

La Loi nationale sur les transports prévoit le versement aux sociétés ferroviaires d'une subvention normale de \$110 millions pour 1967, diminuant par la suite de \$14 millions par an, le dernier paiement étant de \$12 millions en 1974. La Loi permet également aux chemins de fer de présenter des demandes et de recevoir des paiements spéciaux pour les pertes sur les lignes secondaires et les services de trains voyageurs exploités dans l'intérêt du public. Le montant total de \$125.5 millions pour 1972 représentait des paiements spécifiques aux deux grandes sociétés ferroviaires, paiements qui ont dépassé et remplacé leurs parts de la subvention normale. Les demandes pour 1973 doivent être présentées avant le 30 juin 1974.

Les camionneurs reçoivent du gouvernement fédéral une aide sous forme de subventions au transport des marchandises analogue à celle que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes accorde aux sociétés ferroviaires. Depuis 1969, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique permet d'accorder des subventions à l'égard des marchandises transportées de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de l'île de Terre-Neuve et de la partie du Québec située au sud du Saint-Laurent et à l'est de la route 23 vers des endroits au Canada hors de ce territoire. En octobre 1970, on a autorisé une aide semblable dans le cas du transport routier à l'intérieur de cette région.

### 15.2.2 Statistique des transports ferroviaires

**Longueur du réseau et matériel roulant.** La longueur du réseau n'a que peu varié depuis les années 20. Le tableau 15.2 montre la progression des premières voies principales, qui sont passées de 17,657 milles en 1900 à 38,805 en 1920 et à 44,025 en 1972. Le même tableau donne 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 1968-72.

Le tableau 15.3 compare les wagons marchandises et voyageurs en service en 1971 et 1972 à ceux de 1960. Les wagons privés, qui comprennent les wagons des firmes industrielles non ferroviaires comme les sociétés pétrolières ou chimiques ou les sociétés de location qui fournissent des wagons marchandises à une société ferroviaire ou au nom d'une telle société, ont sensiblement augmenté en nombre. Les chiffres relatifs au matériel roulant en exploitation ne rendent pas compte, cependant, du phénomène compensatoire que représente l'emploi de locomotives et de wagons plus grands et plus efficaces ou l'accroissement soutenu de la vitesse des mouvements rendu possible par la modernisation des techniques de manutention et des services aux terminus. Chaque année, des centaines d'unités, principalement des wagons marchandises, sont converties et adaptées à des types particuliers de trafic, ou encore sont remplacées par un matériel spécialement conçu pour des opérations de remorquage bien précises. En 1972, la capacité moyenne de tous les wagons marchandises était de 59.9 tonnes, contre 51.4 en 1960. En outre, bien que le nombre de locomotives diesel électriques en service soit resté relativement stable au cours de cette période, les compagnies ferroviaires ont mis en œuvre un vaste programme pour accroître leur puissance.

**Marchandises payantes.** Le tonnage 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 1971 et 1972 figure au tableau 15.4 selon les groupements de marchandises adoptés en 1970 et qui sont fondés sur la Classification type des marchandises de Statistique Canada. Bien qu'il y ait jusqu'à un certain point solution de continuité avec les données précédentes, cette nouvelle classification facilite la comparaison avec les autres séries sur les transports par eau, les importations, les exportations, etc., qui sont déjà établies d'après la Classification type des marchandises.

**Composition du capital et finances.** Les tableaux 15.5-15.8 donnent des renseignements sur les investissements en voies et en matériel, sur les recettes et frais d'exploitation et sur le revenu net de toutes les sociétés ferroviaires s'occupant de transport public au Canada, à l'exception du *Cartier Railway* pour lequel les données ne sont pas disponibles. La statistique des transports distingue les dépenses et les frais. Dans les données ci-après, le terme «frais» représente les frais afférents au service de transport ferroviaire et aux services connexes, y compris l'entretien et la dépréciation des installations.

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