

gestionnaires, de géographes et d'architectes; et l'emploi de transports combinés comme les autobus diesel, les trolleybus, les services de taxi, les services de transport léger et rapide, les trains de banlieue et les services de transport maritime.

En 1977, les traversiers de Burrard Inlet sont entrés en service. Ce système rapide de transport maritime relie le corridor Lonsdale de North Vancouver au centre-ville de Vancouver. A l'aide de navires qui ressemblent à des voitures de métro flottants, il permet aux usagers de faire le trajet de 1.75 mille nautique en 10 minutes, et il utilise le premier système automatisé d'achat de billets au Canada.

Le Sea-Bus, qui représente des frais d'investissement de \$36.9 millions, a été conçu à titre de solution de rechange afin d'éviter les frais de construction de nouveaux ponts pour faciliter la circulation aux heures de pointe. Il peut satisfaire à la demande croissante de pointe à des coûts d'exploitation inférieurs à ceux des services d'autobus. En outre, la présence d'un important centre de transport urbain au quai Lonsdale pourrait aider à revitaliser la partie inférieure de Lonsdale. Le terminus des Sea-Bus se trouve à la gare maritime de Granville du côté de Vancouver, installation de transport construite autour de la gare du Canadien Pacifique. Dans le cadre du programme Sea-Bus, le ministère a aidé à réaménager ce bâtiment historique et à construire un couloir pour piétons reliant la gare à la place et au mail Granville.

Les horaires des Sea-Bus sont entièrement coordonnés avec ceux du service d'autobus. Aux endroits où le traversier permettait une économie de temps, les services d'autobus vers le centre de Vancouver ont été dérottés vers le terminus de North Vancouver, ce qui représente une épargne annuelle de \$1.6 million. Aux endroits où les autobus étaient plus avantageux, le service a été maintenu et de nouvelles lignes ont été créées. On avait fixé un objectif d'utilisation à court terme pour évaluer le rendement initial des Sea-Bus: 7,500 personnes pour un jour de semaine ordinaire. En fait, les niveaux réels se situent entre 8,000 et 10,000 en hiver et entre 12,000 et 15,000 en été, dont bon nombre de touristes.

Il n'y a pas eu d'expansion importante du service d'autobus métropolitain exploité par la BC Hydro, mais les services d'autobus de Richmond ont été réorganisés. La BC Hydro et la Vancouver Island Transit Ltd. ont apporté des rectifications constantes dans la région de la capitale, ce qui a permis d'améliorer le service.

Pour créer des services de transport urbain dans de petites villes, une municipalité adopte un règlement et adresse une demande de service à la province. Une fois l'approbation obtenue, la Division des services de transport urbain travaille de concert avec les planificateurs locaux pour établir les lignes et les normes de service. Dans les cas où les administrations locales n'exploitent pas de service d'autobus, on lance un appel d'offres pour un contrat de services, lequel est accordé à celui qui fait la soumission la plus faible. On fournit alors à l'entreprise en question des autobus provenant de la flotte provinciale aux termes d'un bail régissant leur utilisation et leur entretien. La planification, les horaires, les arrêts d'autobus, la publicité et la commercialisation sont pris en charge par la Division des services de transport urbain de concert avec la municipalité. Ainsi, chaque municipalité a une autonomie considérable, tandis que les autobus, les pancartes d'arrêt d'autobus et les horaires ont les mêmes couleurs et les mêmes formes dans l'ensemble de la province.

On a procédé à trois grandes expansions de service en 1977. Les systèmes d'autobus de Trail, Maple Ridge, Penticton et Kamloops ont été analysés, le service a été amélioré et la productivité a été accrue.

Un service de transport urbain a été inauguré à Kelowna en juillet 1977, et on a procédé à une expansion des services d'autobus dans les zones bâties de la ville. Un nouveau service d'autobus est entré en activité à Prince Rupert en août 1977 avec l'acquisition de trois nouveaux autobus de la province. Le fait de fournir une flotte d'autobus unique dans l'ensemble de la Colombie-Britannique permet de réaliser des économies de volume à l'achat, d'assurer la normalisation des éléments mécaniques et d'offrir au public un service de qualité uniforme. La Division des services de transport urbain offre un appoint technique aux exploitants de services des petites villes et conserve un stock de pièces essentielles. On effectue des vérifications sur place pour