



Programme de démonstration en transport urbain

Revue annuelle 2006-2008

Veillez acheminer vos commentaires ou vos questions à :

Eric Sévigny, gestionnaire
Programmes de transport urbain
Initiatives environnementales
Transports Canada
Place de Ville, 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Courriel : utsp_pdtu@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca/pdtu

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2008).

Le ministère des Transports autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont les renseignements sont présentés et à l'interprétation de ceux-ci.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières modifications apportées au contenu original. Pour obtenir les renseignements les plus récents, veuillez communiquer avec le ministère des Transports.

Les renseignements contenus dans cette publication ne doivent servir que de guide et ne doivent pas être cités à titre d'autorité légale. Ils peuvent devenir périmés, en tout ou en partie, à n'importe quel moment et sans préavis.

TP 14323E/F
(9/2008)

MENTION DE SOURCE

Images d'arrière-plan avec photos (de gauche à droite) : Municipalités de la région du Grand Toronto et la Ville de Hamilton, Région de Waterloo, Ville de Whitehorse, Municipalité régionale de Halifax, TransLink, et Ville de Winnipeg.

TABLE DES MATIÈRES

Objectifs du programme	3
Projets de démonstration	4
Réseau d'information	6
Leçons tirées	9
Descriptions de projets de démonstrations :	
MetroLink : L'innovation vers le service intégré d'autobus express	8
Initiative Smart Commute	10
Whitehorse Moves	12
Projet de démonstration pour une région durable du Grand Vancouver	14
iXpress : Projet de couloir central express de transport en commun	16
WinSmart	18

OBJECTIFS DU PROGRAMME

L'usage du transport urbain représente l'occasion importante de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air. Les municipalités jouent un rôle clé grâce à leur capacité d'influer sur les émissions de transport. Les avantages peuvent s'avérer considérables, car près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports au Canada est attribuable aux déplacements urbains. Afin de réaliser ces avantages, le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) de Transports Canada soutient des projets de démonstration novateurs dans diverses municipalités qui fournissent la possibilité d'améliorer les options de transport durable. Les projets de démonstration visent à accroître la disponibilité et l'attrait du transport en commun, du cyclisme, de la marche et du covoiturage et à encourager les Canadiens à adopter de nouveaux modes de transport.

Les objectifs du programme sont les suivants :

- Élaborer, démontrer et mesurer l'efficacité des stratégies, pratiques et outils intégrés de réduction des émissions de gaz à effet de serre émanant du transport urbain;
- Évaluer les effets de ces stratégies dans le contexte d'autres objectifs politiques qui soutiennent la création et la durabilité de villes fortes (par ex., diminution du smog, allègement de la congestion et amélioration des services de transport en commun);
- Établir un réseau d'information complet qui sensibilisera la population de façon proactive aux stratégies gagnantes en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de soutien du transport urbain durable.

L'évaluation des résultats est un aspect clé de tous les projets de démonstration. À l'aide de mesures de rendement telles que le nombre d'usagers du transport en commun, les coûts d'exploitation et la diminution des émissions de gaz à effet de serre, les projets établissent des données de référence, déterminent des objectifs et assurent un suivi aux résultats. Le programme PDTU prendra fin en mars 2009.

PROJETS DE DÉMONSTRATION

Les projets de démonstration du PDTU utilisent des technologies innovatrices, des améliorations de l'infrastructure et des approches de marketing créatives afin d'inciter le public à modifier son comportement : au lieu de se déplacer par véhicule à un seul occupant, on favoriserait les modes de transport durables. Ce changement aboutirait à des avantages tels qu'une meilleure qualité de l'air, un allègement de la congestion, une diminution des émissions de gaz à effet de serre, des déplacements plus efficaces et une sécurité accrue des piétons et des cyclistes.

Les projets de démonstration qui ont eu lieu en 2006 et 2007 ont reçu un total de 28,5 millions de dollars du PDTU en plus de 74,1 millions de dollars de la part des organisateurs des projets, et de plus de 40 partenaires municipaux, provinciaux, institutionnels et non gouvernementaux. Dans les pages qui suivent, vous trouverez des profils plus détaillés des six projets de démonstration.

De plus, deux autres projets de démonstration novateurs et inspirants sont présentement à l'étape préliminaire. Le premier a lieu à Gatineau et à Montréal (Société de transport de l'Outaouais et Société de transport de Montréal) et vise à démontrer des moyens d'améliorer la qualité des services offerts aux navetteurs et à effectuer la mise à l'essai de la capacité des autobus hybrides diesels-électriques. L'autre projet a lieu dans la ville de Québec où l'on fait des efforts pour renforcer le service de transport en commun et les correspondances intermodales, y compris des trajets en autobus gratuits avec services fournis par des minibus électriques. Les premiers résultats de ces deux projets de démonstration ne sont pas disponibles à l'heure actuelle, mais seront toutefois rendus publics dans la prochaine revue annuelle du PDTU.



MetroLink : L'innovation vers le service intégré d'autobus express

Organisation directrice : Municipalité régionale de Halifax, Nouvelle-Écosse

Ce projet de démonstration rend plus attrayants le transport en commun et le transport actif pour les résidents de Halifax grâce à la création d'un nouveau service d'autobus express dans deux couloirs. Le projet met en valeur des mesures prioritaires pour le transport en commun, des autobus plus confortables, un programme de sensibilisation auprès de la communauté ainsi qu'un meilleur accès aux gares pour les piétons et les cyclistes.



Initiative Smart Commute

Organisations directrices : Municipalités de la région du Grand Toronto et la Ville de Hamilton, Ontario

Ce projet de démonstration a permis de créer un système régional d'associations de gestion des transports à but non lucratif qui fournit des ressources aux employeurs et collabore avec ceux-ci afin d'améliorer et de promouvoir les choix de navette durable à l'intention de leurs employés.





Whitehorse Moves

Organisation directrice : Ville de Whitehorse, Yukon

Dans le but de réduire l'utilisation de l'automobile, ce projet de démonstration a achevé des réseaux de transport actif, rendu les routes plus sûres et plus attrayantes pour les piétons et les cyclistes, amélioré les services de transport en commun et assuré la promotion des comportements en matière de transport durable.



Projet de démonstration pour une région durable du Grand Vancouver

Organisation directrice : TransLink, Colombie-Britannique

Ce projet de démonstration est composé de six stratégies en matière de transport durable : des mesures prioritaires pour le transport en commun et les piétons, les autobus hybrides, un couloir majeur de transport actif, des villages urbains aux gares Skytrain, une politique relative au transport des marchandises, et un programme de marketing pour les déplacements auprès des foyers.



iXpress : Projet d'autobus express pour couloir central de transport en commun

Organisation directrice : Région de Waterloo, Ontario

Ce projet de démonstration intègre un nouveau service d'autobus express de haute qualité qui dessert les principales destinations régionales. Il est caractérisé par des technologies de pointe de transport en commun en plus d'un accès multimodal amélioré à des carrefours de transport en commun, ainsi que de stratégies de marketing novatrices axées sur la collectivité.



