



PROGRAMME DE DÉMONSTRATION EN TRANSPORT URBAIN (PDTU)

Revue annuelle de 2004 - 2005



Veillez acheminer vos commentaires ou vos questions à :

David MacIsaac, gestionnaire
Programme 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

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2005).

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 celle-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.

INTRODUCTION

Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de Transports Canada (TC) qui fait partie du Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada (GC) sur le changement climatique. Le programme a pour but de réduire les gaz à effet de serre (GES) par la mise en œuvre de projets de démonstration novateurs dans des municipalités canadiennes et par le partage de renseignements et de ressources connexes. Le programme vise les quatre objectifs principaux qui suivent.

TABLE DES MATIÈRES

<i>Introduction</i>	<i>1</i>
<i>Aperçu du programme.....</i>	<i>1</i>
<i>Projets de démonstration..</i>	<i>2</i>
<i>Réseau d'information.....</i>	<i>9</i>

- Appuyer le développement et l'intégration d'initiatives, d'outils de planification des transports et de pratiques exemplaires en vue de réduire les émissions de GES.
- Démontrer, mesurer et suivre l'efficacité d'une série d'initiatives intégrées de réduction des GES en milieu urbain.
- Évaluer l'effet de ces initiatives dans le contexte d'autres objectifs politiques importants afin de construire des villes fortes (diminution du Smog, allègement de la congestion, amélioration des infrastructures de transport en commun).
- Établir un réseau national polyvalent et proactif de diffusion d'information sur des stratégies gagnantes en matière de réduction des GES et de transport urbain durable.

APERÇU DU PROGRAMME

Le Programme de démonstration en transport urbain est une composante clé du Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique. Le secteur des transports est responsable d'environ un quart des émissions totales de GES au Canada dont près de la moitié provient du transport des passagers en milieu urbain.

Grâce à son budget de 40 millions de dollars sur cinq ans, le PDTU appuie la création d'initiatives étalées sur plusieurs années appelées des "projets de démonstration", qui démontrent et évaluent des mesures qui se renforcent mutuellement afin de réduire les émissions de GES émanant du transport urbain. Choisis parmi 48 idées de projet présentées par des administrations municipales et régionales de partout au Canada, les projets de démonstration ont recours à une gamme d'approches novatrices et de mesures coordonnées dans un cadre global de planification des transports et de l'aménagement du territoire. Au moyen d'une planification et d'une mise en œuvre intégrée des projets, chacune des initiatives rassemble de nouvelles technologies, des améliorations à l'infrastructure et un marketing social dans le but d'améliorer la durabilité des réseaux de transport urbain et d'aborder les autres défis des zones urbaines, y compris la qualité de l'air, la congestion routière, la sécurité des piétons et des cyclistes.

Projets de démonstration choisis :

- Whitehorse, Yukon
 - District régional de Vancouver, Colombie Britannique
 - Winnipeg, Manitoba
 - Région de Waterloo, Ontario
 - Région du Grand Toronto et la ville de Hamilton, Ontario
 - Montréal, Québec
 - Gatineau, Québec
 - Halifax, Nouvelle Écosse
-

Les nouveaux renseignements importants, les approches analytiques, les ressources de planification et les enseignements tirés des projets de démonstration sont également partagés avec les villes et les spécialistes du transport un peu partout au Canada par le truchement des activités du réseau d'information du PDTU. Le réseau appuie des activités d'apprentissage et des prix de reconnaissance en matière de transport durable, fournit des renseignements sur les projets de démonstration et comprend un site Web qui contient un répertoire d'études de cas sur d'autres initiatives canadiennes ayant trait au transport durable.

