

les installations de transport par eau situées sur le Saint-Laurent, figure pour 2.1%. Les autres sociétés intervenant pour 1% ou plus sont le *British Columbia Railway* (2.3%) et l'*Ontario Northland Railways* (1.2%).

Malgré la forte concurrence des transports routiers et aériens ces dernières années, les chemins de fer, encore indispensables pour transporter des produits en vrac, sont nécessaires à l'exploitation des ressources naturelles dans les régions isolées. Les seuls véritables concurrents ont été les pipelines, qui offrent un moyen de transport terrestre de rechange à bon marché des produits du pétrole et du gaz sur de longues distances.

L'emploi de plus en plus répandu du conteneur a favorisé l'intégration des divers moyens de transport, par rail, par route, par eau et autres. Les deux principaux réseaux ferroviaires du Canada sont déjà engagés dans plusieurs formes de transport. Ils sont passés d'une situation de quasi-monopole à une situation de concurrence serrée, puis à la situation actuelle de coopération et de coordination avec les autres moyens de transport.

VIA Rail Canada Inc. a été constituée en société le 12 janvier 1977. Elle a pour mandat de revitaliser les services de trains voyageurs au Canada et d'en assurer une exploitation rentable, de manière à réduire le fardeau financier de l'État. VIA exerce son activité aux termes d'un contrat avec l'administration fédérale suivant lequel elle doit assurer des services désignés de transport des voyageurs par chemin de fer, au moyen de contrats avec les sociétés ferroviaires pour l'exploitation de trains. C'est une société de la Couronne autonome. Son revenu provient des recettes de transport des voyageurs et des paiements qu'elle reçoit du gouvernement fédéral au titre des contrats de service. A l'exception des services de banlieue, VIA est chargée de tous les services de trains voyageurs interurbains exploités auparavant par le CN et le CP, et elle a intégré les personnels des services voyageurs de ces deux sociétés ferroviaires sous une même administration. Près de 4,000 anciens employés du CN et du CP sont maintenant au service de VIA.

15.2.1 Aide de l'État

Au XIX^e siècle, les gouvernements encourageaient la construction de chemins de fer. Les promoteurs du secteur privé ont obtenu de l'aide sous forme de concessions de terrains, de versements en espèces, de prêts ou d'achat d'actions. Les émissions d'obligations du Canadien National, sauf celles relatives au matériel roulant, sont garanties par le gouvernement fédéral. Des administrations provinciales avaient garanti les obligations de certaines sociétés ferroviaires qui ont été par la suite incorporées au CN. Lorsque ces obligations parviennent à échéance ou sont remboursées, le CN en acquitte une grande partie au moyen des sommes recueillies lors des émissions de nouvelles obligations garanties par le gouvernement fédéral. Au 31 décembre 1977, les obligations des sociétés ferroviaires garanties par le gouvernement du Canada s'élevaient à \$498 millions. Ces dernières années, l'aide fédérale a porté également sur la remise en état des voies d'embranchement et sur l'acquisition et la rénovation du matériel roulant.

La Loi nationale sur les transports prévoyait 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 réclamations et de recevoir des paiements spécifiques pour les pertes sur les lignes secondaires et les services de trains voyageurs. Le montant total de \$275.8 millions pour 1976 représentait des paiements spécifiques aux deux grandes sociétés ferroviaires. Les réclamations pour 1977 devaient être déposées avant le 30 juin 1978.

En septembre 1978, un nouveau programme d'aide au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique a été institué. Il remplace les subventions auparavant versées aux chemins de fer en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et aux camionneurs en vertu du programme d'aide de 1970. Le nouveau programme autorise une aide sélective à l'égard de marchandises désignées provenant de la région et exige que le transporteur réduise ses taux, pratiqués par ailleurs, de 15%. Les transporteurs aériens et les transporteurs par eau sont également visés par le nouveau programme. Les marchandises non désignées pouvaient faire l'objet d'une aide