

lier sur la mise sur pied d'un "central auto" (1). Pour le long terme, elle envisage plusieurs séries de mesures qui ne donneront guère de résultats tangibles avant vingt ans, car elles visent à modifier les structures : ralentir la création des emplois dans le centre ; construire dans ce centre des quartiers résidentiels ; encourager l'utilisation des transports en commun.

*Toronto.* La plus grande ville du Canada avec Montréal, centre d'affaires le plus important du pays, Toronto, qui compte deux millions et demi d'habitants, possède depuis longtemps un métro, ce qui ne suffit cependant pas à éviter les difficultés de cir-

grand nombre de voitures particulières par habitant. C'est, en tout cas, un nombre trop grand pour les possibilités de la voirie. Pour l'instant, la ville ne dispose, en matière de transports en commun, que d'autobus, assez lents d'ailleurs car il ne leur est pas réservé de couloirs. Un essai est fait, sur une partie de la ville, avec dix petits autobus, pour instaurer un système d'"appel bus" qui semble donner de bons résultats. La municipalité n'envisage pas d'autres solutions à court terme, mais pour 1983 un système de transport sur rail (LRT).

*Winnipeg.* Capitale du Manitoba, comptant un demi-million d'habitants, Winnipeg est à la veille d'une

Avec les cinq cents véhicules de transport en commun qu'elle possède, la ville essaie d'améliorer le service sur les parcours actuels et de trouver le moyen d'alléger la pression aux heures de pointe. Elle a créé une navette gratuite entre quelques points du centre-ville et, d'autre part, un service express d'autobus banlieue/ville qui fonctionne sans interruption. Elle a aussi en projet un système d'"appel bus" aux terminus de banlieue. La navette du centre-ville fonctionne de neuf heures à seize heures du lundi au vendredi, sur deux itinéraires, avec douze autobus ; un plan-répertoire des points d'arrêt a été édité et les habitants de Winnipeg utilisent largement ce service gratuit.

*Halifax.* A l'autre bout du Canada, Halifax a, comme Vancouver, un sérieux handicap géographique. La ville se trouve en effet sur une péninsule où l'on peut entrer par cinq accès, dont deux ponts qui supportent l'essentiel de la circulation venue de la banlieue. Les ponts une fois traversés, les voitures se trouvent dans des rues étroites ; les places de parking sont fort rares.

Depuis 1970, la municipalité renforce ses services de transport public : une centaine d'autobus transportent 45 000 à 50 000 usagers par jour. Pour sensibiliser les habitants aux problèmes du transport urbain et susciter leurs suggestions, la ville a lancé une curieuse opération de relations publiques : elle a peint ses autobus en mauve et les a baptisés de noms pittoresques. Résultat : tous les habitants de Halifax discutent des problèmes de transport.

*Edmonton.* La capitale de l'Alberta ne veut pas attendre d'être prise à la gorge. Alors même qu'elle ne connaît pas de graves problèmes de circulation, beaucoup moins, en tout cas, que les autres grandes villes canadiennes, elle s'est engagée dans la construction d'un métro et a même réalisé la première tranche de l'opération, les travaux de surface de la station principale, sans trop gêner la circulation. On prévoit que le métro transportera cinq mille à six mille personnes à l'heure aux périodes de pointe. Des parkings de dissuasion seront aménagés à proximité des stations et le métro fonctionnera en coordination avec le réseau d'autobus.



*Les autobus : vers un nouveau mode d'utilisation?*

circulation. La ville a entrepris des travaux de prolongement de son métro, mais elle a décidé que, cela fait, le réseau souterrain ne serait pas agrandi.

On pense ici trouver la solution en mettant sur pied un système de transport sur rail, dit LRT (Light Rail Transit). Il s'agirait de voitures électriques qui rouleraient sur les actuels rails de tramway et sur de nouvelles lignes que l'on construirait dans les quartiers non desservis. Le projet prévoit des voitures uniques ou des "trains" ayant jusqu'à six voitures.

*Calgary.* Deuxième ville de l'Alberta, Calgary prétend au plus

décision tendant à limiter la circulation automobile en ville et à régler les problèmes du transport public. La municipalité a en effet mis à l'étude un plan de transport qui devrait fonctionner dès 1980 et qui consistera à quadriller la ville d'un réseau de couloirs réservés, utilisés uniquement par les véhicules de transport en commun qui pourraient être des autobus, des voitures sur rail (LRT) ou tout autre type de véhicule se révélant bien adapté. Pour commencer, on cherche précisément à déterminer le véhicule le plus approprié pour rouler sur une dizaine de kilomètres de couloirs réservés. Ce sera la base à partir de laquelle seront créés d'autres couloirs.

1. Central téléphonique permettant à ceux qui disposent de places dans leur voiture, entre la banlieue et la ville, de les mettre à la disposition de leurs voisins.