

possédait 35,8 %. Les 10 % restants étaient la propriété de transporteurs des catégories II et III.

En 1986, il y avait 11,1 % plus de locomotives en service qu'en 1985. Le parc total de wagons servant au transport des marchandises n'a toutefois diminué que de 0,5 % au cours de la même période, pour se situer à 129 509 unités en service en 1986. Même si le nombre total de voitures servant au transport des passagers avait augmenté de près de 1 % en 1986 par rapport à 1985 pour atteindre 1 286 unités, cela représente néanmoins une diminution de 2,3 % par rapport à 1984. Pour plus de renseignements, voir les tableaux 13.4 et 13.5.

**Marchandises payantes.** En 1986, 279 millions de tonnes de marchandises, comprenant les expéditions de transfert canadiennes, ont été transportées par chemin de fer, ce qui représente une augmentation de moins de 1 % par rapport à 1985, mais une diminution de 3,1 % comparativement au total de 1984. Le Canadien National a transporté 38,8 % de ce fret total, contre 29,3 % pour le Canadien Pacifique et 31,9 % pour les transporteurs de la catégorie II.

**Passagers transportés.** En 1986, 23 millions de passagers payants ont voyagé en train. VIA Rail Canada Inc. a transporté 7 millions de voyageurs, soit 30,7 % du total. Les sociétés ferroviaires de la catégorie II en ont transporté 69,3 %, ce qui représente 15,9 millions de voyageurs. Le nombre total de passagers en 1986 était en hausse de moins de 1 % par rapport à 1985, mais de plus de 5 % comparativement à 1984.

**Recettes.** Comme on peut le voir au tableau 13.7, le total des recettes d'exploitation en 1986 était en baisse de 1,3 % comparativement à celui de 1985 et de moins de 1 % par rapport à 1984. Cela s'explique en grande partie par la diminution de l'aide gouvernementale et par une baisse des recettes provenant des opérations de VIA Rail, recettes qui ont régressé constamment de 1984 à 1986. En effet, en 1986, les recettes provenant des services offerts par VIA Rail avaient diminué de 37,4 % par rapport à 1985 et de 39,7 % comparativement à 1984.

**Emploi.** Le niveau de l'emploi a chuté de 7,1 % entre 1985 et 1986, et de 9,4 % entre 1984 et 1986; cette baisse est principalement attribuable à des pertes d'emploi dans les domaines de l'entretien des voies et du matériel, et dans celui des services de transport.

**Énergie et carburant.** Les transporteurs ferroviaires ont utilisé 10,8 % plus d'électricité en 1986 qu'en 1985; l'augmentation par rapport à 1984 est de 56,4 %. De même, l'utilisation de pétrole brut a augmenté de 28,8 % de 1985 à 1986. Par

contre, la consommation de carburant diesel a diminué de 2,9 % au cours de la même période.

**Wagons de chemin de fer utilisés.** Le nombre de wagons utilisés en 1986 a diminué de 2 % par rapport à 1985 et de 4 % depuis 1984. Le nombre de wagons affectés au transport de l'orge en 1986 était en hausse de 113 % comparativement à l'année précédente, alors que le nombre de wagons servant au transport du blé a diminué de 1,9 % durant la même période et de 27,7 % depuis 1984. En 1986, le nombre de wagons transportant du bois à pâte était en baisse de 3,2 % par rapport à l'année précédente, tandis que l'on comptait 398 642 wagons transportant du minerai de fer, ce qui constitue une diminution de 6,4 %. Le nombre de wagons utilisés pour le transport du bois de construction a régressé de 5,5 % en 1986 comparativement à 1985, alors que le nombre de wagons servant au transport de la potasse a augmenté de 3,6 %.

**Transport de marchandises.** La variation du total du fret transporté entre 1984 et 1986 a été de moins de 1 %. Les trains ont transporté 115 % plus d'orge en 1986 qu'en 1985 tandis que le tonnage de blé transporté était en hausse de 2,3 %. Les expéditions de bois à pâte ont légèrement régressé en 1986 par rapport au total enregistré en 1985. Le transport du fer était par ailleurs en baisse de 6,4 %. En 1986, les expéditions de bois de construction ont diminué de 3,3 % par rapport à 1985, alors que les expéditions de potasse ont augmenté de 3,8 %.

## 13.4 Transport routier

### 13.4.1 Réseaux routiers

Les renseignements présentés ici proviennent d'une enquête faite auprès des ministères et organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux qui financent la construction et l'entretien de routes ou qui ont des voies publiques sous leur responsabilité. Les réseaux routiers déclarés sous la compétence des différents niveaux de gouvernement ne comprennent que les tronçons de route qui sont accessibles au grand public.

**Routes fédérales.** En 1986, les routes fédérales au Canada couvraient une distance de 13 806 km, ce qui représente une augmentation de 2,5 % par rapport à 1985. Le réseau routier fédéral a connu une augmentation constante entre 1982 et 1985, passant de 12 784 km à 13 479 km, une hausse de 5,4 %. Entre 1982 et 1986, le nombre de kilomètres de routes relevant de la compétence fédérale s'est accru de près de 8 %.

En 1986, l'administration fédérale a consacré 235,6 millions de dollars au réseau routier au Canada. Ces dépenses étaient en baisse de 5,4 %