

plus défavorable du public à l'égard de la construction de nouvelles routes et l'inquiétude croissante au sujet de la pollution de l'air et des encombrements causés par les voitures ont redonné une nouvelle importance aux transports publics. Les statistiques sommaires des systèmes de transport urbain figurent au tableau 15.27.

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 directes ont été prises également dans le domaine des transports urbains. Le gouvernement a accordé à l'Ontario \$10 millions pour l'achat de matériel roulant destiné à un service de trains de banlieue entre la gare Union de Toronto et Richmond Hill. La future Société nationale de développement des transports urbains sera chargée de mettre au point et de commercialiser de nouveaux véhicules et systèmes de transport pour les marchés canadiens et d'exportation. La Société mettra également à l'essai de nouvelles théories en ce qui concerne la gestion de la circulation et les méthodes opérationnelles.

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 public.

Au Manitoba on effectue actuellement une étude de faisabilité, au coût de \$300,000, sur l'aménagement d'une voie de transport d'une longueur de sept milles le long de l'emprise de chemin de fer existante, depuis le centre-ville jusqu'à l'Université du Manitoba. L'étude est soutenue par le gouvernement fédéral, la province et la municipalité de Winnipeg.

La province a fourni \$250,000 pour de nouveaux programmes de transport à Winnipeg, notamment un système d'autobus-taxi pour le sud de la ville, un service de navette gratuit dans le centre commercial (DASH) fonctionnant durant les heures d'affaires, des services d'amenée pour les banlieues dans quatre secteurs de la ville où les routes ne peuvent recevoir les autobus réguliers, un programme de conception d'abris aux points d'embarquement, et un système de signalisation et de contrôle en faveur des autobus à certaines intersections importantes.

La province a également accordé des subventions directes de \$3.8 millions à Winnipeg, \$82,500 à Brandon et \$9,000 à Flin Flon, pour aider ces villes à couvrir les déficits d'exploitation.

En Saskatchewan, le gouvernement provincial a participé à la mise en service du télébus à Regina en 1971. Le télébus offre un service de transport de porte à porte à l'intérieur de certaines zones de la ville ainsi qu'un service de liaison avec le réseau régulier pour les trajets inter-zones. La plupart des véhicules sont de petites dimensions et ne peuvent transporter que de 16 à 24 passagers, mais aux heures de pointe on ajoute des autobus ordinaires à 42 places afin d'accroître la capacité. A l'heure actuelle, le tiers environ de la ville est constamment desservi et l'ensemble du territoire municipal bénéficie au moins d'un service à temps partiel. Les premières études de faisabilité ont été parrainées et financées par les administrations fédérale, provinciale et municipale.

En 1974, la province a lancé un programme d'aide au transport urbain de \$1 million, aux termes duquel elle doit absorber 50% du coût du matériel roulant approuvé et 75% du coût de construction des aménagements; il est également prévu une subvention de trois cents par passager.

On s'attend que les fonds alloués au programme augmenteront en 1975, étant donné que les quatre villes qui possèdent déjà des systèmes de transport veulent s'en prévaloir et que les sept autres villes de la Saskatchewan envisagent de l'appliquer à leur propre situation.

Les efforts déployés par les municipalités de l'Ontario dans le but de coordonner la planification et l'exploitation des transports ont commencé à donner des résultats tangibles lorsqu'une série de recommandations a été formulée en vue de la mise sur pied de la première 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, en vue de la réalisation d'un service coordonné pour la région.