

mentionner entre autres une aide à la recherche d'un montant total de \$9.6 millions pour des études sur les transports publics, les transports interurbains et les projets témoins, notamment: une aide à l'investissement dans le secteur des transports publics d'une valeur totale de près de \$96.8 millions; des subventions pour couvrir les déficits d'exploitation des transports publics, qui s'élèveront à environ \$21 millions en six ans; et des fonds d'aide pour des études sur la relocalisation des voies ferrées, ajoutés en 1975 et d'un montant équivalant à 50% des contributions fédérales aux projets d'étude approuvés dans ce domaine.

Le 6 juillet 1976, le ministre des Transports annonçait un nouveau programme d'aide qui devait entrer en vigueur en 1977 et se poursuivre jusqu'en 1984. La mise de fonds initiale devait être d'au moins \$160 millions, pour aider les villes de l'Alberta à planifier et construire une grande artère ininterrompue traversant chacune d'elles. Edmonton et Calgary ont été les premières villes admissibles.

Parmi les études financées en partie par le programme de recherche, on peut mentionner une vaste étude sur l'atténuation du bruit causé par les transports de surface, au coût de \$400,000, qui vise à évaluer les effets sociaux, psychologiques et technologiques du bruit des routes et à trouver des moyens de le réduire. Le programme de recherche affecte \$300,000 à une étude sur le transport des adultes handicapés à Edmonton. Le coût de ce projet est partagé entre le ministère des Transports de l'Alberta, le Centre de développement des transports de Transports Canada, et la ville d'Edmonton. Un troisième projet bénéficiant d'une aide financière concerne les panneaux indicateurs pour les transports urbains. Il s'agit, dans cette entreprise à laquelle participent le ministère des Transports et les villes de Calgary et d'Edmonton, de mettre au point des panneaux d'orientation et d'information et des signes d'identification des routes uniformes dans les villes.

En **Colombie-Britannique**, l'expansion des services d'autobus s'est poursuivie dans le Grand Vancouver en 1975. Un réseau *Fastbus* et *Localbus* a été inauguré à Surrey, Delta et White Rock, et un nouveau service qui traverse la ville en empruntant la 49<sup>e</sup> Avenue a été lancé à Vancouver. Dans la région de la capitale, une nouvelle ligne *Fastbus* a été mise en service à Victoria, et les services de banlieue autrefois exploités par des entreprises commerciales ont été pris en charge et étendus au sud-est de Victoria et le long de la péninsule Saanich. Des modifications ont été apportées à d'autres services, notamment aux services d'autobus et d'autocar qui desservent la vallée inférieure du Fraser. Les services de transport de cinq petites villes ont adhéré au programme provincial: Kamloops, Kelowna, Port Alberni, Prince George et Prince Rupert. Trois autres villes, Maple Ridge, Penticton et Trail, ont décidé d'en faire autant.

La livraison des nouveaux autobus et trolleybus commandés en 1974 s'est poursuivie; 68 autobus d'occasion ont été achetés, et 105 autobus neufs ont été commandés et devaient être livrés en 1976. Un bâtiment temporaire servant à l'entreposage et à la remise en état des autobus a été ouvert à Surrey. La construction de deux traversiers d'une capacité de 400 passagers et de deux terminus a été entreprise pour le compte de la Burrard Inlet Rapid Transit Ferry. La planification de lignes de transport léger et rapide à Vancouver et à Victoria s'est poursuivie, et un véhicule léger sur rail a été acheté en 1976 comme véhicule témoin. Une étude sur un service de trains de banlieue entre Vancouver et Port Coquitlam a été entreprise, et quatre wagons passagers d'occasion à moteur diesel ont été achetés.

#### Sources

- 15.1 Division des transports et des communications, Direction de la statistique industrielle, Statistique Canada.