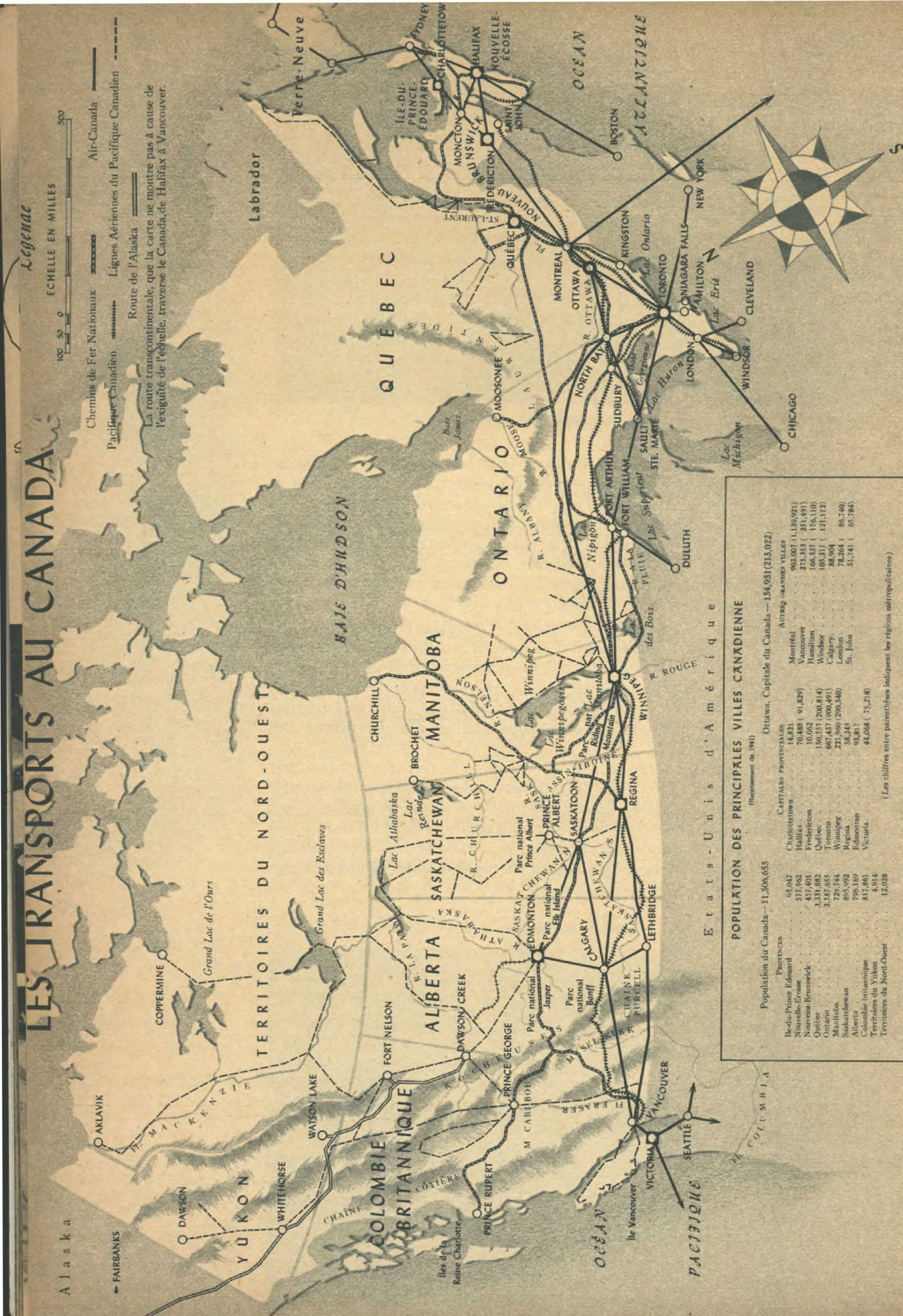




RÉSEAUX DE TRANSPORT

N'eussent été d'amples moyens de transport, le peuplement et le développement économique des vastes régions du Canada auraient été impossibles. Plus peut-être que dans tout autre pays, les transports constituent au Canada l'armature politique et économique de la nation.

Les Chemins de fer

Les 68.174 kilomètres de voie ferrée que possède le Canada ne le cèdent en longueur qu'aux réseaux ferroviaires de deux autres pays, les États-Unis et l'Union soviétique, dont les populations sont de beaucoup supérieures à celle du Canada.

Les services ferroviaires reposent sur deux réseaux transcontinentaux: le Pacifique Canadien, exploité par l'initiative privée, et le National Canadien, exploité par l'État. Dans leurs artères principales se déversent une foule de lignes secondaires et locales, dont l'embranchement de Churchill accédant 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 et achevé en 1885, le Pacifique Canadien devait relier les unes aux autres les parties constitutives du nouveau Dominion. Le Pacifique Canadien avait reçu en subventions 25 millions de dollars et 10,4 millions d'hectares de terre répartis en sections alternées sur une bande de 32 kilomètres de chaque côté de l'artère principale. L'État livrait ses terres à la colonisation. L'agriculture offrait de grands avantages. Le sol était riche et n'exigeait aucun défrichement. A mesure que les pionniers affluaient des États-Unis, d'Angleterre et d'Europe, aussi bien que des provinces de l'Est, le peuplement déferlait sur 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 surtout 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.

L'expansion ferroviaire ayant atteint le point de saturation, les deux nouveaux réseaux se trouvèrent bientôt en butte à des embarras financiers, d'où leur étatisation et leur unification, entre 1917 et 1921, sous le nom de Chemins de fer Nationaux du Canada. Depuis, les deux réseaux existants en sont venus à certaine entente afin de réduire la duplication des services.

Si les capitaux placés dans les aménagements ferroviaires ont été très considérables, ils ont permis le transport des produits forestiers, agricoles et miniers à des tarifs qui soutiennent avantageusement la comparaison avec ceux de n'importe quel autre pays.

A l'assaut des Rocheuses...

Chargement de blé à Port Arthur, Ontario.