PROCESSUS DE SÉLECTION ET CALENDRIER

Un processus national de sélection en deux étapes a été tenu dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain afin de sélectionner les projets de démonstration. À l'automne de 2001, Transports Canada a reçu 48 déclarations d'intérêt de partout au Canada. Celles-ci ont été examinées par un comité de sélection indépendant, composé de spécialistes en matière de transport durable et l'on a invité 15 finalistes à présenter une proposition de projet détaillée. Chacun des finalistes a reçu 30 000 \$ afin d'élaborer sa proposition détaillée. Le comité de sélection a évalué les propositions reçues et recommandé huit projets de démonstration au ministre des Transports, qui a choisi les projets devant être financés en novembre 2003.

PROJETS DE DÉMONSTRATION

Le présente partie donne un bref résumé des cinq projets de démonstration en cours à l'heure actuelle. D'autres précisions sur les projets de démonstration, leur progrès en 2004 - 2005 et les enseignements tirés se trouvent sur le site Web du PDTU (www.tc.gc.ca/pdtu).

PROJETS DE DÉMONSTRATION EN COURS

Initiative de transport " Smart Commute "

Organisation directrice : Région du Grand Toronto et de la ville de Hamilton

Financement dans le cadre du PDTU : 2,5 millions de dollars

Coût total du projet : 7,9 millions de dollars

Une coalition d'administrations régionales et municipales de la région du Grand Toronto et de la ville de Hamilton a établi un groupe d'encadrement, connu sous le nom d'Association " Smart Commute " (ASC) dans le but de coordonner, de gérer et d'implanter différents programmes visant à réduire l'utilisation des véhicules à passager unique en offrant une vaste gamme d'options de transport durable.

Les initiatives en transport durable sont soutenues par un réseau d'associations de gestion du transport (AGT) plus petites, à but non lucratif ou des associations



Les municipalités participantes à l'initiative de transport " Smart Commute " comprennent:

- La région de York
- La ville de Toronto
- La région de Durham
- La région de Peel
- La ville de Hamilton
- La région de Halton

D'autres municipalités qui viendront en aide aux AGT locales, y compris:

- La municipalité de Markham
 - La ville de Newmarket
 - La ville de Vaughan
 - La ville de Mississauga
-

locales de " Smart Commute " (SC), qui se trouvent un peu partout dans la grande région. Grâce au suivi et à la coordination régionale offerts par l'Association " Smart Commute ", les AGT locales sont à définir leurs besoins locaux en matière de transport durable et à établir une combinaison appropriée de services de transport correspondants, qui encouragent une utilisation plus efficace de l'infrastructure et des services actuels de transport. Les AGT sont également responsables du marketing et de la promotion locale des services qui comprennent:

- le jumelage de covoitureurs pour les programmes de covoiturage en voiture ou par fourgonnette;
- un programme de raccompagnement garanti à la maison;
- la coordination des stationnements partagés;
- des améliorations au service de transport en commun, y compris des routes plus pratiques et des arrêts dotés d'abris.

En mai 2004, les municipalités participantes ont entériné un protocole d'entente afin de mettre en œuvre l'Initiative de transport " Smart Commute ", et l'ASC a été officiellement lancée en janvier 2005. Avant la fin de l'exercice, l'ASC a mené plusieurs analyses auprès des employeurs membres afin de déterminer les besoins régionaux en matière de transport durable, tandis que deux AGT actuelles (Black Creek* et 404-7) ont communiqué avec plus de 500 entreprises et plus de 100 000 employés au moyen d'une campagne directe par courrier, d'appels téléphoniques, de visites ainsi que de cinq événements promotionnels et de recrutement.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web, à l'adresse : www.smartcommute.ca.

* Récemment renommées "Smart Commute - North Toronto, Vaughan".

Démonstration de Vancouver pour une région durable

Organisation directrice : Greater Vancouver Transportation Authority

Financement dans le cadre du PDTU : 8,8 millions de dollars

Coût total du projet : 30,9 millions de dollars

La Greater Vancouver Transportation Authority (GVTA) collabore avec le district régional de Vancouver et ses partenaires municipaux à but non lucratif, afin de mettre en œuvre six projets intégrés visant à réduire les émissions de GES émanant du transport urbain dans l'ensemble de la région du Grand Vancouver.

