

détient d'importants intérêts dans les mines (Cominco Ltée, par exemple), le pétrole et le gaz, les produits forestiers, le secteur immobilier et les secteurs connexes, l'hôtellerie et la restauration, et la sidérurgie et les activités connexes. Le *British Columbia Railway* exploite un réseau de plus de 2 045 kilomètres 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 1 484 km. Le nord de l'Ontario est desservi par l'*Ontario Northland Railways*, société appartenant à la province, qui dispose d'un réseau de 925 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 500 km entre Sault-Sainte-Marie et Hearst.

En outre, la *National Railroad Passenger Corp.* (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 1976, le Canadien National figure pour 54,5% et le Canadien Pacifique pour 36%. 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%. Les autres sociétés intervenant pour plus de 1% sont le *British Columbia Railway* (1,7%) et l'*Ontario Northland Railways* (1,1%).

Malgré la forte concurrence de la route et des airs, les chemins de fer, encore indispensables pour transporter des produits en vrac, sont nécessaires à l'exploitation des ressources naturelles dans les régions isolées. Les seuls véritables concurrents ont été les pipelines, qui offrent un moyen de transport terrestre de rechange à bon marché des produits du pétrole et du gaz sur de longues distances.

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. Les deux principaux réseaux ferroviaires du Canada sont déjà engagés dans différentes formes de transport. Ils sont passés d'une situation de quasi-monopole à une situation de concurrence serrée, puis à la situation actuelle de coopération et de coordination avec les autres moyens de transport.

### 15.2.1 Aide de l'État

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les gouvernements encourageaient la construction de chemins de fer. 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. 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 1976, les obligations des sociétés ferroviaires garanties par le gouvernement fédéral s'élevaient à \$574 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 \$255,7 millions pour 1975 représentait des paiements spécifiques aux deux grandes sociétés ferroviaires, paiements qui ont dépassé et remplacé leurs parts de la subvention normale. Les demandes pour 1976 devaient être déposées avant le 30 juin 1977.

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