

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 de ces régions; le montant ainsi autorisé équivaut à 50% de la portion du tarif marchandises gagnée à l'intérieur de la région en question.

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 28 416 kilomètres en 1900 à 70 471 km en 1976. 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 1972-76.

Le tableau 15.3 indique les wagons de marchandises et de voyageurs en service en 1975 et 1976. 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 augmenté.

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 raccordements américains) pour 1975 et 1976 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 précédentes, cette nouvelle classification permet de meilleures comparaisons avec d'autres séries comme celles sur les transports par eau, les importations et les exportations, qui sont établies d'après la même classification.

Composition du capital et finances. Les tableaux 15.5 - 15.8 donnent des renseignements sur les investissements portant sur les voies et le matériel, sur les recettes et frais d'exploitation et sur le revenu net de toutes les sociétés ferroviaires de transport public au Canada, à l'exception du *Cartier Railway* pour lequel on ne dispose pas de données. La statistique des transports fait une distinction entre les dépenses et les frais. Dans les données ci-après, le terme frais représente le coût des services de transport ferroviaire et des services connexes, y compris l'entretien et la dépréciation des installations.

La composition du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada figure au tableau 15.6, et des renseignements financiers sur les opérations au Canada et aux États-Unis au tableau 15.7. Les recettes et les frais comprennent ceux des messageries et des communications commerciales ainsi que du transport rail-route. Les impôts courus et les loyers sont imputés sur les frais d'exploitation.

Les valeurs totales des recettes et des frais d'exploitation des chemins de fer assurant le transport public au Canada (le *Cartier Railway* non compris) ont continué à progresser, atteignant des niveaux records en 1976; par rapport à 1975, les recettes ont augmenté de 16.8% et les frais d'exploitation de 9.8% (chiffres établis d'après le tableau 15.8). En 1976, on a enregistré des recettes d'exploitation nettes de \$116.6 millions.