- *Priorité au transport en commun et aux piétons sur la rue Main* : Les améliorations à la rue et aux trottoirs rehausseront la sûreté des piétons, tandis que les technologies pour le transport en commun, telles que les feux de circulation prioritaires pour le transport en commun, accroîtront la fiabilité et l'efficacité du service d'autobus le long d'une artère majeure à Vancouver. Comme on prévoit que les activités de construction seront terminées vers la fin de 2006, des analyses de référence sur la circulation et les piétons ont été menées. La conception détaillée était bien entamée en mars 2005.



Les partenaires de la Démonstration pour une région durable comprennent:

- Greater Vancouver Transportation Authority
 - District régional de Vancouver
 - Ville de Vancouver
 - New Westminster
 - Burnaby
 - Surrey
 - Better Environmentally Sustainable Transportation (BEST)
-

- *Route écologique de Central Valley* : Un sentier pour piétons et cyclistes, s'étendant sur 22 kilomètres, joindra le centre ville de Vancouver, de Burnaby et de New Westminster et deviendra la base du réseau cyclable régional. Au début de l'année, une évaluation environnementale fédérale a été effectuée, et les travaux ont progressés dans les trois municipalités partenaires. En novembre 2004, le conseil municipal de New Westminster a approuvé le concept détaillé de leur portion de la Route écologique, et une demande de proposition (DP) pour un segment clé a été achevée tôt en février. Le concept détaillé du segment de Burnaby est terminée, et le début de la construction est prévu en mai 2005. À Vancouver, une déclaration d'intérêt pour la conception du pont pour piétons a été publiée.
- *Villages urbains* : Deux stations de transport en commun (Surrey Central et Commercial/Broadway) sont actuellement restructurées afin d'améliorer le milieu urbain et les liens de correspondance du transport actif aux stations. Des contrats pour la station Commercial/Broadway et pour l'aménagement de la zone environnante ont été accordés en février 2005 et les travaux sont en cours. On a mis la touche finale à une entente de partenariat avec la ville de Surrey et la GVTA en décembre, qui prévoit un engagement pouvant atteindre trois millions de dollars pour l'élaboration d'un plan axé sur le transport en commun pour la station de Surrey. Deux journées d'accueil pour le public ont eu lieu, ainsi qu'un "forum remue méninges" qui comprenait un atelier de conception interactif afin d'identifier les problèmes et les solutions possibles et de visualiser le potentiel de la station.
- *Efficacité du transport des marchandises* : Une étude exhaustive sur le transport intermodal sera menée afin d'appuyer la création d'une stratégie politique, d'une banque de renseignements et d'un modèle informatique dynamique pour l'amélioration du transport des marchandises dans la région du Grand Vancouver. La demande de proposition pour ce projet a été achevée à la fin de mars 2005.
- *Travel Smart*. Il s'agit d'un programme de transport personnel axé sur les foyers et qui cible les personnes ayant manifesté un intérêt pour réduire leurs déplacements en véhicule. Il sera mené dans six quartiers différents de la région. Tôt en 2005, un plan de mise en œuvre par étapes pour le marketing et la recherche du projet a été élaboré et un consultant a été choisi pour gérer le projet novateur.
- *Autobus hybrides* : Deux autobus équipés de moteurs hybrides diesels-électriques, seront mis en service sur les parcours d'autobus réguliers afin de mettre leur rendement à l'essai et évaluer la perception de la collectivité et des clients. Au début de 2005, on a retiré l'équipement de pile à combustible de deux anciens autobus à pile à combustible Ballard, que l'on a transportés à une autre installation aux fins de conversion dans l'attente de la signature du contrat final. On prévoit l'achèvement de la conversion des autobus d'ici le printemps de 2005.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site : www.translink.bc.ca.

