplacé leurs parts de la subvention normale. Les demandes pour 1975 devaient être déposées avant le 30 juin 1976.

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.

## Statistique des transports ferroviaires

### 15.2.2

**Longueur du réseau et matériel roulant.** Le tableau 15.2 montre la progression des premières voies principales, qui sont passées de 17,657 milles (28 416 km) en 1900 à 43,941 milles (70 716 km) en 1975. Il présente également 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 1971-75.

Le tableau 15.3 indique les wagons de marchandises et de voyageurs en service en 1974 et 1975. 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 la modernisation des techniques de manutention et des services aux terminus. Chaque année, des centaines d'unités, principalement des wagons de 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.

**Marchandises payantes.** Le total des marchandises transportées par toutes les sociétés ferroviaires de transport public (y compris les chargements canadiens et les arrivages en provenance des raccords américains) pour 1974 et 1975 figure au tableau 15.4 selon les groupements de marchandises adoptés en 1970 et qui sont fondés sur la Classification type des produits de Statistique Canada. Bien qu'il y ait jusqu'à un certain point solution de continuité avec les données