

CHAPITRE XVIII.—TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS.

Le Canada est un pays immense, mesurant près de 4,000 milles de l'est à l'ouest, et sa population comparativement minime de 11,028,000 (population estimative le 1er juin 1936) est parsemée en général le long de sa frontière méridionale. Certaines parties du pays sont isolées des autres par des étendues désertiques, rocheuses, montagneuses et forestières, telles que la contrée située entre le Nouveau-Brunswick et le Québec et les régions au nord des lacs Huron et Supérieur, lesquelles séparent la région industrielle de l'Ontario et du Québec des immenses champs de blé de l'Ouest, et les barrières dressées par les montagnes de la Colombie Britannique. Dans un pays comme le nôtre, dont la population produit, comme nos agriculteurs de l'Ouest, principalement pour l'exportation ou, comme nos manufacturiers, surtout pour la consommation dans les parties éloignées du pays, un système de transports peu coûteux est une nécessité absolue. Avant 1850, lorsque les cours d'eau constituaient les moyens essentiels de transport, les affaires demeuraient durant tout l'hiver dans un état de stagnation relative, pendant que ces voies de communication étaient bloquées par les glaces. C'est alors qu'on songea aux chemins de fer comme moyen adéquat de développement économique du Canada, et surtout pour donner accès aux vastes terres fertiles de l'Ouest canadien qu'il s'agissait de coloniser. La construction du chemin de fer Canadien Pacifique contribua à donner au Canada son unité économique et les autres transcontinentaux à lui donner de l'ampleur.

Les transports par voies ferrées, quoique essentiels dans un pays comme le Canada, sont néanmoins coûteux pour les marchandises lourdes et volumineuses, de même que pour les faibles distances où le coût de la manutention répétée surpasse celui du transport réel. Pour le transport du fret volumineux, l'on dut songer à l'amélioration des communications par eau et l'on se livra à différentes entreprises, telles que l'approfondissement et la réfection du canal Welland, le creusement des canaux du St-Laurent et du chenal entre Montréal et Québec et l'utilisation de la route de la baie d'Hudson. Pour le trafic-marchandises sur les faibles distances le camion-automobile, qui circule sur le réseau toujours croissant des routes améliorées, fournit un service dont la proportion augmente continuellement. Quant aux régions inaccessibles éloignées des chemins de fer, l'aéroplane y pourvoit en ajoutant considérablement aux facilités de transport.

Afin d'apprécier la valeur de chacun de ces moyens de transport à ce point de vue, ce chapitre de l'Annuaire a été remanié et corrigé. Les quatre principaux moyens de transport, à savoir, le rail, la route, l'eau et l'air, font le sujet des parties II, III, IV et V du chapitre. Dans chaque partie la disposition est faite de manière à montrer: (1) le matériel d'exploitation, l'outillage et les facilités disponibles; (2) le coût imputable au peuple canadien et (3) le trafic opéré ou les services rendus, en autant que des statistiques sont établies pour chaque item. Malheureusement cette disposition comporte quelques lacunes assez sérieuses dans les renseignements présentement disponibles; ces dernières sont indiquées dans les parties respectives.

Aux points de vue social et économique, le développement des communications ne manque pas moins d'importance dans un pays si vaste où les centres de population sont si épars. L'administration postale constitue un éminent facteur de solidarité entre la population des différentes provinces du Dominion, quoique son rôle soit assez généralement méconnu; en outre, la radio contribue à l'obtention de ce même