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

Organisation directrice : Municipalité régionale de Halifax

Financement dans le cadre du PDTU : 4,1 millions de dollars

Coût total du projet : 12,3 millions de dollars



La municipalité régionale de Halifax est à mettre en place deux corridors pour autobus express, partant des régions suburbaines de Sackville et de Cole Harbour jusqu'au centre ville de Halifax. Les deux corridors pour autobus express seront dotés de feux de circulation donnant priorité au transport en commun et de voies de surpassement prioritaire, qui accorderont aux autobus un avantage concurrentiel sur la circulation automobile aux intersections-clés dotées de feux de circulation.

Appelé MetroLink, le nouveau service est assuré par 20 nouveaux autobus fabriqués au Canada, munis de support à bicyclettes et de sièges plus confortables pour les passagers. Dans le but d'encourager un transport plus durable en partance et à destination des stations de MetroLink, des voies et des sentiers cyclables relient les stations aux réseaux actuels et aux destinations à proximité. De grands parcs de stationnement incitatifs sont également en cours de construction afin de servir les stations principales.

À la suite de la signature de l'accord de contribution du PDTU en juillet 2004, les organisateurs du projet ont accompli d'importants progrès, y compris l'achèvement de la conception détaillée des corridors pour autobus express et des connexions des voies cyclables liées. De plus, un travail de mise en marché permettant au service de se démarquer a été effectué afin de donner aux autobus et aux stations de MetroLink un aspect unique et reconnaissable. Les bons de commande pour les nouveaux autobus ont été présentés, et l'on s'attend à recevoir les premiers au printemps de 2005. En octobre 2004, on a également accordé une modification particulière à la Motor Vehicle Act, loi provinciale sur les véhicules motorisés, afin de pouvoir exploiter les feux de circulation prioritaires pour le transport en commun sur les sections du corridor pour autobus express relevant de la province.

Tout en se dirigeant vers le lancement du projet prévu à l'été de 2005, un comité consultatif pour les autobus express a été mis sur pied afin de donner des renseignements et de formuler des recommandations sur tous les aspects liés à la clientèle du service MetroLink, y compris les parcs relais et les connexions avec les voies cyclables. Les membres de ce comité comprennent des membres du personnel municipal, des représentants d'organismes voués à la protection de l'environnement, des jeunes, des cyclistes, des personnes en fauteuil roulant et d'autres navetteurs des zones desservies par le corridor pour autobus express.

On a accordé une modification particulière à la Motor Vehicle Act, loi provinciale sur les véhicules motorisés, afin de pouvoir exploiter le système de feux de circulation prioritaires pour le transport en commun de MetroLink sur les sections routières relevant de la province.

Plus de plus amples renseignements, veuillez consulter le site à l'adresse : www.halifax.ca/metrotransit/BRT.html.



iXpress : Projet de corridor central express de transport en commun

Organisation directrice : Municipalité régionale de Waterloo

Financement dans le cadre du PDTU : 3 millions de dollars

Coût total du projet : 9,2 millions de dollars

La municipalité régionale de Waterloo est à établir un réseau d'autobus express qui incorpore les nouvelles technologies pour le transport en commun et les connexions au transport actif. Connu sous le nom d'iXpress, le service à arrêts limités circulera sur les voies actuelles pour relier les centres majeurs, tels que les universités, les hôpitaux régionaux, les centres commerciaux et les centres villes de Waterloo, de Kitchener et de Cambridge. Les 13 stations qui forment le réseau seront intégrées avec les voies de service actuelles pour le transport en commun et comprendront de meilleurs raccordements pour les cyclistes et les piétons. En plus d'améliorer les services de transport en commun dans la région, l'un des buts du projet est d'élargir le réseau d'usagers le long du "corridor de transport en commun central" afin d'appuyer l'élaboration éventuelle d'un réseau de train léger express.

