

le Canada et l'ensemble de la communauté internationale connaissent un ralentissement économique, les frais d'exploitation et les recettes ont marqué le pas par rapport à l'année précédente. L'industrie a subi une perte d'environ 14 millions de dollars. L'année 1984 a par contre marqué un retour à la rentabilité, les transporteurs connaissant des bénéfices de 80 millions de dollars. L'année suivante, les revenus nets n'ont été que de 4 millions de dollars, mais ils ont augmenté à nouveau en 1986 pour atteindre 88 millions de dollars. Enfin, les recettes d'exploitation ont enregistré un sommet de 6,3 milliards de dollars en 1987, avec des bénéfices estimés à 165 millions de dollars, un niveau jamais atteint auparavant.

**Statistiques sur les aéroports.** Sur un total d'environ 2200 aérodromes que comptait le Canada en 1987, 1 221 détenaient une licence d'exploitation de Transports Canada, ce ministère en exploitant lui-même 144. Ceux-ci comprennent les principaux aéroports tels que l'aéroport international Lester B.-Pearson (aéroport international de Toronto) de même que ceux de Vancouver, de Calgary et de Montréal, ainsi que des aéroports, grands et petits, dispersés un peu partout à travers le pays et jusque dans la région de l'Arctique. Des municipalités et d'autres organismes exploitent les autres aéroports. Les aéroports municipaux desservis par des liaisons régulières peuvent recevoir des subventions d'exploitation du Ministère; celui-ci offre également des subventions d'équipement pour la construction d'aéroports dans les petites localités.

De 1964 à 1980, les mouvements d'aéronefs itinérants ont augmenté régulièrement dans les principaux aéroports disposant d'une tour de contrôle de la circulation aérienne, passant de moins de 1 million à 3,7 millions. Au cours de cette période, l'augmentation annuelle moyenne a été de 8,8%.

Inversement, la croissance des mouvements locaux a été ralentie par certains facteurs négatifs. Au cours des années 1960, l'administration fédérale a supprimé les subventions qu'elle accordait aux étudiants inscrits à des écoles de pilotage, et, au début des années 1970, avec la pénurie du pétrole et l'augmentation correspondante du prix du carburant, le niveau d'activité a subi divers reculs. Enfin, la récession économique du début des années 1980 a contribué à faire baisser davantage ce niveau d'activité. Ces facteurs ont influé sur le nombre de mouvements itinérants dans tous les aéroports. Dans l'ensemble, le nombre d'atterrissages et de décollages enregistrés est tombé de 3,7 millions en 1980 à 3,0 millions en 1985. Toutefois, ce chiffre était remonté à 3,4 millions en 1987.

Parmi les cinq aéroports les plus achalandés en termes de mouvements itinérants, l'aéroport international Lester B.-Pearson (anciennement l'aéroport international de Toronto) est celui qui connaît le plus fort trafic au Canada, ayant enregistré une augmentation des mouvements itinérants de 33,3% entre 1983 et 1987. Les aéroports de Vancouver et de Montréal (Dorval), qui viennent aux deuxième et troisième rangs, ont connu des hausses respectives de 36% et 17,7% durant la même période, tandis que ceux de Calgary et de Victoria, qui se classent aux quatrième et cinquième rangs, ont vu leur nombre de mouvements itinérants s'accroître respectivement de 8,0% et 30,9%.

Pour ce qui est du nombre de voyageurs enregistré en 1987, l'aéroport international Lester B.-Pearson a compté 18,35 millions de passagers, celui de Vancouver, 7,82 millions, et celui de Montréal (Dorval), 5,97 millions. L'aéroport de Calgary a été le quatrième aéroport le plus achalandé cette année-là, ayant accueilli 4,01 millions de passagers, tandis que celui d'Ottawa venait au cinquième rang avec 2,44 millions de voyageurs.

## 13.3 Transport ferroviaire

### 13.3.1 Aperçu historique

L'histoire des chemins de fer au Canada a débuté avec l'inauguration d'une ligne de 26 km reliant Saint-Jean et La Prairie au Québec, le 21 juillet 1836. Vingt-quatre ans plus tard, il y avait plus de 3 200 km de voies ferrées; le Grand Trunk Railway, qui reliait Sarnia, en Ontario, à Rivière-du-Loup, au Québec, en passant par Toronto et Montréal, constituait la plus grande partie de celles-ci. Un chemin de fer transcontinental qui raccorderait les chemins de fer des Maritimes à celui du Grand Trunk et qui prolongerait ce dernier vers l'ouest est alors devenu un élément important du projet de Confédération.

Les provinces de l'Atlantique avaient investi des sommes considérables dans la construction de chemins de fer dans l'espoir de les raccorder éventuellement à celui du Grand Trunk; ces provinces voyaient naître dans le projet de Confédération la possibilité de devenir partie intégrante d'un réseau national de transport ferroviaire. La promesse de la construction d'un tel chemin de fer ayant été écrite dans l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* de 1867, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick se sont joints à la Confédération. L'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération en 1873 lorsque le gouvernement du Dominion a accepté d'absorber la dette qu'elle avait contractée pour construire un chemin de fer.