

nelles difficultés. Diverses parties du pays sont isolées les unes des autres par des zones forestières montagneuses et rocheuses, telles que la contrée située entre le Nouveau-Brunswick et le Québec, les régions septentrionales du lac Huron et du lac Supérieur, qui séparent les secteurs industriels de l'Ontario et du Québec des régions agricoles des Prairies, et les barrières dressées par les montagnes de la Colombie Britannique. Dans un tel pays, avec une population si clairsemée et ne produisant à peu près que pour l'exportation, comme les agriculteurs de l'Ouest ou les manufacturiers qui produisent principalement pour la consommation dans les parties éloignées du pays, un transport peu coûteux est une première nécessité.

Pour mettre en lumière la valeur de chacun de ces moyens de transport, le présent chapitre de l'Annuaire, après avoir traité dans la partie I du contrôle du Gouvernement sur les transports et les communications, étudie en particulier, dans les parties II, III, IV et V respectivement, les quatre principaux moyens de transport: le rail, la route, l'eau et l'air. Chaque partie est conçue de façon à montrer: (1) le matériel d'exploitation, l'outillage et les facilités; (2) ce qu'il en coûte au peuple canadien; et (3) le trafic ou les services rendus, dans la mesure où il existe des statistiques sur chaque item. Cette disposition fait ressortir malheureusement certaines lacunes assez graves dans les renseignements présentement disponibles; ces lacunes sont indiquées dans les parties respectives.

Non moins important, du point de vue social et économique, est le développement des communications dans un pays si vaste et dont les centres de population sont si épars. La poste a été un facteur important bien que peu reconnu de solidarité entre la population des différentes parties du Dominion, et la radio vient maintenant contribuer à la poursuite de ce même objet désirable; quant au télégraphe et au téléphone, ils ont fortement concouru à abolir les distances—le téléphone rural ayant particulièrement contribué à la vie sociale et économique des campagnes. La presse, elle aussi, secondée par des communications télégraphiques et par câble à bon marché et par un tarif postal peu élevé sur les matières de deuxième classe dans toutes les parties du pays, a énormément contribué à développer le sentiment national. Ces moyens de communication sont étudiés dans les parties VI, VII, VIII et IX.

PARTIE I.—CONTRÔLE DU GOUVERNEMENT SUR LES MOYENS DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION

Section 1.—Contrôle du Gouvernement sur les moyens de transport

Avec l'essor moderne des nouvelles méthodes de transport, il importe de plus en plus de comprendre que les nombreux moyens de transport—le rail, la route, l'eau et l'air—sont ou doivent être des parties relatives d'un tout complet. Chaque mode trouve place quand il s'agit d'assurer efficacement le transport nécessaire au Canada. Le Ministère fédéral des Transports fut organisé le 2 novembre 1936, sous l'autorité du c. 34 des statuts de 1936, afin d'unifier sous un seul ministère le contrôle et la surveillance des chemins de fer, des canaux, des ports, de la marine et de la navigation, de l'aviation civile et de la radio.

Les entreprises de transports et communications constituent, généralement parlant, un "monopole naturel", i.e. un type d'entreprises qui peut servir le public plus efficacement et économiquement lorsqu'une ou quelques compagnies contrôlent un type particulier de service à travers le pays. C'est pourquoi il y a eu une forte