

On a aussi mis au point de nouveaux équipements pour les services de trains de banlieue. Le service ferroviaire de GO Transit, par exemple, est devenu si populaire auprès des usagers torontois, vers le milieu des années 70, que l'exploitant dut trouver une solution aux trains bondés. GO se mit alors à remplacer, sur les lignes les plus achalandées, les voitures à un seul niveau par des voitures à impériale. Dotées d'un second étage entièrement utilisable, elles sont uniques en leur genre en Amérique du Nord. De même longueur que les voitures ordinaires, elles sont équipées d'un système de diffusion publique, de banquettes à haut dossier, de moquettes, d'une toilette et d'une fontaine. GO Transit utilise 80 de ces voitures.

En matière de conception d'autobus, l'innovation la plus intéressante est, sans contredit, le nouvel autobus articulé qui a fait ses premières apparitions dans les rues des villes ontariennes. Ces autobus sont conçus pour transporter un nombre maximal de passagers (de 69 à 76 selon la disposition des sièges), le plus rapidement possible et avec une consommation minimale d'énergie. Les portes doubles et larges permettent aux passagers de monter et de descendre rapidement. Une plaque d'articulation asservie commande et assure l'angle de pivot entre les sections avant et arrière de l'autobus. Un dispositif anti-dérapiage élimine la possibilité d'une erreur de commande de la section arrière par le conducteur.

Les deux métros actuellement en service au Canada ont profité, au cours des années, des nouvelles technologies. À Toronto, on a mis en place, en 1979, un système informatisé de renseignements et de répartition des rames pour remplacer les répartiteurs élec-



Le système Telerider à l'œuvre à Ottawa.



Un autobus équipé d'un système d'information et de communications; le téléphone du chauffeur est relié à une centrale de vérification.

tromécaniques alors utilisés. Ce nouveau système assure une réponse rapide aux retards des rames et aux changements de service. En outre, les nouvelles voitures aérodynamiques du métro de Toronto sont munies de dispositifs de commande par « hacheurs de courant », ce qui procure une accélération et un freinage sans pertes d'énergie.

Le métro de Montréal a remplacé son système conventionnel de signalisation par une commande continue des vitesses et par des arrêts programmés. De plus, le nouveau matériel roulant est muni de dispositifs de commande à « hacheur de courant » et de freinage par récupération (le courant est renvoyé à la ligne d'alimentation durant la décélération). De grands progrès ont été réalisés dans presque tous les secteurs du transport en commun. Les spécialistes canadiens en transport urbain lèguent aux générations futures un précieux esprit d'innovation.