

réaction figuraient pour 26.1% et les autres appareils comme les turbopropulseurs, les hélicoptères et les planeurs, pour le reste.

Les mouvements internationaux en 1975 se sont chiffrés à 262,479, soit une augmentation de 11,356 (4.5%) par rapport à 1974. Les aéroports internationaux de Toronto, Montréal et Vancouver, dans cet ordre, justifiaient de près de 60% du total.

En 1975, l'aéroport canadien le plus actif du point de vue du trafic global a été celui de Saint-Hubert (Qué.) avec un total de 292,929 mouvements, suivi de près par celui de Pitt Meadows (C.-B.) avec 275,691. Ces deux aéroports satellites ont déclaré un nombre élevé de mouvements «locaux» effectués surtout par des appareils légers, principalement des avions-écoles et des appareils pilotés par des amateurs.

**Services aériens commerciaux.** Les tableaux 15.29 et 15.30 donnent les statistiques sur les services aériens commerciaux assurés au Canada par les sociétés aériennes canadiennes dont les recettes annuelles brutes provenant des vols sont supérieures à \$150,000 et par les sociétés étrangères exploitant des services à horaire fixe. Les chiffres des sociétés canadiennes portent sur les services nationaux et internationaux, tandis que ceux des sociétés étrangères portent uniquement sur les milles parcourus et les heures de vol au-dessus du territoire canadien, abstraction faite des passagers et des marchandises en transit au Canada. Le tableau 15.30 donne les chiffres correspondants pour le trafic intérieur et le trafic international en 1974 et 1975.

**Brevets du personnel.** Au 31 décembre 1975, le nombre total de brevets en vigueur au Canada s'élevait à 52,496 contre 51,034 un an auparavant. En voici la répartition pour 1975, les chiffres de 1974 figurant entre parenthèses: pilotes de planeur, 2,054 (1,821); pilotes privés, 33,015 (31,656); pilotes professionnels, 6,705 (6,522); pilotes professionnels de première classe, 826 (876); pilotes de ligne, 3,593 (3,999); navigateurs de bord, 150 (186); contrôleurs de la circulation aérienne, 1,696 (1,818); mécaniciens navigants, 133 (141); mécaniciens d'entretien d'aéronefs, 4,318 (4,009); et pilotes de gyrocoptère, 6 (6).

## 15.6 Transports urbains

Près de 60% de l'activité globale en matière de transports au Canada a lieu dans les régions urbaines, où vit environ 75% de la population. Sur les 8.5 millions de voitures immatriculées en 1974, 5.3 millions circulaient dans les villes et figuraient pour 80% de l'ensemble des déplacements urbains. Les compagnies de transport municipal offrent des services d'autobus, de métro et de tramway, mais en dépit d'importants investissements en installations et en véhicules elles n'ont que partiellement réussi à faire concurrence à l'automobile en raison de la souplesse, du confort et de l'intimité qu'offre cette dernière. Toutefois, la réaction de plus en plus défavorable du public à l'égard de la construction de nouvelles routes et l'inquiétude croissante au sujet de la conservation de l'énergie, de la pollution de l'air et des encombrements causés par les voitures ont redonné une nouvelle importance aux transports publics.

Bien que les compétences en matière de transports urbains se situent surtout aux niveaux provincial et municipal, le gouvernement fédéral révisé actuellement ses politiques des transports en s'attachant d'une façon particulière à leurs répercussions sur les régions urbaines. Les aéroports, les ports et les services ferroviaires sont les principaux éléments dont on se préoccupe au palier fédéral, mais des initiatives ont été prises également dans le domaine des transports urbains. Des moyens de fournir une aide directe accrue aux transports urbains sont actuellement à l'étude, et la taxe d'accise sur les grosses voitures a été relevée à titre de mesure d'économie de l'énergie. Le ministère des Transports a créé une Direction de la recherche sur les transports urbains en vue d'améliorer la gestion de la circulation et les transports publics.