

et Hamilton - Wentworth, auparavant membres associés, sont devenus membres à part entière de la TATO, de même que la municipalité régionale de Durham. Bien que les administrations régionales conservent l'entière autorité sur les transports à l'intérieur de leurs limites, la TATO envisage d'améliorer les connexions entre les régions en coordonnant les installations, le matériel, la formation du personnel, les horaires et les tarifs.

La TATO a été chargée des services de banlieue de l'Ontario, c'est-à-dire des trains GO et des services d'autobus GO, qui sont des services inter-régionaux. Les autobus GO étaient exploités par la Gray Coach Lines et la Travelways aux termes d'un contrat avec la TATO.

En 1976, les parcours des autobus GO ont été modifiés de façon à ce qu'ils évitent le centre-ville et se dirigent de préférence vers les stations de métro et les gares de GO Transit. Dans le corridor de Newmarket, les services GO ont été remaniés pour desservir la station de métro Finch de la Toronto Transit Commission (TTC). GO se charge également du service local d'autobus entre la station de métro Finch et Richmond Hill. Ce service était auparavant assuré par la TTC aux termes d'un contrat avec les municipalités locales de Markham, Richmond Hill et Vaughan, et les déficits d'exploitation étaient considérables. Le transfert a permis de réaliser une épargne annuelle estimée à \$250,000 pour ce qui concerne l'exploitation des services de transport dans ce secteur.

La TATO a recherché d'autres moyens de combiner ses services avec les services locaux et d'améliorer les connexions entre GO (inter-régional) et la TTC, la Mississauga Transit, la Markham Transit et d'autres services régionaux.

Le service ferroviaire GO initial, exploité par le Canadien National pour le compte de la TATO, a fourni un service de banlieue à pleine capacité sur la ligne riveraine de Toronto. Afin d'accroître la capacité en heure de pointe, on a commandé 80 voitures à double étage spécialement conçues qui devaient entrer en service en octobre 1978; chacune de ces nouvelles voitures offre 75% plus de place que la voiture GO ordinaire. Leur arrivée permettra d'utiliser le matériel actuel sur les lignes qui doivent desservir Richmond Hill en 1978 et Streetsville en 1980.

La TATO a été chargée de coordonner les modifications intérieures à la gare Union et la reconstruction de la jonction de Bathurst Street en vue de permettre l'expansion des services ferroviaires de banlieue vers le centre-ville de Toronto. Elle a en outre créé un projet pilote d'information par téléphone pour centraliser les demandes de renseignements sur les transports en commun dans les régions de Markham, Vaughan et Richmond Hill.

Manitoba. Vers la fin de 1977, une étude de faisabilité a été achevée, qui aura coûté environ \$350,000, sur l'aménagement d'une voie de transport d'une longueur de 11.3 kilomètres le long de l'emprise du chemin de fer existante, depuis le centre de Winnipeg jusqu'à l'Université du Manitoba. L'étude a recommandé la création d'une ligne d'autobus dans ce corridor.

La province a fourni environ \$800,000 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 plusieurs secteurs, un programme de conception d'abris aux points d'embarquement, et un système de signalisation et de contrôle pour faciliter le mouvement des autobus à certaines intersections importantes. On a également consacré pour la première fois un montant de \$225,000 pour un service de transport des handicapés appelé Handi-Transit. Ce service fonctionne sur les parcours existants et fait des arrêts occasionnels pour faire monter des personnes handicapées lorsque c'est possible.

Par le truchement du ministère de la Voirie, la province a accordé des subventions d'exploitation directes de \$8.31 millions à Winnipeg, \$292,955 à Brandon, \$42,111 à Flin Flon et \$15,000 à Thompson, pour aider ces villes à couvrir les déficits d'exploitation. Elle a en outre accordé des subventions de \$6.13 millions à Winnipeg et de \$148,000 à Brandon pour l'achat d'autobus.

Saskatchewan. Le télébus offre un service de transport de porte à porte dans certaines