

mouvements d'appareils ont été enregistrés. Les 136 aéroports de moindre envergure non dotés d'une tour de contrôle, qui déclarent les mouvements quotidiens, en ont enregistré 2,146,676.

L'Aéroport international de Toronto a conservé la première place pour le nombre de mouvements itinérants avec 235,998; il était suivi par l'Aéroport international de Vancouver avec 211,102, et par celui de Montréal (Dorval) avec 157,711. L'augmentation à l'Aéroport international de Vancouver représentait plus du double de celle enregistrée à Toronto. Par ailleurs, la baisse de 30,149 mouvements à l'Aéroport international de Montréal (Dorval) résultait du transfert des vols internationaux à l'Aéroport international de Mirabel.

Les aéronefs légers pesant moins de 1 814 kilogrammes ont continué à justifier de la majeure partie de l'ensemble des mouvements itinérants en 1976. Les aéronefs lourds comme les Boeing 707 et 747, les DC-10 et les Tristar intervenaient pour 150,764 mouvements. Les aéronefs à moteur à piston justifiaient de la plus grande part (60.9%) de l'ensemble des mouvements itinérants. Les avions à réaction figuraient pour 25.9% et les autres appareils (turbopropulseurs, hélicoptères et planeurs), pour le reste.

Les mouvements internationaux en 1976 se sont chiffrés à 284,055, soit une augmentation de 21,576 (8.2%) par rapport à 1975. Les aéroports internationaux de Toronto, Montréal, Vancouver et Mirabel, dans cet ordre, justifiaient de 58.4% du total.

En 1976, l'aéroport canadien le plus actif du point de vue du trafic global a été l'aéroport municipal d'Edmonton avec un total de 279,867 mouvements, suivi de près par celui de Saint-Hubert (Qué.) avec 265,396. 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 15.30 et 15.31 donnent des statistiques sur les services aériens commerciaux assurés 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 15.31 donne les chiffres correspondants pour le trafic intérieur et le trafic international en 1975 et 1976.

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 approximativement 75% de la population. Environ 80% de l'ensemble des déplacements urbains se font en voitures particulières. 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 l'énergie, de la pollution de l'air et des encombrements causés par les voitures ont redonné une nouvelle importance aux transports en commun, notamment à l'autobus, au métro et au tramway.

Bien que la compétence en matière de transports urbains se situe surtout aux niveaux provincial et municipal, le gouvernement fédéral a révisé ses politiques des transports et a pris certaines initiatives dans le domaine des transports urbains. Transports Canada a créé une Direction de la recherche sur les transports urbains en vue d'améliorer la gestion de la circulation et les transports en commun.

La demande de services de transport adéquats dans les régions urbaines a imposé un lourd fardeau financier aux municipalités. Les programmes provinciaux à frais partagés qui ont contribué à acquitter les coûts d'investissement et d'exploitation des systèmes de transports urbains ont été jusqu'à tout récemment fortement orientés vers l'aménagement de routes et de voies rapides. A l'heure actuelle, cependant, plusieurs provinces se tournent davantage vers la planification et la construction de systèmes de transport en commun.

Terre-Neuve n'a pas de programme permanent relatif aux problèmes de transport urbain, bien que des travaux considérables aient été effectués pour tenter de