

urbaine de Québec, la Commission de transport de la Ville de Laval, la Commission de transport de la communauté régionale de l'Outaouais et la Commission de transport de la rive sud de Montréal. Ces commissions desservent ensemble plus de 3 millions de personnes. La Commission de transport de Montréal a reçu \$67 millions sous forme de subventions du gouvernement en 1976, dont \$2.3 millions pour l'achat d'autobus et \$30 millions pour le remboursement de la dette du métro.

Toutes les études commissions de transport ont révisé leurs parcours et apporté diverses améliorations: voies réservées aux autobus et parcours à grande vitesse (Québec), aires d'embarquement à l'écart des routes, services express (Outaouais) et métrobus (Montréal). Elles ont entrepris ou poursuivi un programme d'aménagement d'abris et d'inauguration de tarifs réduits à l'intention des personnes âgées. Toutes les commissions ont introduit ou étudié un système de laissez-passer mensuels et publié un guide horaire-parcours afin de mieux informer les usagers de leurs services.

Outre les études menées par le ministère des Transports sur les moyens de desservir Mirabel et sur les transports en commun combinés sur la rive sud de Montréal, deux études sur les points d'origine et de destination ont été effectuées par les commissions de transport de la Communauté 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. La Communauté urbaine de Québec a terminé une étude sur la normalisation des services.

Le ministère et les représentants des commissions de transport de Montréal, de Laval et de la rive sud ont collaboré dans le cadre du Comité des transports de la région de Montréal. Les recommandations de ce comité 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 de trains assurant la navette entre le centre-ville et la banlieue, actuellement offert par le CN et le CP, extension du métro, et situation des transports sur la rive sud. Publié en 1977, le rapport du Comité énonce différentes mesures pour conserver la clientèle des commissions de transport et inciter la population à utiliser les transports en commun au lieu de la voiture.

Ontario. Le gouvernement provincial a un programme de subventions aux transports urbains destiné à encourager l'amélioration et l'utilisation des transports en commun dans les villes. Le programme vise à rendre les transports en commun plus agréables et plus pratiques afin de faciliter les déplacements de la population dans une société orientée vers la personne. Aux termes du programme, de 1971 à 1976 la province a assumé 50% du déficit d'exploitation des municipalités et acquitté 75% du coût des investissements et 75% du coût des études sur les transports urbains. En 1976, les subventions d'exploitation se sont élevées à \$45.5 millions et les subventions d'investissement à \$23.5 millions. En 1977, une nouvelle méthode de calcul des subventions aux services de transport urbain a été adoptée. Elle est fondée sur la population et sur des objectifs financiers et vise à encourager l'utilisation plus efficace des services de transport en commun. Elle prévoit une aide spéciale aux nouveaux grands services de transport afin de compenser les faibles taux d'utilisation que l'on observe généralement durant les premières années d'activité. A la fin de 1977, environ 60 municipalités exploitaient des services de transport urbain.

Par l'entremise du ministère des Transports et des Communications, l'Ontario subventionne et administre également des projets témoins. La province finance ces projets entièrement pendant une certaine période. Ensuite, la municipalité a la faculté de prendre le projet en charge et, le cas échéant, elle bénéficie de la subvention normale. La province appuie également de nouveaux concepts visant à rendre les transports publics plus agréables et plus efficaces.

La Toronto Area Transit Operating Authority (TATO) a été créée en 1974 en vue de fournir des services de transport urbain qui traverseraient les limites régionales du Toronto métropolitain et les municipalités adjacentes de Peel et York. En 1977, Halton