

zones de Regina, ainsi qu'un service de liaison avec le réseau régulier pour les parcours inter-zones. La plupart des véhicules sont de petites dimensions et ne peuvent transporter que de 16 à 24 passagers, mais aux heures de pointe on ajoute des autobus ordinaires à 42 places. A l'heure actuelle, le tiers environ de la ville est constamment desservi, et l'ensemble du territoire municipal bénéficie au moins d'un service à temps partiel.

En 1978, le Programme d'aide aux transports urbains a continué à absorber 50% du coût du matériel roulant approuvé, 75% du coût des projets et des études témoins, et 75% du coût de construction des aménagements; il est également prévu une subvention de trois cents par passager. Dix villes ont participé à ce programme au cours de l'année financière 1977-78, ce qui a entraîné des dépenses de près de \$2.1 millions.

Le Programme d'aide au transport urbain des handicapés, entré en vigueur en 1975, couvre 75% du coût du matériel roulant approuvé, 50% du déficit d'exploitation, 75% du coût de construction des aménagements et 75% du coût des études et des projets témoins. Six villes y ont participé au cours de l'année financière 1977-78, ce qui a engendré des dépenses de plus de \$600,000.

L'Alberta a prévu environ \$400 millions au titre de l'aide aux transports urbains entre 1974 et 1984. En 1974, le ministère des Transports de la province a mis sur pied un certain nombre de programmes d'une durée de six ans. On peut 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 \$97.56 millions; des subventions pour couvrir les déficits d'exploitation des transports publics, qui s'élèveront à environ \$22 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.

Un nouveau programme d'aide, entré en vigueur en 1977 et qui se poursuivra jusqu'en 1984, fournit une mise de fonds initiale d'au moins \$160 millions pour aider les villes de l'Alberta à planifier et construire une grande artère ininterrompue traversant chacune d'elles. Les deux premiers projets, à Edmonton et à Calgary, les premières villes admissibles, étaient en voie de construction et devaient être achevés en 1984.

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 a également aidé à financer une évaluation du service d'autobus articulés à Edmonton et Calgary. Ce projet, le premier du genre en Amérique du Nord, devrait coûter plus de \$300,000 pendant la période d'essai de deux ans. Au total, quelque 30 projets touchant presque toutes les villes de l'Alberta ont bénéficié d'une aide.

Colombie-Britannique. La Division des services de transport urbain du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation s'occupe des déplacements des résidents de la Colombie-Britannique et fournit des moyens de transport rentables et qui ne nuisent pas à l'environnement dans les grandes régions urbaines, en mettant à la disposition de la population des services d'autobus et d'autres services de transport de concert avec les administrations locales, dans les régions qui ne sont pas desservies par la BC Hydro. Elle prévoit la croissance des transports dans les grandes régions métropolitaines et aide au développement des localités en planifiant et en mettant sur pied diverses formes perfectionnées de transport urbain. Cela comprend les traversiers de Burrard Inlet ainsi que les services envisagés de transport léger et rapide et les services ferroviaires de banlieue. La Division aide à l'élaboration des politiques gouvernementales en matière de transports en commun en fournissant des données et des analyses techniques sur les besoins, les moyens de les satisfaire et le développement de l'industrie en général.

La Division met l'accent sur les interrelations entre le transport et l'utilisation des terrains urbains; le recours, pour l'administration des services de transport urbain, à une équipe multidisciplinaire composée d'ingénieurs, d'économistes, d'urbanistes, de