

urbaine de Montréal et de la Ville de Laval. La Commission de transport de la rive sud a participé à une étude pilote menée par les gouvernements fédéral et provincial sur le partage des coûts et des déficits d'exploitation avec les diverses municipalités desservies par un organisme de transport urbain.

Ces études doivent servir de base à l'élaboration d'une politique des transports pour toute la région métropolitaine de Montréal. Cette politique vise à coordonner tous les systèmes de transport urbain et à y intégrer des plans pour la région de Montréal: projet de système express pour desservir Mirabel et d'autres secteurs de la métropole (TRAMM), service permanent de trains assurant la navette entre la ville et la banlieue, actuellement offert par le CN et le CP, extension du métro et situation des transports sur la rive sud.

L'Ontario a un programme de subventions aux transports urbains destiné à encourager l'amélioration et l'utilisation des transports publics dans les villes. Le but est de rendre les transports publics plus agréables et plus pratiques afin de faciliter les déplacements de la population. Aux termes du programme, la province assume 50% du déficit d'exploitation de la municipalité, acquitte 75% du coût des investissements et 75% du coût des études sur les transports urbains. Les investissements comprennent l'achat d'autobus, de tramways, de trolleybus, d'abris pour les passagers et de camions d'entretien, ainsi que la construction de nouveaux terminus et garages. En 1975, les subventions d'exploitation se sont élevées à environ \$46 millions, et les subventions d'investissements à \$34 millions. Des subventions d'équipement additionnelles sont accordées au Toronto métropolitain pour la construction du métro.

Par l'entremise du ministère des Transports et des Communications, l'Ontario subventionne et administre également des projets témoins comme Dial-a-Bus et Trans-Cab. Normalement, la province finance ces projets entièrement pendant une certaine période. Ensuite, la municipalité a le loisir de prendre le projet en charge et, le cas échéant, elle bénéficie de la subvention normale (50% du déficit d'exploitation).

La province appuie également de nouveaux concepts visant à rendre les transports publics plus agréables et plus efficaces. C'est le cas par exemple du projet témoin de promotion à Kingston et du projet d'horaires variables de travail.

GO Transit est la seule entreprise de transport urbain qui ait commencé à titre de projet témoin et qui continue à être financé et administré entièrement par la province, bien que le service quotidien soit assuré par des exploitants aux termes d'un contrat avec le gouvernement. Étant donné la nature inter-régionale de GO Transit, on ne saurait en faire une entreprise municipale. Au moment de sa mise en service en 1967, GO Transit n'exploitait qu'une ligne ferroviaire est-ouest desservant la banlieue entre Pickering et Oakville, soit un parcours de 42 milles (68 km) le long du lac Ontario; le gouvernement assumait tous les frais d'investissement, ainsi que les déficits d'exploitation. A ce service on a ajouté par la suite un service d'autobus pour établir la liaison avec Oshawa et Hamilton, et un service d'autobus GO distinct est exploité le long du corridor est-ouest du lac. D'autres lignes d'autobus GO sont en service entre Toronto et Barrie, à 60 milles (97 km) au nord, et dans les régions à l'ouest, au nord-ouest et au nord-est du Toronto métropolitain.

Une deuxième ligne ferroviaire GO s'étendant sur 30 milles (48 km) en direction nord-ouest entre Toronto et Georgetown a été inaugurée en 1974. GO prévoit ouvrir une nouvelle ligne jusqu'à Milton - Streetsville en 1978 et inaugurer un service ferroviaire entre Toronto et Richmond Hill. La gare Union est le pivot de toute l'activité de Go Transit à Toronto, car elle donne directement accès au réseau de transport métropolitain.

Pour servir une clientèle de plus en plus nombreuse, GO Transit a commandé 80 nouveaux wagons à deux étages qui doivent être mis en service au début de 1978. La capacité de chaque wagon se trouvera ainsi augmentée de 75%, ce qui permettra de réduire la congestion aux heures de pointe et d'accueillir un plus grand nombre de personnes.