L'on prévoit qu'iXpress entrera en service en septembre 2005 et que le service offrira 15 autobus à plancher surbaissé. Ils seront munis de supports à bicyclettes et d'un système de repérage et de communication par satellite afin d'assurer la priorité aux feux de circulation des grandes intersections le long du parcours et de fournir des renseignements en temps réel sur les arrivées et les départs des autobus à l'intention des passagers, à certains arrêts sélectionnés. Le système de repérage par satellite permettra également d'élaborer un outil de planification des déplacements pour les usagers du service, qui sera dynamique et accessible sur le Web.

La phase initiale du projet (jusqu'en mars 2005) comprenait des essais sur le terrain afin d'établir des options de parcours pour le système et une consultation publique, dont des journées portes ouvertes, des sollicitations par lettre et un sondage en ligne. Un examen de la technologie a été mené, et la conception préliminaire pour les éléments du système a été effectuée. On a entamé une vérification de l'accessibilité pour les piétons et on a étudié, à huit arrêts potentiels iXpress, la possibilité de construire des liens cyclables aux stations. En décembre 2004, Grand River Transit a reçu les autobus à utiliser dans le réseau iXpress. À la fin du mois de mars 2005, le conseil régional de Waterloo a approuvé l'un des quatre parcours proposés du réseau iXpress.

Le réseau d'autobus express iXpress élargira le réseau d'usagers le long du "corridor de transport en commun central" de la région afin d'appuyer l'élaboration éventuelle d'un réseau de transport en commun express.

Plus de plus amples renseignements, veuillez consulter le site à l'adresse : www.grt.ca



Planification stratégique des transports à Whitehorse

Organisation directrice : ville de Whitehorse

Financement dans le cadre du PDTU : 700 000 \$

Coût total du projet : 2,4 millions de dollars

La ville de Whitehorse met en œuvre un certain nombre de projets interdépendants visant à améliorer la connectivité du transport actif, à rehausser la sûreté des piétons et des cyclistes et à ralentir la circulation dans les grandes artères et aux intersections majeures. Le projet de démonstration comprend les éléments qui suivent.

- *Diètes routières* : La réduction de deux routes collectrices de quatre à deux voies, avec une voie centrale pour virage à gauche et l'amélioration des passages pour piétons.
- *Améliorations aux infrastructures réservées à la marche et au cyclisme* : Trois pistes multi usage principales entre le centre ville et les secteurs résidentiels seront améliorées par l'ajout de nouvelles liaisons et d'un nouveau pont, d'un meilleur éclairage et d'un escalier situé dans une pente particulièrement raide. Des arbres, des lampadaires, des bancs, des supports pour vélos, des abribus ainsi que l'affichage de renseignements sur le transport en commun seront également ajoutés à certains endroits stratégiques du centre ville dans le but d'encourager les personnes à marcher et à utiliser davantage le transport en commun.
- *Rond point* : Un carrefour giratoire à une intersection principale afin de réduire les retards et la vitesse de la circulation, dans le but de rehausser la sûreté des piétons, des cyclistes et des conducteurs.

Bien que les évaluations environnementales nécessaires et les augmentations des coûts de construction aient ralenti certains éléments du projet, les améliorations à l'infrastructure sont en cours. Au cours de la courte saison de construction, on a terminé le rond point, commencé les travaux sur la passerelle à piétons, terminé le nouvel escalier pour le Airport Trail ainsi que la conversion de l'une des deux routes choisies pour la diète routière. On a également terminé les travaux de conception pour les autres améliorations à l'infrastructure au cours de l'année. On a préparé des brochures de renseignements sur les éléments du projet que l'on a distribuées lors d'événements tenus dans le cadre du projet et dans les envois réguliers de la ville par courrier. On prévoit le commencement d'autres éléments de l'infrastructure à la fin du printemps de 2005. Des données de référence complètes ont également été recueillies, et des mesures ont été établies afin de permettre un suivi et une évaluation efficaces de tous les éléments du projet.

