

1984. Le tableau 13.5 indique le matériel utilisé pour le transport des marchandises et des passagers, au 31 décembre des années 1982 à 1984.

Les compagnies ferroviaires augmentent sans cesse leur capacité de transporter des 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 elles 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 ils offrent des services de restauration qui s'inspirent davantage de ceux des compagnies aériennes et des comptoirs de repas à emporter, que des salles à manger des hôtels.

Marchandises payantes. Le total, pour les années 1980 à 1984, 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. En 1984, la masse de marchandises transportées s'élevait au total à 255 millions de tonnes.

Une proportion considérable des recettes totales a été réalisée par les deux grandes sociétés ferroviaires du Canada, comme l'indique le tableau 13.7. En 1984, le Canadien National représentait 50.1 % de ces recettes, et le Canadien Pacific, 33.4 %.

Passagers transportés. En 1984, 21.9 millions de passagers payants ont voyagé par chemin de fer. Sur ce nombre, VIA en a transporté 6.8 millions ou 30.9 %. On comptait 14.6 millions de navetteurs, soit 66.8 %. Selon les données provisoires pour 1985, les passagers de VIA ont été au nombre de 7.0 millions, soit une augmentation de 3.9 % par rapport à 1984.

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 va en

direction nord-ouest jusqu'à Prince-Rupert. Dans les deux provinces situées le plus à l'ouest, les villes méridionales 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 Semchuk 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, les grandes routes se dirigent vers l'est et vers l'ouest à partir de Montréal, et vers le nord jusqu'à Chibougamau, formant ainsi un vaste cercle.

Dans le sud du Canada, de nombreuses routes rattachent les villes. En divers points le long de la frontière canado-américaine, de grandes routes donnent accès aux États voisins du Canada. L'une des principales grandes routes de l'Est canadien est la MacDonald-Cartier ou route 401, qui va de Windsor, dans le sud-ouest de l'Ontario, jusqu'à Cornwall; de là, elle se prolonge dans le Québec et devient la Cartier-MacDonald ou route 20, qui longe la rive sud du Saint-Laurent jusqu'à Rivière-du-Loup.

Comme complément du réseau routier, ponts, traversiers et digues franchissent 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 traversiers 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 traversiers 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).