WinSmart

Organisation directrice : Ville de Winnipeg, Manitoba

Ce projet de démonstration porte principalement sur l'un des couloirs de circulation les plus achalandés à Winnipeg et met en valeur des technologies telles que l'installation d'un GPS dans les autobus ainsi qu'une station-service de biodiésel, des projets qui visent à rendre le transport en commun, la marche et le cyclisme plus concurrentiels et des approches afin d'accroître l'efficacité du camionnage.

RÉSEAU D'INFORMATION

Le Réseau d'information du PDTU permet aux praticiens du transport urbain d'échanger des renseignements, des ressources et des conclusions relatifs aux projets de démonstration et à d'autres projets novateurs en matière de transport durable partout au Canada. Le Réseau d'information soutient les activités d'apprentissage, diffuse des renseignements sur les initiatives de projets de démonstration, parraine des programmes de prix de reconnaissance, maintient un répertoire d'études de cas et offre d'autres ressources à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pdtu.

Parmi les partenaires du Réseau d'information de 2006 à 2008, on trouve le Consulat des Pays-Bas, TransLink, l'Association canadienne du transport urbain, la Fédération canadienne des municipalités, le district régional du Grand Vancouver, l'Université Simon Fraser, l'Association des transports du Canada, l'Association canadienne pour le transport du navetteur, la Sustainable Alberta Association et Bike to Work Victoria.

ACTIVITÉS D'APPRENTISSAGE

Depuis 2003, Transports Canada a collaboré à 73 activités d'apprentissage sur le transport durable. Ces activités ont inclus des présentations, des ateliers, des groupes de discussion et des salons professionnels. Au cours des deux dernières années, 25 activités d'apprentissage ont attiré plus de 2 200 professionnels.

Voici quelques activités qui ont eu lieu de 2006 à 2008 :

- Une séance d'information sur le transport durable en milieu urbain intitulée *Making Urban Transportation Sustainable: Case Studies in Integrated Planning & Implementation* au Congrès mondial de l'urbanisme à Vancouver
- Commandite du Sommet international des jeunes sur le transport urbain durable de l'Association canadienne du transport urbain à Montréal
- Un webinaire sur l'engagement réussi des entreprises relatif aux programmes de GDT en milieu de travail
- Présentations sur les projets de démonstration de la région de Waterloo et l'initiative de transport Smart Commute au Forum sur le transport durable de l'Ontario (TransForum) tenu par le ministère des Transports de l'Ontario
- Commandite du premier sommet sur la GDT à Calgary de la Association of Commuter Transportation of Canada (ACT Canada)
- Aide pour les déplacements des représentants des organisations non gouvernementales (ONG) pour se rendre à la première table ronde des ONG canadiennes sur la mise en œuvre de projets de transport durable lors du sommet sur la GDT de ACT Canada
- Commandite de la conférence 2007 sur la marche International Walk 21 Conference à Toronto
- Un webinaire sur la jeunesse et la planification du transport

PRIX DE RECONNAISSANCE

Le PDTU commandite deux programmes nationaux qui soulignent l'innovation et l'esprit d'initiative en matière de transport urbain. Les gagnants en 2006 et en 2007 sont décrits ci-dessous. Vous trouverez des liens vers des renseignements supplémentaires et les mises en candidature à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pdtu.

- ⇒ Titulaire d'une nomination en 2005, la municipalité régionale de York, en Ontario, s'est vue décerner en 2006 le **Prix des réalisations en transports urbains durables de l'Association des transports du Canada** pour le projet Viva Fast Forward to a Sustainable Future de la York Region Rapid Transit Corporation. Les villes de Richmond Hill et de Markham, en Ontario, ont quant à elle été titulaires d'une nomination en 2006, et ont été reconnues en 2007 pour leur soumission conjointe intitulée Smart Commute 404-7 Program, Markham and Richmond Hill: Reducing Traffic Congestion is Just Good Business.FCM-CH2M HILL Sustainable Community Award in sustainable transportation
- ⇒ En 2006, on a décerné le **Prix des collectivités viables FCM-CH2M HILL en transport durable** à la Ville de Vancouver, en Colombie-Britannique, pour le projet Southeast False Creek Sustainable Transportation Strategies. En 2007, on a décerné le prix à la municipalité régionale de York en Ontario pour le projet de transport en commun, Viva Bus Rapid Transit, et à la Ville de Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, pour son système novateur de transport en commun.

RÉPERTOIRE D'ÉTUDES DE CAS

Le PDTU a élaboré un répertoire de plus de 60 études de cas et de documents de discussion sur le transport urbain durable. La plupart sont des cas canadiens, mais il y a également des profils de projets internationaux. Pour chaque initiative, les études de cas analysent le contexte, les objectifs, les actions entreprises, les résultats ainsi que les leçons tirées. Parmi les 12 nouvelles études de cas ajoutées en 2006-2007 et les 14 ajoutées en 2007-2008, on trouve :

- La taxe de stationnement de TransLink
- Le lien entre la santé et le transport durable
- Des mécanismes fiscaux afin de promouvoir le transport durable
- La gestion du transport scolaire
- Les ponts multimodaux
- Ebay Transportation Demand Management Initiatives
- Des initiatives en matière de la gestion de la demande en transport de eBay
- Le marketing social axé sur la collectivité
- La gestion du stationnement
- Les lignes directrices et les coûts de développement pour l'utilisation des terres à Markham
- Une analyse des voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) au Canada
- Les communautés rurales et le transport durable

AUTRES PROJETS

Transports Canada soutient d'autres travaux qui font suite aux objectifs du PDTU. Voici un aperçu des activités au cours des deux dernières années.

