

la mise en oeuvre d'un projet de formation du personnel des transports urbains, réalisé de façon conjointe par les provinces et l'industrie du transport en commun. Par le truchement du programme fédéral d'aide aux transports urbains, les provinces reçoivent des fonds dont l'emploi est laissé à leur discrétion. D'avril 1978 à la fin de mars 1983, les affectations choisies par les provinces ont englobé l'achat de matériel, la construction de garages et d'installations d'entretien, la mise en place d'abris, l'aménagement de passages piétonniers et la séparation des voies.

La demande de services de transport adéquats dans les régions urbaines a imposé un lourd fardeau financier aux municipalités. Les anciens programmes à frais partagés, qui aidaient à acquitter les coûts d'équipement et d'exploitation des transports urbains, étaient fortement orientés vers l'aménagement de routes et de voies express. Aujourd'hui, plusieurs provinces se tournent davantage vers la planification et la construction de réseaux de transport en commun.

13.4.4 Transport interurbain par autocar

Ces dernières années, l'autocar a, dans une large mesure, supplanté le train pour les voyages interurbains relativement courts, de même que pour les déplacements dans les régions rurales. En 1982, le trafic voyageurs des entreprises canadiennes de transport interurbain par autocar s'est élevé à plus de 31 millions de personnes. Même si ses principaux services sont interurbains, l'industrie en question offre d'autres services de transport des personnes, notamment des services d'autobus scolaires, des services de location d'autocars et des services de randonnées touristiques. La plupart des exploitants d'autocars transportent aussi des colis. Le tableau 13.12 présente des statistiques sommaires de cette industrie pour la période 1978-82. Spécialement à l'intention des navetteurs, le chemin de fer et d'autres systèmes de transport en site propre guidé offrent des services rapides et efficaces dans les grandes régions métropolitaines comme celles de Toronto, de Vancouver et de Calgary.

13.4.5 Navettage

Chaque jour, quelque 6.7 millions de Canadiens se rendent au travail dans 5.6 millions d'automobiles, d'après une enquête menée en novembre 1983. A ce moment-là, 1.4 million de navetteurs recouraient au transport public, 1.1 million marchaient ou utilisaient des moyens de locomotion tels que la bicyclette ou le taxi. Les habitudes des navetteurs canadiens n'ont guère changé ces dernières années. Malgré les hausses sensibles des prix de l'essence depuis 1978, le nombre de navetteurs ayant recours au transport public ne s'est accru que de 6 %, tandis que le nombre de ceux qui se déplacent seuls dans leur propre voiture a progressé de 9 %.

L'utilisation du transport public est la plus intense dans le Québec, l'Ontario et le Manitoba, où de plus fortes proportions de résidents vivent en milieu métropolitain et ont ainsi un meilleur accès aux

services de transport collectif. En pourcentage du nombre total de navetteurs, les régions métropolitaines où le recours au transport public s'est révélé le plus considérable en novembre 1983 étaient Montréal (31 %), Toronto (29 %) et Ottawa-Hull (27 %).

13.4.6 Industrie du camionnage

Le camion est le genre le plus souple de véhicule servant au transport des marchandises, en ce sens qu'il n'est lié à aucune voie ferrée ou voie d'eau. On le trouve aussi utile pour les livraisons porte à porte dans les villes que pour le transport de produits divers sur de longues distances. Étant donné qu'il emprunte les voies et autoroutes publiques, son emploi ne se limite pas au transport pour compte d'autrui. Dans d'autres industries, différentes entreprises utilisent des camions pour transporter leurs propres marchandises ou pour effectuer des opérations liées à leur activité spécifique. Il convient donc de reconnaître trois composantes à l'industrie du camionnage: camionnage pour compte d'autrui, camionnage privé et services de déménagement.

Camionnage pour compte d'autrui. En 1982, l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, exclusion faite des services de déménagement et des petits exploitants, a déclaré des recettes d'exploitation brutes de \$5.6 milliards, un parc de 50,600 camions et tracteurs et quelque 83,000 remorques et autres équipements de transport. Le transport de marchandises entre villes canadiennes a, à lui seul, rapporté aux exploitants environ \$3.1 milliards, ce qui correspond à un trafic marchandises d'à peu près 141 millions de tonnes. Tout ce tonnage, moins 15 %, est demeuré dans la province d'origine. L'industrie a également transporté des marchandises entre le Canada et les États-Unis, et localement entre villes canadiennes.

Camionnage privé. Pendant longtemps on a cru que le transport des marchandises par des firmes qui se rattachent à des industries autres que le camionnage pour compte d'autrui atteignait peut-être un volume de trafic égal à celui des camionneurs pour compte d'autrui, mais sans posséder une estimation à jour du degré réel d'équivalence. Une nouvelle enquête lancée par Statistique Canada en 1982 tente de déterminer l'ampleur du camionnage privé au Canada. Il est manifeste que d'autres industries utilisent de nombreux camions. D'après les résultats des enquêtes de 1982 et 1983, on a estimé que ces industries possédaient un parc combiné de 481,000 camions et tracteurs et 83,000 remorques.

D'après le nombre d'unités déclarantes, les branches d'activité qui recourent le plus au camionnage privé sont la construction (28 %), la fabrication (18 %) et le commerce de gros (14 %). Une certaine proportion emploie des camions à d'autres fins que celle du transport de marchandises: par exemple, ateliers mobiles, vente et diverses activités en site propre. En 1982, seulement 58 % des unités déclarantes et 64 % du matériel utilisé étaient engagés surtout dans le transport sur longue distance. C'est