

En 1983, l'aéroport le plus actif du Canada quant aux mouvements locaux et le deuxième en importance au point de vue du trafic global a été celui de Saint-Hubert (Qué.) près de Montréal, avec 235,414 mouvements, dont 152,964 mouvements locaux liés à l'entraînement au vol ou à l'aviation de plaisance.

Services aériens commerciaux. Les tableaux 13.2 et 13.3 donnent des statistiques sur les services aériens commerciaux des compagnies d'aviation canadiennes. Au tableau 13.2 figurent des données sommaires sur les opérations de transport aérien des services à horaire fixe et des services d'affrètement pour la période 1978 à 1982, de même que des statistiques d'exploitation et des statistiques financières concernant toutes les opérations de vol. Le tableau 13.3 présente des données comparatives du trafic intérieur et du trafic international observés en 1981 et 1982.

13.3 Transports ferroviaires

Au Canada, les chemins de fer ont commencé à transporter des voyageurs voici près de 150 ans. Construits, au départ, pour relier la côte de l'Atlantique à celle du Pacifique, les principaux chemins de fer du Canada ont contribué pour beaucoup à la colonisation de l'Ouest. Aujourd'hui, ils servent principalement au transport des marchandises, surtout des produits en vrac, destinés aux usines de transformation ou aux marchés. Les services voyageurs qui empruntent les lignes des compagnies ferroviaires sont assurés par une société distincte.

Malgré la forte concurrence des transports routiers et maritimes ces dernières années, les chemins de fer, encore indispensables pour transporter des produits en vrac, facilitent l'exploitation des ressources naturelles dans les régions isolées. Leurs seuls concurrents en ce domaine sont 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.

La croissance rapide de la conteneurisation a stimulé l'intégration du transport par rail, par route, par bateau et autres modes de transport. Les deux principales compagnies de chemin de fer du Canada se sont largement engagées dans plusieurs formes de transport. Elles sont passées d'une exploitation purement ferroviaire à l'exploitation de systèmes de transport multimodal hautement intégrés.

13.3.1 Réseaux ferroviaires

Les systèmes ferroviaires canadiens se composent essentiellement de deux réseaux transcontinentaux, complétés par 30 réseaux régionaux. Le Canadien National, propriété de l'État, est l'entreprise de transport la plus considérable du Canada et possède le plus long circuit de voies ferrées. Il dessert les 10 provinces, de même que la région du Grand lac des Esclaves, dans des Territoires du Nord-Ouest. De son côté, CP Rail, exploité par une société par actions appelée Canadien Pacifique Ltée, assure des services ferroviaires dans huit provinces.

Les entreprises régionales de chemin de fer fournissent des services qui répondent aux besoins spéciaux de leur région respective, notamment en Colombie-Britannique et dans le Nord ontarien. De plus, les réseaux canadiens et ceux des États-Unis assurent des services de correspondance entre les deux pays.

13.3.2 VIA Rail Canada Inc.

VIA Rail Canada Inc., société de la Couronne, exploite des services de trains voyageurs sur les voies du CN et du CP. Constituée en janvier 1977, cette société a pour mandat de revitaliser les services de trains voyageurs au Canada, de les exploiter et de les commercialiser de façon rentable afin de réduire le fardeau financier que l'État assume à l'égard de ces services. VIA Rail exerce son activité aux termes d'un contrat avec l'administration fédérale, selon lequel elle doit assurer des services désignés de transport de voyageurs par chemin de fer, au moyen de contrats avec les sociétés ferroviaires pour l'exploitation des trains. Elle tire ses recettes du revenu des services voyageurs et des versements qu'elle obtient de l'administration fédérale au titre des contrats de service en vigueur. À l'exception des services de banlieue, VIA Rail a charge de tous les services de trains de voyageurs interurbains exploités auparavant par le CN et le CP; elle a intégré sous une même administration les personnels des services voyageurs de ces deux sociétés.

13.3.3 Statistique des transports ferroviaires

Longueur des voies et matériel roulant. Le tableau 13.4 laisse voir l'allongement progressif des premières voies principales, dont la longueur est passée de 28 416 km en 1900 à 70 858 km en 1960 et à 65 819 km à la fin de 1982. Il présente aussi, par province et territoire, des statistiques sur les voies principales et autres et sur les voies exploitées par des sociétés canadiennes aux États-Unis, pour les années 1978 à 1981. Par suite d'un changement apporté au régime obligatoire de déclarations statistiques, on ne dispose pas de données sur les premières voies principales depuis 1982.

Le tableau 13.5 renseigne sur le matériel roulant en service à la fin des années 1978 à 1982. En raison des nouvelles exigences concernant les déclarations statistiques, la même ventilation ne peut être établie à partir de 1982. Toutefois, les nouvelles désignations rendront mieux compte de la modernisation du matériel roulant en usage. Les compagnies ferroviaires augmentent sans cesse leur capacité de transport marchandises en se dotant de wagons et de locomotives plus efficaces, et en modernisant leurs services de manutention et de tête de ligne. Chaque année, des centaines d'unités, principalement des wagons de marchandises, sont converties et adaptées à des types particuliers de services, ou encore sont remplacées par un matériel spécialement conçu pour des opérations de transport bien précises. De même, les trains de voyageurs se font plus légers et plus rapides qu'autrefois, et offrent des services de restauration qui s'inspirent davantage de ceux des