- ▶ **Élaboration du calculateur d'émissions liées au transport urbain** Le calculateur d'émissions liées au transport urbain a été élaboré en tant qu'outil simple et convivial pour estimer les émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) et les principaux contaminants atmosphériques (PCA) provenant des véhicules passagers, utilitaires et du transport en commun urbain. La donnée d'entrée principale à l'outil est les véhicules-kilomètres parcourus (VKT) pour les véhicules routiers et les passagers-kilomètres parcourus (PKT) pour les véhicules ferroviaires. D'autres entrées relatives aux moyennes des vitesses de circulation, aux facteurs d'extension, et aux caractéristiques d'approvisionnement des véhicules en carburant, peuvent être modifiées à partir des valeurs par défaut. Pour obtenir des renseignements supplémentaires, visitez le site www.tc.gc.ca/pdtu.
- ▶ **Rapport sur le développement des capacités pour la planification en matière de transport durable**
Le présent rapport reconnaît que la capacité est une question prioritaire pour l'incorporation de principes de transport durable dans la planification à long terme du transport. Le rapport comprend également un exposé de l'Association des transports du Canada (ATC) intitulé « Stratégies de planification du transport durable », qui a été distribué à 600 membres du secteur, ainsi qu'un article dans la revue *Plan Canada* publiée par l'Institut canadien des urbanistes en décembre 2006.
- ▶ **Approche communautaire du Réseau d'information**
On a distribué des cartes postales avec les profils des six premiers projets de démonstration du PDTU à plus de 1 000 membres des groupes cibles dans la base de données du PDTU. On a distribué une carte postale à des intervalles de trois à cinq mois en même temps que l'on a ajouté de nouveaux renseignements sur un projet spécifique sur le site Web du PDTU. À compter de 2006, on a aussi fait la promotion des ressources du Réseau d'information dans des kiosques lors de conférences d'associations telles que l'Association canadienne pour le transport du navetteur, la Fédération canadienne des municipalités et l'Institut canadien des urbanistes. Une annonce publicitaire avec le profil du répertoire d'études de cas du Réseau d'information a paru dans la revue *Forum*, publiée par la Fédération canadienne des municipalités.

SITE WEB

Les pages du Réseau d'information à l'adresse www.tc.gc.ca/pdtu offrent des renseignements sur les initiatives de projets de démonstration (y compris les descriptions, les rapports d'étape, les images et les échantillons de matériel publicitaire), les activités d'apprentissage, les prix en matière de transport durable et les études de cas. Le site offre également plusieurs autres ressources, entre autres :

- Des liens vers divers rapports de recherche sur des sujets liés au transport durable;
- Le Centre de ressources en matière de gestion de la demande en transport (GDT), ainsi que des renseignements sur la GDT, les organisations qui appliquent celle-ci et les résultats obtenus;
- La base de données de la GDT qui contient les profils et les résultats de 92 projets internationaux;
- Le Répertoire de liens en transport urbain, avec des liens vers différents sites Web canadiens et internationaux;
- La Banque d'images, qui contient des photographies téléchargeables qui illustrent des exemples de transport urbain durable au Canada;
- Le calculateur d'émissions liées au transport urbain (qui a compté 25 000 visiteurs au cours de la première année).

Depuis sa création il y a quatre ans, le Réseau d'information a reçu un nombre croissant de visiteurs et de requêtes. Le nombre de visiteurs est passé de 40 000 en 2004 à près de 160 000 en 2007.

LEÇONS TIRÉES

Les projets de démonstration du PDTU fournissent l'occasion de partager les leçons tirées, particulièrement en ce qui a trait à l'introduction d'approches et de technologies novatrices. Voici un aperçu sommaire des leçons tirées dans le cadre des six projets de démonstration du PDTU dont le profil apparaît dans cette revue.

Les nouvelles technologies peuvent dévoiler des préoccupations par rapport aux technologies existantes. En raison du caractère compliqué et du chevauchement des divers systèmes, l'introduction de nouvelles technologies peut faire ressortir des impacts inattendus sur les systèmes existants ou alors des anomalies au sein de ceux-ci. On pourra diminuer les impacts négatifs si l'on reconnaît la possibilité de tels incidents à l'intérieur des échéanciers et des budgets.

Les partenariats sont essentiels au succès mais exigent une coordination et une communication serrées. Les partenariats créent un potentiel de croissance pour un projet et augmentent la probabilité que celui-ci sera accepté par la collectivité. Gérer la mise en œuvre avec divers partenaires peut poser un défi pour chaque organisme, ministère ou organisation qui possède ses propres processus et exigences. Le respect mutuel et la bienveillance parmi les multiples partenaires peuvent largement contribuer à renforcer des ententes qui ont été clairement définies.

Les approches progressives ou par étapes peuvent aider à surmonter les barrières, mais ne sont pas toujours réalisables. Une approche progressive à l'égard de projets d'envergure peut aider à répartir les coûts sur plusieurs années et à composer avec les pénuries en matière de personnel ou d'entrepreneurs. La mise en œuvre par étapes de l'infrastructure peut également permettre aux utilisateurs des routes, au personnel d'entretien et d'application des lois ainsi qu'au grand public d'acquérir de l'expérience et un certain confort avant d'apporter d'autres changements. Cependant, lorsque les divers projets ou éléments de projets sont interdépendants, cela pourrait s'avérer difficile à réaliser.

La mise en œuvre exige souvent plus de temps que prévu. Les projets pilotes sont le terrain d'apprentissage, ce qui permet à chaque mise en œuvre ultérieure de devenir plus précise quant à la planification, à l'échéancier et au suivi.

Il faut se préparer afin de pouvoir répondre à la demande refoulée. La présentation d'une nouvelle infrastructure ou de nouveaux services qui sont populaires peut créer des attentes de la part du public quant à des améliorations au système dans un avenir rapproché. La planification en vue du succès dans le processus budgétaire à long terme démontrera un engagement face à ces attentes.



Renseignements supplémentaires :

Eric Sévigny, gestionnaire
Programmes en transport urbain
Initiatives environnementales
Transports Canada
Place de Ville, 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Courriel : utsp_pdtu@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca/pdtu

MetroLink : L'innovation vers le service intégré d'autobus express



Organisation directrice : **Municipalité régionale de Halifax**
Contribution du PDTU : **4,1 millions de dollars**
Coût total du projet : **12,3 millions de dollars**
Date d'achèvement : **le 31 mars 2007**

PARTENAIRES ET PARTICIPANTS

- Municipalité régionale de Halifax
- Province de la Nouvelle-Écosse
- Ecology Action Centre

Les résidents de la municipalité régionale de Halifax peuvent dorénavant se déplacer plus rapidement et avec plus de confort depuis le lancement du premier autobus MetroLink en 2005. Équipés de sièges à dossier haut avec accoudoirs et repose-pieds, d'un éclairage direct, de la régulation du climat qui permet d'avoir une température agréable à longueur d'année ainsi que de murs et de plafonds recouverts de tapis pour étouffer le son, les autobus MetroLink à plancher surbaissé procurent aux navetteurs une expérience plaisante lors de leurs déplacements.

Ce nouveau **service d'autobus express de qualité supérieure** consiste en trois routes directes à arrêts limités vers les centres-villes de Halifax et de Dartmouth à partir de deux régions principales de navetteurs. Les lignes de Portland Hills et de Sackville assurent un service quotidien complet du lundi au vendredi tandis que la ligne de Woodside (aussi connue sous le nom de Windmill Corridor) est en opération durant les heures de pointe les jours de semaine seulement.

Les **signaux de priorité** sur les voies réservées aux autobus en plus d'une communication instantanée avec le régulateur de signalisation en circulation mixte permettant aux autobus MetroLink de traverser les carrefours assurent la rapidité des déplacements sur les routes. Ces dispositifs ont été installés à 14 carrefours congestionnés afin de permettre aux autobus d'avancer de façon plus fluide. Afin d'aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre, tous les autobus MetroLink fonctionnent au carburant biodiésel.