Plus de plus amples renseignements, veuillez consulter le site à l'adresse : www.whitehorse.ca

Le projet de démonstration pour la planification des transports à Whitehorse aide la ville à garder l'une des meilleures répartitions modales du Canada pour les travailleurs cyclistes toute l'année, un accomplissement important pour une ville du nord dont le climat est si froid.

PARTENARIATS DU PROJET DE DÉMONSTRATION

Les cinq projets présentement en cours ont reçu 19,1 millions de dollars de contribution dans le cadre du PDTU, en plus de 48,6 millions de dollars affectés par les organisateurs des projets et autres fondateurs, y compris plus de 30 partenaires municipaux, régionaux, provinciaux, non gouvernementaux et institutionnels.

MESURE DES AVANTAGES

Afin de mesurer et d'évaluer les impacts des projets de démonstration, le PDTU comporte une approche de mesure des avantages. Les promoteurs du projet sont tenus d'établir des mesures précises (p. ex. le dénombrement des passagers du transport en commun, le coût d'exploitation, les émissions de GES, l'achalandage du transport en commun et les déplacements effectués à bord d'un véhicule à passager unique) et des cibles pour chacun des éléments du projet. Pour chacune des mesures, les promoteurs établissent également des données de référence par rapport auxquelles les résultats du projet seront mesurés et suivis. Étant donné le stade préliminaire des projets, des résultats techniques quantitatifs sont prévus dans les prochaines revues annuelles.

PROJETS DE DÉMONSTRATION À VENIR

Les trois projets de démonstration qui suivent sont des projets dont les ententes de contribution ne sont pas encore finalisées. Pour de plus amples renseignements sur les projets de démonstration à venir et leur état d'avancement, veuillez consulter le site Web du PDTU à l'adresse www.tc.gc.ca/pdtu.

Le projet de démonstration en transport urbain de la Société de transport de l'Outaouais

Organisations directrices : Société de transport de l'Outaouais, Société de transport de Montréal

Le projet de démonstration proposé vise à améliorer la concurrence du transport en commun grâce à la création de voies réservées aux autobus dans les corridors principaux, à l'amélioration des services des stationnements incitatifs et à l'utilisation d'autobus hybrides diesel-électriques.

Démonstration WinSmart

Organisation directrice : ville de Winnipeg

Le projet de démonstration proposé présente une combinaison d'initiatives intégrées pour le transport durable, y compris des améliorations à l'infrastructure du transport actif, l'élaboration de politiques sur le transport durable, l'optimisation de l'exploitation du parc de véhicules de transport en commun, notamment par l'usage d'équipement pour la localisation automatique des véhicules (LAV), la mise à l'essai d'un autobus hybride, un programme Ecopass et la mise en place de stations d'éthanol 85 et de biodiesel.

Branché : La mobilité réinventée

Organisation directrice : Agence métropolitaine de transport (AMT)

Le projet de démonstration proposé vise la constitution d'un parc de véhicules électriques et de bicyclettes partagés, situé au centre ville de Montréal et à certaines gares de trains de banlieue dans des zones suburbaines pour les déplacements dans les zones ne pouvant être bien servies par le transport en commun conventionnel.

ACTIVITÉS D'APPRENTISSAGE

Les 23 activités d'apprentissage portaient sur un certain nombre de sujets innovateurs dans le secteur du transport durable, y compris :

- Méthodes innovatrices de financement des transports dans les villes "durables";
 - Mobilité à l'extérieur des zones urbaines;
 - Tarification de la congestion;
 - La coopération intergouvernementale en matière de transport urbain durable;
 - Conférence sur les transports, la pollution atmosphérique et la santé humaine;
 - Transport public rapide par autobus au Canada.
-

RÉSEAU D'INFORMATION

Le Réseau d'information du PDTU est une tribune qui permet aux praticiens du transport urbain durable d'échanger des renseignements et les leçons tirées des projets de démonstration et autres initiatives en matière de transport durable de partout au Canada. L'élaboration du réseau d'information a débuté en 2003. Depuis ce temps, le PDTU a mis en œuvre des activités d'apprentissage, des études de cas, des prix de reconnaissance et un site web. Le PDTU s'est associé à de nombreuses organisations afin de mettre en place le réseau d'information; les voici:

