

TABLEAU 3.3
EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE AU CANADA ENTRE 1979 et 1982

Année	Variation annuelle %
1979	-
1980	- 1.2
1981	+ 1.2
1982	- 12.2

Sources: Statistics Canada, CP Rail et CN Rail, communications orales.

Le tableau 3.3 illustre l'évolution globale du trafic ferroviaire au Canada. En ce qui concerne le charbon, la situation semble pire. En effet, d'après M. Walter Riva, président de B.C. Coal Ltd, les aciéries japonaises ont ramené leurs importations de charbon canadien à 76% du volume prévu pour l'année 1982-83--(4). M. Riva n'entrevoit pas non plus une reprise de la demande de charbon en 1983, car si les aciéries japonaises, au début de 1980, prévoyaient atteindre un niveau de production de 125 millions de tonnes d'acier, elles envisagent maintenant un maximum de 105 millions de tonnes. Il faut préciser ici que la production totale d'acier en 1982-83, ne dépassera pas 96 millions de tonnes; ceci constitue la première chute sous le niveau des 100 millions de tonnes depuis 1971. Il semble que la récession économique ait frappé là aussi.

3.3 La capacité

En 1980, les sociétés ferroviaires exploitaient chacune en moyenne 11 trains par jour et par sens--(5), autre l'Alberta et Vancouver. Etant généralement admis que, sur une voie simple, la capacité quotidienne est d'environ 15 trains par sens (6,11), la crise de capacité prévue pour 1985 repose donc sur des prévisions de trafic, dont le charbon constituera de loin la fraction la plus importante, comportant un taux de croissance annuelle élevé soit un taux près de 15% entre 1979 et 1985. Or, nous avons déjà indiqué que ces prévisions ne sont pas en voie de réalisation.

- (4) B.C. Coal Chief Lauds proposed Crow Solution, Globe & Mail, Feb. 18, 1983.
- (5) First Minister's Conference on the Economy, Feb. 03, 1982, British Columbia Position on Transportation and Canadian Economic Development, document 800-16/024.