Les cyclistes peuvent profiter de **supports à vélo** faciles à utiliser qui ont été installés sur les véhicules ou stationner leurs vélos en toute confiance aux gares. La **liaison promenade et piste cyclable Donegal/Colby Village** a été achevée en 2006 dans le but de faciliter l'accès des résidents de la localité à la gare Cole Harbour. La construction d'un plus grand nombre de liaisons de pistes cyclables et de sentiers sur d'autres routes est présentement à l'étude.

Des **parcs-o-bus** spacieux dotés de systèmes de surveillance sont adaptés aux fauteuils roulants et ont également des places réservées aux véhicules de covoiturage. Les **abribus** MetroLink sont munis d'éclairage solaire et de panneaux latéraux transparents pour une visibilité complète de l'intérieur et de l'extérieur.

RÉSULTATS

La popularité de MetroLink est vite devenue évidente après que le parc-o-bus de la gare de Portland Hills s'est rempli à capacité dans les premières semaines d'ouverture, ce qui a exigé un agrandissement de 175 à 230 places de stationnement en 2006. Lorsque la gare de Sackville a connu la même situation suite à son ouverture, les places disponibles ont augmenté afin de recevoir 315 véhicules.

Le nombre d'utilisateurs du service en confirme la popularité. Un an après le lancement du programme, le nombre d'utilisateurs par jour a augmenté à 2 683, une hausse de 49 % depuis le début du programme. MetroLink a été un facteur déterminant dans l'augmentation de 9,4 % du niveau général d'usage du service qu'a connu Metro Transit durant la première moitié de 2006. En comparaison, la moyenne nationale des usagers du transport en commun au cours de cette même période a augmenté d'environ 3,5 %.

Un sondage approfondi auprès des usagers a révélé que 30 % des passagers du service MetroLink étaient auparavant des conducteurs ou des passagers à bord d'un véhicule et qu'en moyenne, les usagers qui utilisaient les parcs-o-bus avaient réduit la longueur du parcours de 12,4 kilomètres. Un nombre équivalent d'utilisateurs se rendait aux gares MetroLink à pied et en voiture (30 % dans chaque cas). On a calculé à 41 % le taux quotidien de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'introduction du service d'autobus express a également eu une influence sur l'utilisation des terres dans les environs. Des ensembles résidentiels ont surgi autour des gares MetroLink et les agents immobiliers misent sur la proximité du service en tant qu'attrait déterminant pour la vente.

Fort du succès du lancement et de l'opération des trois lignes express de MetroLink et les commodités du service, le projet de démonstration a officiellement pris fin au printemps de 2007. Le succès du programme a fait en sorte que de nombreuses municipalités qui examinent la possibilité de créer leur propre service d'autobus express ont fait des demandes d'exposés et de visites guidées du service.

Partager le succès

À la suite du succès de MetroLink qui a réussi à augmenter le nombre d'utilisateurs du service, des municipalités qui examinent la possibilité de créer leur propre service d'autobus express ont fait de nombreuses demandes d'exposés et de visites guidées du service MetroLink.



Renseignements supplémentaires : www.tc.gc.ca/pdtu et www.halifax.ca/metrotransit/metrolinkmainpage.html



Initiative Smart Commute

Organisations directrices : **Municipalités de la région du Grand Toronto et la Ville de Hamilton, Ontario**

Contribution du PDTU : **2,5 millions de dollars**

Coût total du projet : **7,9 millions de dollars**

Date d'achèvement : **le 31 mars 2007**

PARTENAIRES ET PARTICIPANTS

- Région de York
- Région de Halton
- Région de Peel
- Région de Durham
- Ville de Hamilton
- Ville de Mississauga
- Ville de Toronto

Suite au lancement officiel de l'initiative Smart Commute en 2005, les composantes principales du programme pour l'association régionale Smart Commute ont été les suivantes : la création de neuf associations locales de gestion des transports (appelées Smart Commutes), la valorisation de la marque et la promotion du nom et du modèle de Smart Commute, la sensibilisation des milieux de travail, l'élaboration de programmes de jumelage de covoitureurs et de service de raccompagnement à la maison en cas d'urgence ainsi que l'élaboration d'une trousse à outils que les Smart Commutes peuvent offrir aux milieux de travail. Chacun de ces efforts vise à réduire le nombre d'employés qui font la navette en véhicule à un seul occupant.

Le nouveau Smart Commute 404-7 (Markham et Richmond Hill) et le Smart Commute North Toronto, Vaughan (qui existait auparavant mais dont la marque a été renouvelée) étaient les deux premières **associations de gestion des transports** à offrir des services aux employeurs locaux. Depuis le printemps de 2006, des milieux de travail à Durham, Halton, Hamilton, Central York (Newmarket et Aurora), Northeast Toronto, Mississauga, Brampton et Caledon ont dorénavant accès à un chapitre local de Smart Commute.

Afin d'aider les divers Smart Commutes dans leurs efforts de sensibilisation auprès des employeurs, l'association régionale a élaboré une **trousse d'outils**. Celle-ci contenait des modèles et des modules sur la valorisation de la marque et la planification opérationnelle; les stratégies de recrutement; le marketing et la sensibilisation, y compris l'élaboration de sites Web, les choix des navetteurs ainsi que les services tels que le covoiturage et le jumelage de covoitureurs; et un guide sur la création d'un programme de raccompagnement à la maison en cas d'urgence. On a ajouté aux mises à jour de la trousse d'outils des modules sur le cyclisme, la marche, le télétravail, les navettes, les fourgonnettes collectives et les heures de travail non conventionnelles.

Les associations locales de gestion des transports ont la flexibilité de façonner la programmation à partir de la trousse d'outils et de créer de nouveaux programmes de marketing et de sensibilisation. Par exemple, Smart Commute 404-7 a établi vers la fin de 2006 un service de navette durant l'heure du dîner dans le but d'atténuer la congestion de la circulation au milieu de la journée et Smart Commute Mississauga a mis en œuvre une promotion de covoiturage intitulée Carpool and Win à partir de 2007.

En novembre 2005, on a lancé le programme de covoiturage et de jumelage de covoitureurs appelé **Carpool Zone** (zone de covoiturage) qui est vite devenu un service vedette de l'association Smart Commute. L'introduction de jumelage basé sur les

itinéraires a permis à la Carpool Zone de devenir un des chefs de file mondiaux dans le domaine des services de jumelage de covoitureurs. Les services sont offerts à une grande diversité d'employés et on peut naviguer sur tout le service en ligne en anglais, en français ou en chinois simplifié.

