

**Aide de l'État aux chemins de fer.**—Afin de permettre la construction de chemins de fer privés en prévision de la colonisation ou à travers des régions peu peuplées où le trafic n'était guère considérable, les gouvernements fédéral et provinciaux, et même les municipalités, durent fournir une certaine aide, qui consistait généralement en une subvention fixe par mille de voie aménagée et, dans les débuts, en concessions de terres autres que pour l'emplacement des voies. Au fur et à mesure que le pays s'est développé, les inconvénients de la concession de terres sont devenus plus manifestes et l'aide accordée a pris plus souvent la forme d'une subvention par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription d'actions. Plus tard est venue la garantie des obligations et, depuis la création du National-Canadien, toutes les émissions d'obligations du réseau, sauf celles qui s'appliquent au matériel roulant, ont été garanties par le gouvernement fédéral.

Pendant la période d'expansion ferroviaire antérieure à 1918, certaines provinces garantissaient les obligations de lignes de chemins de fer qui, par la suite, ont été incorporées au National-Canadien. A mesure qu'elles arrivent à l'échéance ou sont retirées, ces obligations sont payées par le National-Canadien en grande partie au moyen de fonds obtenus par l'émission de nouvelles obligations garanties par le gouvernement fédéral. Les obligations de chemins de fer garanties par le gouvernement fédéral le 31 décembre 1964 se chiffraient par \$1,367,811,500.

Depuis plusieurs années, le gouvernement fédéral aide les expéditeurs en se chargeant d'une partie des tarifs ferroviaires de certaines classes de marchandises transportées entre des régions déterminées au Canada et à l'intérieur de ces régions. En raison de la réduction des taux de transport, les revenus des chemins de fer diminuent et ces derniers reçoivent un certain remboursement grâce aux quatre principaux plans suivants: la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises (S.C. 1959, chap. 27) réduit en faveur des expéditeurs, pour certaines classes de marchandises, la dernière augmentation des taux de transport prescrite en 1958 par la Commission des transports du Canada; la subvention du pont-rail Est-Ouest établit des taux réduits pour certaines marchandises transportées entre l'Est et l'Ouest du Canada; la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (S.R.C. 1952, chap. 174) réduit les taux de transport des marchandises transportées dans les provinces de l'Atlantique et à l'extérieur de ces provinces; et des paiements provisoires autorisés par les recommandations de la Commission royale MacPherson (voir aussi pp. 827-828).

### **PARTIE III.—TRANSPORTS ROUTIERS\***

Les routes et les véhicules automobiles sont ici traités comme sujets apparentés aux transports. Une introduction résume les règlements provinciaux concernant les véhicules automobiles et la circulation routière.

#### **Section 1.—Règlements provinciaux concernant les véhicules automobiles et la circulation†**

*NOTE.*—Il est évidemment impossible d'exposer ici en détail la masse des règlements de chaque province et territoire. Seules les informations générales les plus importantes sont données. Les sources de renseignements sur les règlements propres à chaque province et territoire figurent aux pp. 844-845.

L'immatriculation des véhicules automobiles et la réglementation de la circulation relèvent des gouvernements provinciaux et territoriaux. Les règlements communs à toutes les provinces et territoires sont résumés ci-dessous.

\* Revu, sauf indication contraire, à la Division des transports et des finances publiques. Section des transports, Bureau fédéral de la statistique.

† Revu afin de tenir compte des renseignements fournis par les diverses administrations provinciales intéressées.