



Un navire à blé des Grands Lacs  
en chargement à Fort-William.

L'organisation ferroviaire du pays repose sur deux réseaux transcontinentaux: le Pacifique-Canadien, compagnie par actions qui inaugura ses services transcontinentaux en 1885, et le National-Canadien, réseau d'Etat formé en 1919 par la fusion de plusieurs compagnies privées. Leurs grandes artères ont pour tributaires des voies secondaires et locales, dont l'embranchement de Churchill, au Manitoba, qui accède à la baie d'Hudson et celui de la baie James, en Ontario, qui aboutit à Moosonee.

Trois réseaux transcontinentaux distincts ont été aménagés. Commencé peu de temps après la Confédération, le Pacifique-Canadien devait relier les unes aux autres les parties constituantes du nouveau pays. Le Pacifique-Canadien avait reçu une subvention de 25 millions de dollars et 25 millions d'acres de terre (10,4 millions d'hectares) répartis en sections alternées sur une bande de 20 milles (32 km) de chaque côté de l'artère principale. L'Etat livrait ses terres à la colonisation. L'agriculture, dans les Prairies, offrait de grands avantages; le sol était riche et n'exigeait aucun défrichement. A mesure que les pionniers affluaient des Etats-Unis, d'Angleterre et d'Europe, ainsi que des provinces de l'Est, le peuplement gagnait l'arrière-pays.

La vive impulsion donnée à l'aménagement de deux autres réseaux transcontinentaux, le Canadian-Northern et le Grand-

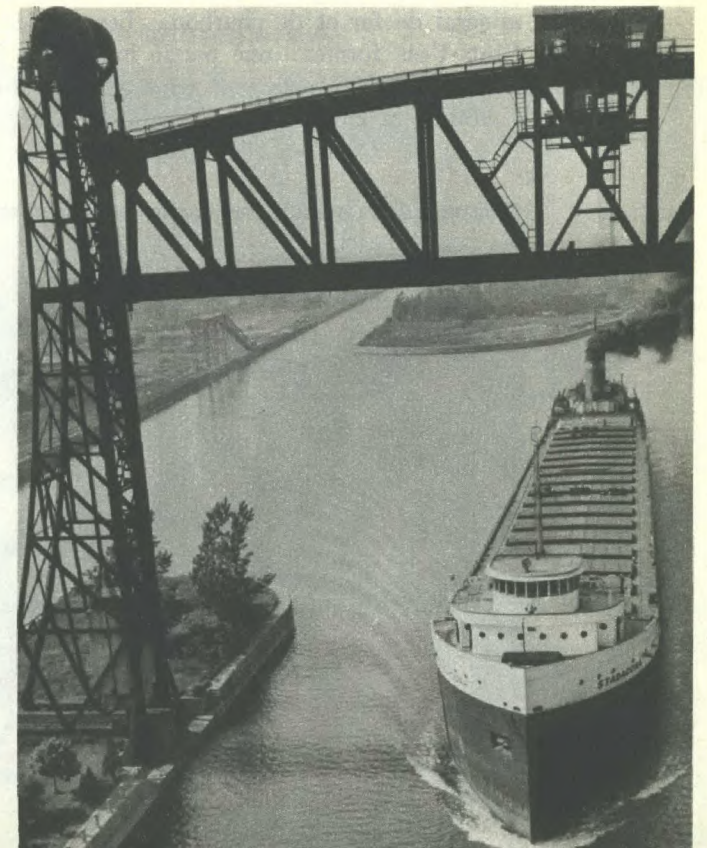
Tronc-Pacifique, trouva son couronnement en 1915. La colonisation rapide des Prairies entraîna la nécessité d'assurer l'expédition des produits agricoles, notamment du blé, hors des provinces de l'Ouest, ainsi que le transport en retour des articles ouvrés de l'Est canadien.

A la suite de cette rapide expansion, les deux nouveaux réseaux se trouvèrent en butte à des embarras financiers. Ils furent étatisés entre 1917 et 1921 et unifiés en 1923 sous le nom de Chemins de fer Nationaux du Canada. Depuis, les deux réseaux existants se sont entendus pour réduire la duplication des services.

Il est vrai que les capitaux immobilisés dans les chemins de fer ont été très considérables, mais ils ont quand même permis de transporter les produits forestiers, agricoles et miniers à des tarifs qui soutiennent avantageusement la comparaison avec ceux de n'importe quel autre pays.

La voie navigable qui relie le Saint-Laurent aux Grands Lacs, grâce aux canaux construits par l'Etat au coût d'environ trois cents millions de dollars, constitue un réseau de navigation intérieure qui pénètre jusqu'à environ 2,000 milles (3.220 km) de la côte. Avec l'achèvement du nouveau canal Welland, en

## La Navigation Fluviale



Un bateau à grain  
des Grands Lacs sur le canal  
Welland entre les lacs  
Erié et Ontario.