Le **site Web de Smart Commute** est l'endroit de départ idéal pour les associations de gestion des transports nouvellement créées ou éventuelles. Le site offre un accès facile à tous les services et ressources fournis par l'association régionale. Des améliorations, telles que la possibilité pour les employeurs des milieux de travail participants de s'inscrire en ligne au programme de raccompagnement à la maison en cas d'urgence, contribuent à présenter un site mis à jour et utile.

Afin de suivre et comparer les résultats de divers employeurs et associations locales de Smart Commutes, l'association régionale de Smart Commute a créé des **modèles de collecte des données** pour les sondages de référence et de suivi auprès des employés. On a effectué des sondages à l'échelle régionale sur les attitudes des navetteurs en 2005-2006 et une fois de plus en 2006-2007. On a aussi mené des sondages sur la navette des employés auprès de 40 milieux de travail.

RÉSULTATS

La sensibilisation des employeurs par l'intermédiaire de l'initiative Smart Commute a connu un succès considérable suite à l'engagement et la programmation en matière de transport mise en place dans plus de 200 milieux de travail (plus de 145 000 employés) lorsque le projet de démonstration a pris fin au printemps de 2007.

En moins de trois ans, 240 événements de promotion et de sensibilisation ont eu lieu en rapport avec Smart Commute — des conférences, des déjeuners de réseautage et des salons de transport. Plusieurs journalistes ont dorénavant recours à l'association Smart Commute concernant des questions de circulation dans la région du Grand Toronto et à Hamilton.

À compter du printemps de 2007, plus de 6 000 usagers s'étaient inscrits au service de jumelage de covoitureurs et le résultat a été la création de plus de 500 groupes de covoiturage. Un sondage portant sur la satisfaction des usagers a révélé que 85 % de ceux-ci sont dans l'ensemble satisfaits du service et recommanderaient Carpool Zone à leurs amis et leurs collègues.

L'initiative Smart Commute, conçue afin de modifier les comportements des navetteurs, a réussi à éviter environ 17 517 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre et 76 millions de véhicule-kilomètres dans la région du Grand Toronto et à Hamilton sur la durée du projet de démonstration. Ces données sont basées sur des mesures dérivées de quatre sources importantes : les événements, les résultats des sondages des usagers de Carpool Zone, les sondages de suivi auprès des employeurs et le comptage de véhicules des employeurs.

AU-DELÀ DU PDTU

Après avoir mis fin au projet de démonstration au printemps de 2007, l'initiative Smart Commute est devenue un programme permanent à part entière de Metrolinx (Greater Toronto Transportation Authority), la régie provinciale qui a la responsabilité de la planification et de l'amélioration du réseau de transport de la région du Grand Toronto et de Hamilton.



Renseignements supplémentaires : www.tc.gc.ca/pdtu et www.smartcommute.ca

Whitehorse Moves



Organisation directrice : **Ville de Whitehorse**
Contribution du PDTU : **700 000 \$**
Coût total du projet : **2,7 millions de dollars**
Date d'achèvement : **le 31 mars 2007**

PARTENAIRES ET PARTICIPANTS

- Ville de Whitehorse
- Gouvernement territorial du Yukon
- Yukon Council on Disability
- Yukon Energy Corporation
- Northern Climate Exchange
- Yukon Electrical Company Ltd.
- Main Street Yukon
- Association des parcs et des loisirs du Yukon
- Rotary Clubs of Whitehorse
- Cycling Association of the Yukon
- Riverdale Community Association
- Skookum Asphalt

Grâce à ce programme, la Ville de Whitehorse a montré que la promotion du transport actif et du transport en commun et l'encouragement à l'usage de ceux-ci ne sont pas l'apanage des grands centres urbains. Depuis son lancement en 2004, Whitehorse Moves a démontré qu'une petite ville de 21 000 habitants ayant un éventail complet de services peut réussir à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport et éliminer les barrières à la marche et au cyclisme.

Étant donné que toute l'infrastructure a été complétée au début de 2006, la ville a passé la majorité de sa dernière année à faire la promotion, recueillir des données et peaufiner les derniers détails des projets.

Des voies continues réservées aux cyclistes et des sentiers à fins multiples qui aboutissent au centre-ville ainsi qu'un nouveau pont pour les piétons et les cyclistes qui enjambe la rivière Yukon font du **transport actif** une option pratique et intéressante pour un plus grand nombre de résidents. Parmi les autres améliorations aux sentiers de circulation, on trouve un escalier éclairé qui relie les quartiers de la partie supérieure de l'escarpement, l'une de deux zones résidentielles principales, et le centre-ville.

Afin de **modérer la circulation**, un rond-point a été construit en tant que variante aux feux de signalisation et aux panneaux d'arrêt au carrefour de deux voies artérielles au cœur du centre-ville. Le rond-point a contribué à améliorer le courant de circulation en provenance des rues secondaires et en même temps à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Deux voies artérielles qui servent de routes principales de liaison dans et vers le cœur du centre-ville ont fait l'objet de régimes routiers. Elles ont été rétrécies de quatre à deux voies dédiées au trafic de transit pour y aménager une voie cyclable et une voie de virage à gauche double.

Tous les usagers ont vu s'améliorer leur expérience puisque l'on a installé de nouveaux **abribus et signaux**, et des nouveaux **supports pour vélos** et que l'on a planté des arbres et des arbustes le long d'une des artères principales au cœur du centre-ville.

Des brochures d'information, des annonces publicitaires, des présentations lors de salons professionnels ainsi qu'une participation à des ateliers et rencontres publiques ont aidé à informer le public au sujet du transport durable et de la nouvelle infrastructure à Whitehorse. L'association des parcs et des loisirs du Yukon a élaboré une **nouvelle carte des voies cyclables**, des renseignements sur le transport en commun et une nouvelle carte du centre-ville pour les piétons et les a distribués partout dans la ville. Des versions électroniques des cartes de transport en commun et des voies cyclables se trouvent sur le site Web de la ville.

L'initiative **Wheel 2 Work Whitehorse** encourageait les navetteurs à se rendre au travail en vélo durant l'été, de mai à septembre 2006, et offrait des prix et un appui aux participants. Les cyclistes pouvaient suivre leurs résultats en ligne et comparer ceux-ci aux résultats de la course de relais à vélo Haines to Haines, un événement très apprécié des habitants du Yukon et de l'Alaska. On a encouragé les participants à se déplacer une fois par semaine ou plus, selon leur situation et leurs objectifs personnels. Les résidents pouvaient lire, dans le journal local, les profils des participants, possiblement leurs voisins ou collègues de travail, ce qui pouvait les inciter à participer eux-mêmes.

Parmi les autres éléments du projet de Whitehorse, on trouvait un programme de covoiturage pour les navetteurs au centre-ville, une politique contre la marche au ralenti élaborée en 2005 pour les employés municipaux, et une flotte de vélos destinée à l'usage interne dans le cœur du centre-ville qui comprenait des cadenas, des casques protecteurs et des sacs/paniers.

