

recettes d'exploitation, le facteur de multiplication ayant été de trois entre 1975 et 1985.

De 1961 à 1985, les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation, corrigées pour tenir compte des variations des prix des transports aériens, enregistraient toutes deux un facteur de multiplication de trois. En 1961, les recettes d'exploitation, de même que les dépenses d'exploitation, s'élevaient à environ \$260 millions. En 1985, elles avaient grimpé respectivement à \$857 millions et \$841 millions.

Il y a eu cependant des exceptions à cette tendance à la hausse soutenue. En 1983, par suite du ralentissement de l'économie au Canada et à l'échelle mondiale, les dépenses et les recettes d'exploitation sont demeurées stagnantes par rapport à l'année précédente. La perte s'est élevée à environ \$14 millions. En 1984, l'industrie a de nouveau réalisé des bénéfices, le revenu net enregistré s'étant établi à \$80 millions. En 1985, les recettes d'exploitation ont atteint un sommet de \$5.5 milliards, ce qui représente une augmentation de 8.5 % par rapport à l'année précédente.

13.3 Transports ferroviaires

Au Canada, les chemins de fer ont commencé à transporter des voyageurs il y a 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 chemin de fer, par route, par eau et autres voies. 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 une trentaine de 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 dix provinces, de même que la région du Grand lac des Esclaves, dans les Territoires du Nord-Ouest. De son côté, CP Rail, exploité par une société par actions appelée Canadien Pacifique ltée, assure les services ferroviaires dans huit provinces.

Les entreprises régionales de chemin de fer fournissent des services qui répondent aux besoins particuliers de leur région respective, notamment en Colombie-Britannique et dans le nord de l'Ontario. 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 services en vigueur. À l'exception des services de banlieue, VIA Rail a charge de tous les services de trains 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 Statistiques des transports ferroviaires

Longueur du réseau et matériel roulant. Une nouvelle série statistique sur la première voie principale et le matériel roulant a été présentée avec les données de 1982. Ce changement est le résultat des nouvelles exigences en matière de déclaration imposées par la Commission canadienne des transports.

Le tableau 13.4 donne des statistiques sur le réseau de voies ferroviaires principales exploitées, selon la région, pour les années 1982 à