

provisoire, c'est-à-dire d'une réduction de tarif de 7.5%, jusqu'au 31 août 1979. Depuis cette date, l'aide porte exclusivement sur les marchandises désignées.

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 69 967 km en 1977. 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 1973-77.

Le tableau 15.3 indique les wagons de marchandises et de voyageurs en service en 1976 et 1977. 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 transport 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 1976 et 1977 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.

Composition du capital et finances. Les tableaux 15.5 - 15.8 fournissent des chiffres sur les investissements dans les voies et le matériel, les recettes et les frais d'exploitation et 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 dépenses et frais. Les frais représentent le coût du service de transport ferroviaire et des opérations connexes, notamment l'entretien et la dépréciation de l'équipement.

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 (ferroviaire) routier. Les impôts courus et les loyers sont imputés sur les frais d'exploitation.

Les recettes et les frais d'exploitation des chemins de fer assurant le transport public au Canada (le *Cartier Railway* non compris) ont atteint des niveaux records en 1977; les recettes ont augmenté de 10.8% et les frais d'exploitation de 8.9% (chiffres établis d'après le tableau 15.8). Le revenu d'exploitation net se chiffrait à \$189.0 millions.

Transports routiers

15.3

L'administration fédérale établit des normes de sécurité pour les véhicules automobiles, tandis que les administrations provinciales et territoriales s'occupent de l'immatriculation des véhicules et de la réglementation de la circulation.

Règlement fédéral sur la sécurité

15.3.1

La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, en vigueur depuis janvier 1971, prescrit des normes de sécurité obligatoires pour les véhicules automobiles neufs, fabriqués au Canada ou importés, afin d'assurer un minimum de sécurité des véhicules et de protéger l'environnement. Les normes visent la conception, la construction et le fonctionnement sécuritaire des véhicules en vue de sauver des vies et de prévenir des blessures. La Loi exige que tous les véhicules neufs et les éléments qui les composent soient conformes au