RÉSULTATS

Selon les résultats du sondage annuel de la ville auprès des citoyens, 30 % des navetteurs en vélo et à pied au centre-ville croyaient que le cyclisme était plus sécuritaire en 2006. Les résidents croyaient également que les sentiers et pistes qui conduisaient au centre-ville avaient été grandement améliorés : 76 % ont affirmé lors du sondage de 2006 que les sentiers qui conduisaient au centre-ville étaient bons ou excellents, comparé à 48 % en 2002 et en 2004. Dans l'ensemble, le navettage à vélo ou à pied d'avril à octobre a augmenté entre 2004 et 2006.

Malgré une baisse dans le pourcentage de ménages utilisant le transport en commun en 2006, dans l'ensemble le nombre d'usagers a augmenté d'environ 16 % comparé à 2004 en raison d'une fréquence d'utilisation accrue. Au début, les ronds-points ont fait l'objet de controverse mais 67 % des répondants en 2006 les trouvaient efficaces. En ce qui a trait à la réduction de voies dédiées aux véhicules, 58 % des répondants étaient de l'avis que les changements étaient bons ou excellents tandis que 24 % croyaient que les changements étaient peu utiles.

Des réductions quantifiables de gaz à effet de serre de l'ordre de 78 tonnes de dioxyde de carbone ont été réalisées grâce à une utilisation accrue du transport en commun et environ 12 tonnes de GES grâce au programme Wheel 2 Work Whitehorse.

Le projet de démonstration Whitehorse Moves a pris fin au printemps de 2007, mais l'élan créé par le programme continuera d'influencer les décisions futures en matière de transport ainsi que l'élaboration du plan de durabilité de la ville. Le réseau de sentier à fins multiples et de cyclisme pour les navetteurs a été grandement amélioré et continuera d'évoluer dans le cadre du nouveau plan des sentiers de la ville.

Conserver l'élan

Bien que le projet de démonstration Whitehorse Moves ait pris fin au printemps de 2007, l'élan créé par le programme continuera d'influencer les décisions futures en matière de transport.



Renseignements supplémentaires : www.tc.gc.ca/pdtu et www.whitehorse.ca



Projet de démonstration pour une région durable du Grand Vancouver

Organisation directrice : **South Coast British Columbia Transportation Authority / TransLink**

Contribution du PDTU : **8,8 millions de dollars**

Coût total du projet : **30,9 millions de dollars**

Date d'achèvement : **le 31 mars 2009**

PARTENAIRES ET PARTICIPANTS

- TransLink
- Metro Vancouver
- Province de la Colombie-Britannique
- Villes de Burnaby, Vancouver, Surrey et New Westminster
- Coast Mountain Bus Company
- BC Rapid Transit Company
- Better Environmentally Sound Transportation (BEST)
- The Emily Carr Institute of Art and Design
- BC Ministry of Transportation
- Greater Vancouver Gateway Council
- Vancouver Area Cycling Coalition
- Socialdata Canada

La South Coast British Columbia Transportation Authority (anciennement la Greater Vancouver Transportation Authority) travaille sur un ensemble de six projets de transport urbain que l'on a baptisé de Six in the City. Le projet de démonstration met en valeur trois projets d'immobilisation majeurs, y compris le projet de priorité au transport en commun et aux piétons sur la rue Main, des villages urbains et de la route écologique de Central Valley. Parmi d'autres projets, on trouve le projet pilote de marketing TravelSmart axé sur les foyers, un projet pour le transport efficace des marchandises à l'échelle régionale ainsi qu'un projet de démonstration des autobus hybrides.

Au cours des deux dernières années, les activités dans le cadre du **projet de priorité au transport en commun et aux piétons sur la rue Main** ont été concentrées sur l'installation d'abribus et de tableaux d'affichage électronique en temps réel ainsi que sur l'embellissement de la route à l'aide du mobilier urbain et de l'aménagement paysager. Des retards suite à une grève municipale en 2007 ont reporté à l'été de 2008 la mise en place de bancs, de pictogrammes pour désigner les bandes cyclables et de supports pour vélos. L'installation d'une signalisation prioritaire pour le transport en commun à 18 endroits est en cours et contribuera à faire circuler le transport en commun selon l'horaire prévu. Une première pour TransLink, on a approuvé un plan d'art civique qui décrit brièvement la démarche pour la mise en place d'œuvres d'art le long du couloir. Vers la fin de l'automne, les résidents de Vancouver pourront admirer les œuvres d'art choisies lorsqu'ils emprunteront la route en question.

En raison d'estimations de coûts beaucoup plus élevées et pour éviter de diminuer la portée du projet, on effectuera progressivement les améliorations au **village urbain Broadway/Commercial** sur la ligne Expo Skytrain. La première phase de la construction commencera à l'été de 2008. Des acquisitions de terrain ont entravé la mise en œuvre du **village urbain Surrey Central**, ce qui a abouti à une diminution de la portée du projet. Malgré ce revers, les partenaires se sont engagés à poursuivre la vision après la fin du programme PDTU.

Les cyclistes et les piétons à Vancouver, Burnaby et Westminster surveillent avec impatience le progrès de la **route écologique de Central Valley**, un sentier s'étendant sur 22 kilomètres. Une approche progressive sera dorénavant utilisée pour la portion de Westminster afin d'assurer une pleine connectivité malgré les écarts budgétaires. Burnaby et Vancouver ont réussi à trouver du financement supplémentaire par

l'intermédiaire du programme de partenariat pour l'infrastructure du cyclisme du gouvernement provincial. Les citoyens peuvent déjà marcher et faire du vélo le long de la route écologique lors d'événements promotionnels tels que les randonnées de vélo sur la route écologique de Better Environmentally Sound Transportation et de World Rivers Day, et la tournée du Forum urbain mondial.

Le projet de marketing individualisé **TravelSmart** a offert des ressources personnalisées et de l'aide en matière de transport en commun, de cyclisme et de marche à des ménages dans six quartiers. Le projet s'est terminé avec succès après avoir mené un sondage de référence sur les déplacements suivi du marketing et d'une campagne de sensibilisation destinés aux ménages participants, y compris la livraison par vélo de cartes, de dépliants d'information, de parapluies, de podomètres et d'autres articles. Des « ambassadeurs » ont fourni du soutien individuel aux ménages par l'intermédiaire d'appels téléphoniques et de visites à domicile en plus d'horaires de transport en commun avec arrêts spécifiques. À l'aide d'un sondage de suivi, on a identifié des changements de comportement en ce qui a trait aux déplacements. Les résultats préliminaires du sondage sont disponibles depuis le printemps de 2007.

