

de stations de villégiature, et un service aérien régulier reliant toutes les principales villes de l'Amérique du Nord et de l'Europe. Son principal concurrent, le Pacifique-Canadien, société par actions, exploite un réseau transcontinental, un réseau télégraphique national relié au monde entier, une grande flotte de navires intérieurs, de caboteurs et de long-courriers, des hôtels ouverts toute l'année ou en saison, un réseau intérieur de lignes aériennes qui constitue une des plus grandes entreprises de transport aérien de marchandises au monde, un service aérien transpacifique assurant des relations avec l'Orient et les antipodes, un service aérien entre le Canada et le Mexique, le Pérou, le Chili et l'Argentine, une ligne polaire reliant Vancouver et Amsterdam, un service transatlantique entre le Canada et le Portugal, l'Espagne et l'Italie, et un service transcontinental restreint (une envolée quotidienne, aller et retour) entre Vancouver et Montréal. La société exploite aussi un service international de messageries ainsi qu'un réseau intérieur de transport par camion et autobus.

Le *Pacific Great Eastern Railway*, qui appartient au gouvernement de la Colombie-Britannique, exploite, dans la région de la Rivière la Paix du Nord-Est de la province, une ligne de 788.6 milles entre Vancouver-Nord et Fort St. John et une ligne secondaire entre Chetwynd et Dawson Creek. L'achèvement, en 1958, du tronçon septentrional de cette ligne a ouvert l'immense région intérieure de la province et a mené à terme la plus vaste entreprise de construction ferroviaire qu'ait vue l'Amérique du Nord depuis vingt ans. Lorsqu'en mai 1959 s'est terminé le dernier relais du réseau hertzien, le *Pacific Great Eastern Railway* est devenu le premier chemin de fer du continent à fonctionner entièrement par radiocommunication.

La statistique des sous-sections 1 à 3 comprend les services de toutes les compagnies ferroviaires du Canada, y compris le trafic-marchandises et voyageurs interurbain des sociétés électro-ferroviaires. Les détails relatifs au National-Canadien sont exposés séparément à la sous-section 4. Un article spécial sur l'unification et l'organisation du National-Canadien figure dans l'*Annuaire* de 1955, pp. 859 à 866.

Sous-section 1.—Lignes et matériel

Bien que la construction du premier chemin de fer canadien,—la ligne de 14½ milles entre Laprairie et Saint-Jean (P.Q.)—eût commencé en 1835, le Canada ne comptait que 66 milles de voie ferrée en 1850. La première grande période d'aménagement a eu lieu entre 1850 et 1860, au moment où le Grand-Tronc et le *Great-Western*, de même que plusieurs lignes moins considérables, ont été établies. La construction de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien a marqué une autre période d'expansion rapide durant les décennies 1870 et 1880. Le Grand-Tronc-Pacifique, le Transcontinental-National et le Canadien-Nord se sont aménagés entre 1900 et 1917, dernière grande période ferroviaire.

Depuis 1920, il n'y a eu qu'augmentation graduelle des voies simples. Toutefois, la récente installation de plusieurs grandes entreprises industrielles dans des régions privées de moyens de transport a appelé la construction de lignes secondaires. Celles qui ont été ouvertes jusqu'en 1956 sont énumérées dans l'*Annuaire* de 1957-1958, p. 837, et celles qui l'ont été en 1957 et 1958, dans l'*Annuaire* de 1959, p. 796. En 1959, le tronçon oriental (133 milles) de la ligne secondaire de Chibougamau construit par le National-Canadien de Saint-Félicien au lac Caché (P.Q.), a été officiellement ouvert; le tronçon occidental (de Beattyville à Chibougamau) a été terminé en 1957, permettant la mise en valeur de régions riches en minéraux et les reliant aux centres industriels de la province. En 1961-1962, on établira un autre embranchement de cette ligne pour desservir les mines du lac Mattagami, dans le nord-ouest du Québec. Il aura 60 milles de long et coûtera environ \$9,660,000. La ligne de 52 milles entre les lacs Optic et Chisel (Man.), qui a coûté \$8,800,000 et relie une entreprise d'extraction de métaux communs à la fonderie de Flin Flon a été parachéevée en septembre 1960.

Si ces nouvelles lignes ont fort allongé les lignes simples exploitées au cours des dernières années, d'autres lignes, déficitaires, ont été abandonnées. Ainsi, la longueur des lignes nouvelles ne se reflète pas complètement dans les totaux du tableau 1.