

administration des transports régionaux de l'Ontario. La *Toronto Area Transit Operating Authority* (TATO), créée en 1974, servira de modèle à des organismes analogues dans l'ensemble de la province.

L'un des programmes de transport urbain qui a remporté le plus de succès en Ontario est le service de ligne ferroviaire est-ouest «GO» desservant les banlieues riveraines sur une distance de 42 milles, entre Oakville et Pickering. Le service amène les banlieusards au centre de Toronto. Il existe 13 gares le long du parcours et le point central est la gare Union de Toronto à partir de laquelle les voyageurs ont immédiatement accès au réseau de transport métropolitain. On estime que grâce à ce service il y a chaque jour 14,000 voitures de moins sur les routes de la région métropolitaine de Toronto. Le service emprunte les voies du Canadien National qui en assure l'exploitation en vertu d'un contrat avec le gouvernement de l'Ontario.

Une seconde ligne «GO» qui s'étend sur une distance de 30 milles vers le nord-ouest à partir de la gare Union dessert sept autres localités d'un secteur dont les résidents effectuent fréquemment le trajet entre leur domicile et le centre-ville de Toronto.

Un service d'autobus-taxi, autre entreprise «GO», a fonctionné dans la région métropolitaine à Toronto à titre expérimental. Le service a été organisé dans trois zones distinctes de la métropole afin de déterminer si le concept est valable pour des régions urbaines d'une grande complexité.

Le premier service d'autobus-taxi du Canada a été inauguré en juillet 1970 à titre d'essai dans le secteur de Bay Ridges, à l'est de Toronto. Au début de 1973, la province a confié au township de Pickering l'exploitation de ce service, qui s'était avéré un succès.

Pour que des systèmes perfectionnés de transport rapide jouent un rôle efficace dans le transport des personnes à l'intérieur des centres urbains, il faut modifier le régime traditionnel des heures de pointe afin de ne pas surcharger ces nouveaux systèmes. A cette fin, le gouvernement de l'Ontario paie 75% du coût des études et des programmes destinés à étaler les heures de pointe sur de plus longues périodes. Le gouvernement provincial a accordé l'horaire souple à 10,000 de ses employés dans le centre de Toronto. Environ 50% de ces derniers ont choisi de se rendre au travail et d'en revenir en dehors des heures de pointe. Au cours d'une enquête effectuée à la fin de 1973, 90% des employés interrogés se sont prononcés en faveur du programme. Dans la région métropolitaine de Toronto, 15 compagnies employant 14,000 personnes ont adopté l'horaire souple et 24 autres compagnies employant 36,000 personnes font des essais dans ce domaine. Un budget de \$155,000 a été établi pour couvrir le coût du programme sur une période d'un an.

Le co-voiturage représente une autre solution au problème des encombrements de la circulation dans les villes. Le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario a publié une brochure sur le co-voiturage et la façon de s'y prendre. Un programme d'appariage par ordinateur destiné à aider les personnes qui désirent établir un tel système peut être obtenu gracieusement sur demande. Le gouvernement fournit également des plans gratuits relativement à la création d'un Centre d'information sur les transports en vue de faciliter l'appariage des intéressés.

Le gouvernement provincial a créé la Société de développement des transports de l'Ontario, organisme groupant les secteurs public et privé et ayant pour objet de motiver et de diriger la recherche et le développement de systèmes perfectionnés de transport urbain pour des marchés au Canada, aux États-Unis et ailleurs. Elle stimulera également le développement de n'importe quel type de technologie nouvelle se rattachant aux transports publics et accordera des fonds à la recherche.

L'un des projets les plus importants de la Société consiste dans le développement, à titre de démonstration, d'un système de transport à capacité intermédiaire que construit présentement à Toronto la Krauss-Maffei de Munich (République fédérale d'Allemagne). Le système Krauss-Maffei, dénommé «GO-Urbain», utilise des véhicules en aluminium à commande magnétique accrochés à des rails en acier galvanisé montés sur une voie surélevée en béton. Les véhicules sont propulsés par un moteur à induction linéaire et leur fonctionnement est assuré par commande électronique.

«GO-Urbain» est envisagé comme une solution possible à certains problèmes de transport urbain de Toronto, d'Hamilton et d'Ottawa. Les voies pourraient être construites sur des emprises existantes, notamment celles de l'hydro et des lignes ferroviaires.