

lors de l'annonce en 1978 du programme fédéral d'aide aux transports urbains. Le programme fédéral finance jusqu'à 80% du coût des projets d'immobilisations approuvés, la province 10%, et la municipalité, le reste. Aux termes de ce programme d'immobilisation, on prévoyait que près de \$6 millions seraient consacrés à l'amélioration des services de transport en commun à Saint-Jean, Moncton et Fredericton avant le 1^{er} avril 1983.

Québec. Cette province élabore actuellement une politique intégrée des transports en commun. Dans le cadre d'un programme visant à favoriser le transport en commun comme solution de rechange au transport individuel, le ministère provincial des Transports paie la totalité du coût des études en vue de l'implantation ou de l'amélioration de systèmes de transports urbains et subventionne dans une proportion de 30% l'acquisition par les sociétés de transport en commun d'autobus manufacturés au Québec. Afin d'obtenir ceux-ci aux meilleures conditions financières possibles, les commissions des transports urbains, aidées du ministère, ont consolidé l'achat de 1,200 autobus, dont la livraison doit s'échelonner sur une période de quatre ans. Le ministère subventionne également les déficits d'exploitation des services de transport en commun dans des proportions variant entre 45% et 55% selon le taux d'utilisation. Dans les régions à densité moyenne où il faut relever la qualité du service, des sociétés municipales ou intermunicipales peuvent être créées. Lorsqu'une société de ce genre prend en charge un service, le ministère des Transports du Québec peut acquitter jusqu'à 33% du coût de prise en charge.

C'est ainsi que les subventions du gouvernement, qui se chiffraient à \$86.3 millions en 1977-78, ont atteint \$116 millions en 1978-79, dont \$1 million pour le transport des handicapés. Afin d'accroître la viabilité des transports en commun, le gouvernement a encouragé l'intégration des autobus scolaires dans le système de transport en commun de plus de 40 municipalités. Cinq commissions de transport au Québec ont bénéficié de la majeure partie de l'aide financière du gouvernement. Ce sont la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal, la Commission de transport de la communauté 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 près de 3 millions de personnes. La Commission de transport de Montréal a reçu des subventions d'une valeur de \$36.6 millions pour aider à combler le déficit de 1978-79, et \$1.7 million pour l'achat d'autobus. De plus, le ministère des Transports accorde \$47.3 millions à la communauté urbaine de Montréal pour le remboursement de la dette du métro.

Toutes les 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 poursuivi l'aménagement d'abribus et institué un tarif réduit pour personnes âgées. Toutes les commissions ont publié des guides horaire-parcours, et celles de Québec et Laval ont institué un système de laissez-passer mensuels pour les voyageurs habituels.

La Communauté urbaine de Québec a terminé une étude sur la normalisation des services et poursuivi une autre étude sur la répartition des chauffeurs et des véhicules.

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 et formulé des recommandations en vue de l'élaboration d'une politique des transports pour toute la région métropolitaine de Montréal. Cette politique vise à coordonner tous les systèmes de transports urbains et à intégrer les plans pour la région de Montréal: projet de système express pour desservir Mirabel et d'autres secteurs de la métropole (REM), 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 les transports sur la rive sud. 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. Pour la mise en application de ces recommandations, le gouvernement créait en 1978 le Conseil des Transports de la région de Montréal (COTREM).