

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 Toronto métropolitain. Le service emprunte les voies du Canadien National, et il est exploité par TATO en vertu d'un contrat avec le gouvernement de l'Ontario.

Une deuxième 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 été mis sur pied 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 en confiait l'exploitation au township de Pickering.

L'Ontario possède un programme de subventions aux transports urbains destiné à encourager l'amélioration et l'utilisation des transports publics. Aux termes de ce programme, la province assume 50% du déficit d'exploitation des services de transport public d'une municipalité, 75% du coût des investissements et 75% du coût des études sur le transport urbain. Le programme est administré par le ministère des Transports et des Communications.

En 1974, les subventions d'exploitation se sont élevées à environ \$36 millions, les subventions au titre des investissements à environ \$17 millions et celles relatives aux études sur le transport urbain à \$357,787. Un montant de \$24 millions a également été versé au Toronto métropolitain à titre de subvention au métro.

Parmi les autres programmes, on peut mentionner le réaménagement des rails de tramways, l'achèvement du programme de reconstruction de tramways, le programme de conversion d'une ligne de trolleybus, l'achat d'un dispositif de rectification des rails et l'installation de fils aériens.

Les autres programmes dans le domaine des transports subventionnés par la province comprennent: un programme destiné à décongestionner la circulation aux périodes de pointe dans les grandes villes grâce à l'horaire variable ou horaire souple; des projets témoins dans diverses localités de l'Ontario pour faire l'essai de nouveaux concepts en matière de transport public ou améliorer les services qui existent déjà; un programme destiné à améliorer et à répandre l'emploi de systèmes de contrôle par ordinateur de la circulation; et la continuation des études en collaboration avec les municipalités en vue de maximiser l'usage des routes existantes.

Les projets témoins en matière de transport financés entièrement par la province comprennent Trans-Cab à Peterborough, Dial-a-Bus dans la zone de York Mills à Toronto, le service d'autobus à l'intention des travailleurs à Sudbury et le projet de promotion à Kingston.

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 rapportant aux transports publics et accordera des fonds à la recherche.

La Colombie-Britannique a mis sur pied un nouveau programme de transport public aux termes de mesures législatives adoptées en 1974. La *Transit Services Act* établit que la sphère de compétence du ministre des Affaires municipales s'étend à toutes les questions concernant la planification, la construction et l'exploitation de systèmes de transport public dans les localités et les districts régionaux de la province. La *Provincial Transit Fund Act*, également adoptée en 1974, affecte \$27 millions aux programmes de transport public établis dans le cadre de la *Transit Services Act*. La *Provincial Rapid Transit Subsidy Act*, adoptée en 1972, prévoit une aide provinciale aux systèmes de transport exploités par les responsables du transport public en Colombie-Britannique. La contribution provinciale aux services de transport dans les localités est égale à 50% des déficits d'exploitation annuels et à la totalité des coûts d'investissement. Dans le cadre de ce programme, la Colombie-Britannique établit actuellement un pool de