- Association canadienne pour le transport du navetteur
 - Association québécoise du transport et des routes
 - Association canadienne du transport urbain
 - Environnement Canada (EC)
 - Fédération canadienne des municipalités (FCM)
 - Forum des fédérations
 - Moving the Economy
 - Ressources naturelles Canada (RNCan)
 - The Pollution Probe Foundation
 - Sierra Club du Canada
 - Smart Growth Canada
 - Association des transports du Canada (ATC)
 - Vélo Québec
 - Université York
- **Activités d'apprentissage** : Au cours des deux dernières années, Transports Canada a collaboré et participé à 23 activités d'apprentissage sur le transport durable qui correspondaient aux principaux objectifs du PDTU. On compte parmi ces activités d'apprentissage des ateliers, des présentations sur des projets et programmes d'innovation sur les transports, des discussions en assemblée plénière et des salons professionnels. Ces activités ont attiré plus de 1 600 professionnels du secteur des transports. Selon la rétroaction des participants, les activités consistaient en des expériences d'apprentissage enrichissantes et fournissaient des ressources et des renseignements opportuns et utiles sur la façon de faciliter les initiatives du transport urbain durable dans leur propre collectivité. Les procès verbaux des activités et les renseignements sur les personnes ressources sont disponibles sur le site Web du PDTU.
 - **Répertoire d'étude de cas** : Le répertoire Web d'études de cas, choisies par un comité consultatif composé de représentants des 15 finalistes des projets de démonstration, comprend le profil d'initiatives en matière de transport urbain durable de partout au Canada et donne des renseignements sur les principaux facteurs de la réussite, des leçons tirées et des résultats. Le répertoire, toujours grandissant, comporte actuellement 30 études de cas, classées dans les catégories suivantes :

- Vélo Québec
- Transport en commun - Service et exploitation
- Transport en commun - Promotion et soutien
- Transport actif
- Utilisation efficiente des véhicules automobiles
- Transport des marchandises
- Sensibilisation et éducation
- Tarification et perception
- Utilisation du sol et aménagement
- Planification et conception des routes
- Planification et politique à long terme
- Technologies de pointe
- Prestation innovatrice de services

GAGNANTS DU PRIX POUR LE TRANSPORT DURABLE

Le PDTU commandite le Prix des collectivités viables de la FCM et de CH2M HILL et le Prix de réalisations en transports urbains durables de l'ATC. On compte ceux qui suivent parmi les derniers gagnants.

- Ville de Calgary, Alberta
Transportation Solutions Group
(Prix de réalisations en transports urbains durables de l'ATC, 2002)
- Région de Waterloo, Ontario
"You Can Clear the Air", supplément au programme scolaire (Prix de réalisations en transports urbains durables de l'ATC, 2003)
- Ville d'Ottawa, Ontario
Projet pilote de train léger
O-Train (Prix des collectivités viables de la FCM et de CH2M HILL, 2003)
- Ville d'Edmonton, Alberta
Multi use Trail and Streetcar
Corridor (Prix des collectivités viables de la FCM et de CH2M HILL, 2004)

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a préparé une étude de cas sur les programmes U Pass, et deux études de cas ont été élaborées par le groupe à but non lucratif Moving the Economy sur des programmes intégrés sur les transports et la mobilité.

