

vit 75 % de la population. Environ 80 % de l'ensemble des déplacements urbains se font en voitures particulières. La réaction défavorable du public à l'égard de la construction de nouvelles routes et l'inquiétude au sujet de l'énergie, de la pollution de l'air et des encombrements causés par les voitures particulières ont redonné une nouvelle importance aux transports en commun, notamment à l'autobus, au métro et au tramway.

Bien que les administrations provinciales et municipales soient les principaux responsables en matière de transports urbains, l'administration fédérale a pris certaines initiatives dans ce domaine. Dans le cadre d'un programme de recherches ayant pour objet d'améliorer la gestion de la circulation et les transports en commun, le ministère fédéral des Transports a examiné les services de transports urbains pour les personnes handicapées et a appuyé la mise au point d'un programme 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. Les affectations choisies par les provinces comprennent l'achat d'autobus et d'équipement, la construction de garages et d'installations d'entretien, la mise en place d'abribus, 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 rapides. Aujourd'hui, plusieurs provinces se tournent davantage vers la planification et la construction de réseaux de transport en commun.

13.4.4 Transports interurbains 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 1984, les entreprises canadiennes de transports interurbains par autocar ont transporté environ 28 millions de personnes. Même si ses principaux services sont interurbains, l'industrie en question offre d'autres services de transports 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 allant de 1980 à 1984. 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 Industrie du camionnage

Le camion est le plus polyvalent des véhicules servant au transport des marchandises, en ce sens qu'il n'est lié à aucune voie ferrée ou voie navigable. 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 pour compte propre et services de déménagement.

Camionnage pour compte d'autrui. En 1984, l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, abstraction faite des services de déménagement et des petits exploitants, a déclaré des recettes d'exploitation brutes de \$6.7 milliards, un parc de 50,064 camions et tracteurs, et quelque 88,755 remorques et autre matériel de transport. Le transport de marchandises entre villes canadiennes, à lui seul, a rapporté aux exploitants environ \$4.4 milliards, ce qui correspond à un trafic marchandises d'à peu près 162 millions de tonnes. Tout ce tonnage, moins 14 %, est demeuré dans la province d'origine. L'industrie a également transporté des marchandises entre le Canada et les États-Unis, et entre villes canadiennes.

Camionnage pour compte propre. Pendant longtemps on a cru que le transport des marchandises par des firmes se rattachant 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, et ce sans posséder une estimation à jour du degré réel d'équivalence. Une nouvelle enquête a été menée par Statistique Canada en 1982, en vue de déterminer l'ampleur du camionnage pour compte propre au Canada. Les résultats obtenus ont montré que d'autres branches d'activité utilisent un grand nombre