Dans la première phase du projet de **transport régional des marchandises** en 2006, on a dressé un inventaire des pratiques exemplaires en transport des marchandises. On a également fait une analyse de l'environnement et une étude de délimitation de l'étendue des méthodes actuelles de circulation des marchandises et leur contribution aux économies régionale, provinciale et nationale. La deuxième phase est en cours depuis le début de 2007 et a pour but d'élaborer une stratégie générale pour le transport des marchandises dans la région du Grand Vancouver qui inclura un outil de prévision afin d'évaluer les stratégies possibles pour atténuer les goulots d'étranglement.

Les résidents de Vancouver ont eu leur première occasion de voyager dans les **autobus hybrides** diesels-électriques au cours des essais en 2006 et à la suite, les autobus ont été mis en service régulier. Dans un sondage, les résidents du quartier ont partagé leur perception à l'égard des autobus hybrides, y compris les niveaux de bruit et des émissions.

RÉSULTATS

Selon les résultats préliminaires, le projet de marketing TravelSmart axé sur les ménages a été un succès, avec en moyenne une diminution de 8 % de déplacements en automobile dans les quartiers pilotes. Les premiers résultats indiquent que les autobus hybrides ont bien performé sur le plan du rendement du carburant, le coût du carburant ainsi que les émissions. Pour les autres composantes de ce projet de démonstration, on a établi des données de référence pour l'évaluation future des résultats.

Absorber la hausse des coûts

Afin de composer avec la hausse des coûts de projets d'immobilisations, on présente une approche par étapes pour certaines initiatives tandis que d'autres cherchent des sources de financement supplémentaire afin d'éviter de diminuer la portée du projet.



Renseignements supplémentaires : www.tc.gc.ca/pdtu et [www.translink.bc.ca/Plans Protects/Urban Showcase](http://www.translink.bc.ca/Plans_Protects/Urban_Showcase)



iXpress : Projet d'autobus express pour couloir central de transport en commun

Organisation directrice : **Région de Waterloo**
Contribution du PDTU : **3 millions de dollars**
Coût total du projet : **9,2 millions de dollars**
Date d'achèvement : **le 31 mars 2009**

PARTENAIRES ET PARTICIPANTS

- Région de Waterloo
- Ville de Waterloo
- Ville de Kitchener
- Ville de Cambridge
- Université de Waterloo
- Université Wilfrid Laurier
- Grand River Hospital

Les usagers du transport en commun de la région de Waterloo profitent de déplacements rapides et confortables depuis le lancement du service d'autobus iXpress en 2005. Le service rapide iXpress à arrêts limités et direct le long d'un trajet de 37 kilomètres assure la liaison entre les communautés de Kitchener, Cambridge et Waterloo. Le service offre ainsi aux navetteurs une solution de rechange attrayante à l'usage de l'automobile. Du centre commercial Conestoga à Waterloo jusqu'à la gare d'autobus de la rue Ainslie à Cambridge, ce service express direct relie des destinations principales telles que des universités, des hôpitaux régionaux, des centres commerciaux et des quartiers du centre-ville, et assure aussi aux usagers des correspondances aux autres lignes d'autobus du réseau Grand River Transit.

Depuis 2006, les usagers du transport en commun ont pu profiter de plusieurs améliorations au service, entre autres des affichages d'information en temps réel à l'aide du système mondial de localisation aux gares iXpress, des supports à vélo et des casiers en certains endroits ainsi qu'un système de planification de parcours en ligne. On peut compter le nombre d'usagers des transports en commun à l'aide du système de comptage automatisé que l'on a installé dans 15 autobus iXpress et 19 autobus non iXpress au début de 2008. Des signaux de priorité à certains carrefours permettent aux autobus d'avancer plus rapidement sur la route.

En 2007, le service de renseignements aux voyageurs a été amélioré. Des écrans aux arrêts d'autobus iXpress affichent de l'**information en temps réel** et les annonces des prochains arrêts, communiquant les mêmes renseignements annoncés dans les autobus iXpress. Les usagers peuvent également utiliser un **service de messagerie texte** ou un système de réponse vocale interactif afin de trouver les heures d'arrivée prévues des trois prochains autobus pour tous les arrêts. On peut facilement déterminer la meilleure option de déplacement en transport en commun 24 heures sur 24 grâce au **système de planification de parcours en ligne**.

On a terminé la construction des six derniers **arrêts d'autobus iXpress en 2006**. Les 13 arrêts ont été conçus afin de promouvoir l'accès au transport en commun à pied, en vélo ou en autobus de correspondance. Des améliorations aux trottoirs, aux escaliers et aux passages pour piétons facilitent l'accès des piétons tandis que l'on encourage le cyclisme à l'aide du programme Bus'n'Bike. On a installé des supports à vélo de type poteau et anneau à certains arrêts et l'on prévoit l'installation éventuelle d'autres **supports à vélo et des casiers** dans d'autres endroits. Des événements locaux offrant une démonstration

du support pour vélos fixé aux autobus ont aidé à sensibiliser les usagers à l'existence de ce service et au confort créé par la disponibilité de ces supports.

Un **programme de marketing social axé sur la collectivité** a fait la promotion du service iXpress aussi bien que du cyclisme, de la marche, du covoiturage et du télétravail auprès des ménages à proximité de la gare d'autobus de la rue Ainslie. Les ménages qui ont participé à ce projet pilote ont reçu des ressources et de l'appui personnalisés afin de les aider à adopter le transport en commun ainsi que d'autres modes de transport durable plutôt que l'usage de l'automobile.

En 2007, on a ajouté le service en soirée et en fin de semaine, ce qui fait que le service iXpress fonctionne du lundi au vendredi à chaque quart d'heure aux heures de pointe du matin et de l'après-midi et à toutes les demi-heures pendant le milieu de la journée. L'ajout du service en soirée et en fin de semaine inclut des fréquences de 30 minutes le samedi et le dimanche. Le nombre d'usagers augmente continuellement; par conséquent, on verra la fréquence du service durant le milieu de la journée augmenter à tous les quarts d'heures dès septembre 2008.

On poursuit la promotion énergique du service iXpress par le truchement de divers affichages, de la distribution d'horaires iXpress ainsi que d'annonces publicitaires dans les communautés de Kitchener, Waterloo et Cambridge.

RÉSULTATS

La popularité du service iXpress continue de dépasser toutes les attentes et le nombre quotidien de voyageurs a dépassé les objectifs au cours des deux premières années d'opération. En septembre 2007, la moyenne quotidienne de passagers a atteint le nombre de 5 700. Un sondage auprès des usagers du service a révélé que le nombre de personnes qui abandonnaient la voiture à un seul occupant pour le iXpress avait augmenté de 13 % en 2006 à 19 % en 2007.

L'impact environnemental du service express est tout aussi impressionnant. On estime qu'au cours de la première année seulement, le service iXpress a permis de diminuer de 1,5 millions de kilomètres les déplacements en voiture à un seul occupant, entraînant ainsi une réduction de 500 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre.