- **Prix de reconnaissance** : Le PDTU commandite deux programmes nationaux, l'un par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'autre par l'Association des transports du Canada (ATC), qui soulignent l'innovation, l'esprit d'initiative et la réussite en matière de transport urbain durable. Le parrainage du Prix des collectivités viables de la FCM et de CH2M HILL et du Prix de réalisations en transports urbains durables de l'ATC a débuté en 2003. Les gagnants des deux premières années d'appui par le Réseau d'information se trouvent dans la barre verticale sur le côté gauche.
- **Site Web** : Le site Web du PDTU (www.tc.gc.ca/pdtu) renferme le répertoire d'études de cas, les renseignements sur les projets de démonstration, les gagnants des prix, les présentations des activités d'apprentissage, une banque d'images et un répertoire de liens sur le transport urbain durable. Le site Web du Réseau d'information, lancé au début de 2004, a été consulté en moyenne 13,000 fois par mois au cours de la première année.

ENSEIGNEMENTS TIRÉS

L'un des objectifs principaux du PDTU est de partager les nouveaux renseignements, outils et ressources afin d'aider les municipalités et autres organismes à mettre en œuvre des options de transport plus durable dans le but de réduire les émissions de GES dans les zones urbaines. Les enseignements clés qui suivent ont été tirés des cinq projets de démonstration en cours actuellement. Plus de détails sont disponibles à l'onglet " Projet " sur le site Web du PDTU. Ils ne sont pas ordonnés de façon particulière.

- **Établir des accords de collaboration et de coopération tôt dans le processus et élaborer des protocoles de projet.** La plupart des projets de démonstration sont des efforts multidisciplinaires, comprenant de multiples partenaires municipaux et d'organismes. Ceci, en plus de l'horaire relativement serré du PDTU, a exigé l'établissement de relations de travail collaboratives axées sur la confiance et la volonté pour la conception et la gestion de chacun des projets. Une telle approche collaborative peut constituer un point de départ pour des partenaires du projet habitués à une gestion de projet et à un processus décisionnel plus traditionnels et compartimentés. Pour les organismes, ministères et municipalités qui possèdent une expérience limitée du travail d'équipe, une approche de travail plus collaborative peut prendre un certain temps à établir avant que ne soient formées les relations nécessaires. Des ententes de travail et des protocoles de projet officiels peuvent faciliter de meilleures coordination, coopération et collaboration afin d'obtenir de meilleurs résultats et une mise en œuvre plus efficace des projets. Une meilleure coordination et une planification prudente sont également nécessaires afin d'éviter le chevauchement des tâches ou le travail à contre sens.
- **Obtenir des approbations rapides, lorsqu'il est possible et pratique de le faire.** De nombreux éléments d'un projet de démonstration demandent un programme de planification important avant la mise en œuvre de mesures particulières visant à assurer les approbations fédérales, provinciales ou municipales requises. Ceux-ci peuvent retarder le travail sur le projet ou faire dévier les énergies du projet s'ils ne sont pas relevés au stade préliminaire de l'établissement de la portée du projet. Il est également important de s'assurer que les autorités approbatrices aient une bonne compréhension du projet de démonstration, ses principes et objectifs sous-jacents et son horaire relativement comprimé. Grâce à une meilleure connaissance, au soutien et à la sensibilisation, les partenaires du projet et les autorités chargées de les approuver peuvent collaborer pour trouver des solutions aux contraintes de temps et accélérer les approbations nécessaires.
- **S'assurer que les partenaires du secteur privé constatent la "valeur" de leur participation.** Certains éléments des projets de démonstration demandent la participation de partenaires du secteur privé à titre de participants au projet ou de bailleurs de fonds. Afin de s'assurer de leur engagement et

participation, le plan d'affaire pour les améliorations aux transports et les programmes doit être effectué de façon claire, étant donné le temps et les implications monétaires potentiels de leur participation. Par exemple, les employeurs doivent comprendre la valeur de leur participation aux projets sur la demande en transport et peuvent aussi, avant de s'engager, vouloir constater les premières réussites du projet.

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS

Veillez acheminer vos commentaires et questions à :

***David MacIsaac, gestionnaire
Programme en transport
urbain
Initiatives environnementales
Transports Canada
Place de Ville, 330, rue Sparks
Courriel :
utsp_pdtu@tc.gc.ca
Site internet :
www.tc.gc.ca/pdtu***

