

compagnies aériennes et des comptoirs de repas à emporter, plutôt que des salles à manger des hôtels.

Marchandises payantes. Le total, pour les années 1978-82, des marchandises transportées par les diverses sociétés ferroviaires publiques (y compris les chargements canadiens et les arrivages en provenance des raccordements américains) figure au tableau 13.6, selon les groupements de marchandises adoptés en 1970 et fondés sur la classification type des produits de Statistique Canada. Les données du tableau font ressortir la détérioration du climat économique au cours de la période observée. Parmi les diverses marchandises énumérées dans ce tableau, le blé constitue une exception remarquable, puisque dans son cas le volume de transport s'est accru d'au-delà de 35 %.

Sur la base du tonnage total transporté, omission faite des doubles comptes, les principaux transporteurs de marchandises par rail du Canada en 1982 ont été le Canadien National (36,9 %) et le Canadien Pacifique (32,0 %). Le Quebec North Shore and Labrador Railway, construit pour transporter les minerais et concentrés des mines de fer des régions de Schefferville et de Wabush au Québec et au Labrador vers les installations de transport par eau situées sur le Saint-Laurent, a absorbé 7,8 % du tonnage global. Les autres sociétés ferroviaires ayant transporté au moins 1 % de ce tonnage ont été le British Columbia Railway (3,1 %), l'Ontario Northland Railways (1,9 %) et le Chesapeake and Ohio (1,2 %).

Trafic voyageurs. En 1982, plus de 21,3 millions de voyageurs payants ont emprunté les chemins de fer au Canada. Sur ce total, VIA Rail a transporté 6,2 millions de personnes ou 29,1 % du total. Un an plus tôt, 24,3 millions de personnes avaient voyagé par chemin de fer, et sur ce total 16,6 millions ou 68,3 % étaient des navetteurs. Sur les 7,7 millions de voyageurs interurbains c'est-à-dire non navetteurs, VIA Rail en a transporté 7,1 millions ou 92,4 %. Les données provisoires de 1983 indiquent que la clientèle de VIA Rail s'est chiffrée à 6,5 millions de personnes, en hausse de 5,3 % par rapport à 1982.

La baisse globale de 12,3 % observée dans le nombre des voyageurs ferroviaires de 1981 à 1982 constitue un renversement de la tendance générale à la hausse qui s'est manifestée à partir du creux de 1973, année où le trafic voyageurs des chemins de fer n'avait été que de 19,8 millions de personnes, dont 5,0 millions ou 25,5 % d'interurbains.

13.4 Transports routiers

13.4.1 Réseaux routiers

Chaque province possède un réseau de grandes routes, comprenant des autoroutes et des voies panoramiques. De plus, la Route transcanadienne, achevée en 1962, relie les capitales et les grandes villes du pays, de Victoria sur l'île Vancouver à St. John's (Terre-Neuve). S'embranchant sur la Transcanadienne à l'ouest de Winnipeg, la route de Yellowhead court en direction nord-ouest jusqu'à

Prince-Rupert. Dans le cas des deux provinces situées le plus à l'ouest, les villes du sud sont reliées au Yukon et aux Territoires du Nord-Ouest par diverses grandes routes; parmi ces routes, celle de l'Alaska, qui va de Dawson Creek (Colombie-Britannique) à Fairbanks (Alaska), est la plus ancienne et la mieux connue; on en a célébré le 40^e anniversaire en 1982. Croisant la route de l'Alaska à Whitehorse, la route du Klondike mène de Skagway à Dawson; de là, la route Dempster conduit à Inuvik, dans le delta du Mackenzie. Fort Simpson et Yellowknife ont accès à la Colombie-Britannique par la route Liard, et à l'Alberta par la route du Mackenzie. La route la plus septentrionale de la Saskatchewan est la Semchuck Trail qui s'étend, en hiver, jusqu'aux rives du lac Athabasca. Au Manitoba, il est possible de circuler vers le nord depuis Winnipeg jusqu'à Lynn Lake. Par ailleurs, Red Lake constitue l'extrémité nord du réseau routier de l'Ontario. Au Québec, un grand circuit s'étend à l'est et à l'ouest à partir de Montréal, et au nord jusqu'à Chibougamau.

Dans le sud du Canada, de nombreuses routes rattachent les différentes villes. En divers points le long de la frontière canado-américaine, de grandes routes donnent accès aux États de l'Union voisins du Canada. L'une des principales grandes routes de l'Est canadien est la MacDonald-Cartier ou la 401, qui va de Windsor, dans le Sud-Ouest ontarien, jusqu'à Cornwall d'où elle se prolonge dans le Québec sous le nom de Cartier-MacDonald ou route 20, courant le long de la rive sud du Saint-Laurent jusqu'à Rivière-du-Loup.

Comme complément des réseaux routiers, de nombreux ponts, traversiers et digues coupent à travers d'importantes voies d'eau. Un traversier maritime fait la liaison entre Port-aux-Basques, à Terre-Neuve, et North Sydney, au Cap-Breton; la chaussée de Canso relie l'île du Cap-Breton à la partie continentale de la Nouvelle-Écosse. Dans cette dernière province, les grandes routes sont prolongées par de multiples services de traversier qui les raccordent avec l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve et le Maine. Le long du Saint-Laurent et de la rivière Niagara, un certain nombre de ponts à péage et de services de traversier raccordent l'Ontario avec l'État de New York. Deux ponts et un tunnel unissent Windsor à Detroit. Sur la rivière Saint-Clair, il existe deux services de traversier et un pont à péage. Un autre pont relie les villes jumelles de Sault-Sainte-Marie (Ontario) et Sault-Sainte-Marie (Michigan).

Sur la côte ouest, des traversiers assurent un service entre le secteur continental de la Colombie-Britannique et l'île Vancouver, dans les eaux côtières, et vers différents points du littoral des États-Unis. Leurs genres varient du SeaBus, traversier navetteur qui fait partie du réseau de transport urbain de Vancouver, au service de traversier Prince-Rupert-Skagway qui est un service côtier reliant la route de Yellowhead à celle du Klondike. Ce traversier et d'autres en service dans le passage intérieur remplacent la route le long du littoral très accidenté