Les résultats du programme de marketing social axé sur la collectivité incluent une augmentation de 40 % de l'usage du transport en commun de la part des ménages participants ainsi qu'une augmentation de 5 % de la marche, de 35 % du cyclisme et une diminution de 1,6 % de l'usage de l'automobile.

Afin de prévoir assez de temps pour suivre et évaluer tous les impacts des technologies de transport en commun sur le comportement en matière de déplacements et de la production d'émissions de gaz à effet de serre, ce projet de démonstration a été prolongé jusqu'au 31 mars 2009.



Renseignements supplémentaires : www.tc.gc.ca/pdtu et www.grt.ca

Easy Go

Grâce au système de renseignements aux voyageurs EasyGo, il est maintenant plus facile d'obtenir de l'information en temps réel sur les heures d'arrivée des deux prochains autobus en consultant les écrans installés dans les gares. Les systèmes d'affichage à écran plat aux deux gares principales indiquent l'horaire et fournissent de l'information en temps réel en ce qui a trait au service.



WinSmart



Organisation directrice : **Ville de Winnipeg**
Contribution du PDTU : **7,99 millions de dollars**
Coût total du projet : **13,1 millions de dollars**
Date d'achèvement : **le 31 mars 2009**

PARTENAIRES ET PARTICIPANTS

- Ville de Winnipeg
- Province du Manitoba
- University of Manitoba Transport Institute
- Resource Conservation Manitoba
- Le Centre pour un transport durable

Le couloir Pembina à Winnipeg est en expansion rapide et l'une des routes les plus achalandées dans la ville. Le chemin Pembina est une route de 15 kilomètres qui part du centre-ville et se rend jusqu'à l'Université du Manitoba. Il traverse plusieurs quartiers résidentiels, développements commerciaux et zones industrielles avant de poursuivre son trajet au sud de la ville en tant que voie commerciale principale vers les États-Unis.

Le projet de démonstration WinSmart a été officiellement lancé en novembre 2006. Il comporte un ensemble d'initiatives concentrées sur le couloir du chemin Pembina et que l'on peut regrouper dans trois domaines : des démonstrations technologiques; rendre le transport en commun, le cyclisme et la marche plus concurrentiels en tant que moyens de transport; et améliorer l'efficacité du camionnage.

Grâce à un projet pilote dans le cadre duquel on fournit un mélange de biodiésel (B10) à certains véhicules de la flotte municipale, on élimine les barrières internes puisque le carburant est plus facilement accessible dans une station-service offrant du biodiésel pour laquelle on a créé l'infrastructure en novembre 2007.

Parmi les améliorations en matière de transport en commun, il y a la mise en œuvre et les essais de la technologie GPS et d'autres méthodes afin de localiser chaque autobus et de noter son progrès sur la route. Cette technologie fournira aux usagers du transport en commun l'information en temps réel sur les départs des autobus. Les améliorations technologiques, qui seront progressivement mises en place dans la flotte de véhicules de transport en commun à l'été de 2008, aideront à maintenir le respect des horaires et à accroître la fiabilité des correspondances.

On construira un nouveau parc-o-bus du réseau de transport en commun de Winnipeg à proximité du chemin Pembina sur le terrain existant du siège social de Manitoba Hydro. Cela facilitera la transition aux 2 000 employés de la société lorsqu'ils commenceront à travailler au nouveau siège social situé au centre-ville de Winnipeg.

Les piétons se repèrent plus facilement dans le centre-ville grâce à l'installation de 91 panneaux d'orientation en 2007. On prévoit également des kiosques affichant des cartes sur lesquelles on trouvera la mention « Vous êtes ici ». Ces cartes signaleront les destinations clés du centre-ville et fourniront des indications pour se rendre au réseau de passerelles couvertes dans cette section de la ville de Winnipeg.

Les piétons et les cyclistes profitent des améliorations et des nouvelles sections ajoutées au sentier à fins multiples qui relie La Fourche, une destination touristique très prisée située au centre-ville, au chemin Pembina. Le sentier, qui sera terminé à l'automne de 2008, aidera à améliorer les trajets vers les destinations importantes telles que l'Université du Manitoba.

Un projet pilote de marketing axé sur la collectivité se rapportant aux déplacements fournit un appui personnalisé et des ressources à des ménages dans une région spécifique le long du couloir du chemin Pembina. Basé sur un modèle qui a connu du succès ailleurs, entre autres à Vancouver et la région de Waterloo, le projet de Winnipeg a identifié plus de 800 ménages qui désirent adopter la marche, le cyclisme, le transport en commun ou le covoiturage au lieu de se déplacer par véhicule à un seul occupant, ou à tout le moins choisir ces moyens de transport plus souvent. Un sondage de suivi à l'automne de 2008 déterminera les changements de comportement qui auront eu lieu en matière de transport.

L'identification et la promotion de pratiques novatrices en matière du transport des marchandises sont en cours, allant des horaires de déplacements, du jumelage des chargements, de la réduction de la marche au ralenti, des programmes d'opération et d'entretien, à la formation des conducteurs. Des représentants de l'industrie et d'autres intervenants ont assisté à un colloque en janvier 2008 où l'on a présenté les initiatives en matière du transport des marchandises ainsi que la mise en œuvre éventuelle de celles-ci.

Un programme d'itinéraires pour camions vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'aide d'une meilleure planification et d'itinéraires améliorés, dont l'élaboration d'une carte routière numérisée qui permettra aux gestionnaires de flottes de livraison d'utiliser des modèles d'itinéraires informatisés facilitant le choix de trajets raccourcis. On peut dès lors créer des itinéraires à l'aide de la carte numérisée par l'intégration des points d'origine et de destination une fois les compagnies de fret choisies. On a discuté du modèle du réseau d'itinéraires avec des représentants de compagnies à qui on en a également démontré les capacités.

Dans le cadre d'un effort complémentaire, un projet pilote de commerce électronique vise à réduire les déplacements des consommateurs vers les grands magasins de vente au détail et à effectuer des livraisons efficaces à l'aide d'horaires et de l'appariement des chargements. En guise de première étape, on a installé un système automatisé de repérage appelé Otto Link à bord d'un véhicule de livraison pour milieu urbain. Une fois qu'elle deviendra fonctionnelle, la technologie sera rendue disponible à d'autres entreprises au sein du groupe de travail.

RÉSULTATS

Étant donné le lancement récent de ce projet de démonstration, les résultats ne sont pas encore disponibles mais seront inclus dans la prochaine revue.



Renseignements supplémentaires : www.tc.gc.ca/pdtu et www.winnipeg.ca

Le couloir Pembina

Le projet de démonstration WinSmart est concentré sur le couloir Pembina sur une distance de 15 kilomètres à Winnipeg — il s'agit d'une route achalandée et en expansion rapide.



Canada



Transports
Canada

Transport
Canada