

Gouvernements municipaux et collectivités viables :
UN GUIDE DES PRATIQUES EXEMPLAIRES 2003
(Extraits relatifs aux Transports durables)

Prix des collectivités viables
FCM-CH2M HILL

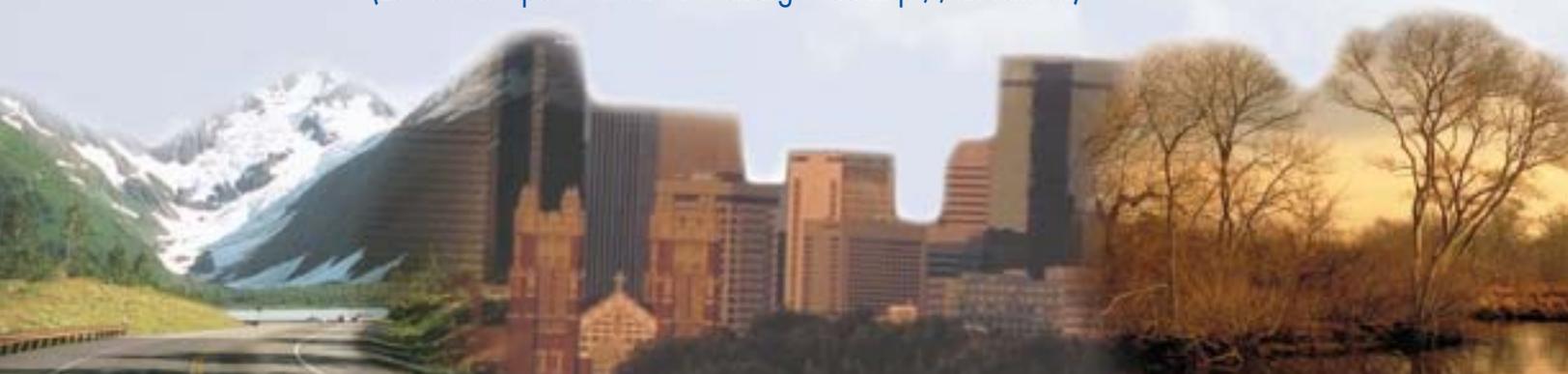
CH2MHILL

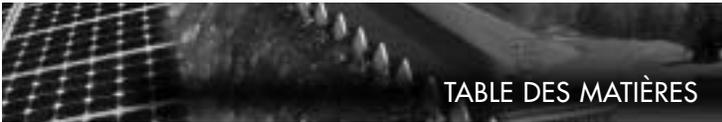


Fédération
canadienne des
municipalités

Canada

(Les Guides peuvent être téléchargés du <http://kn.fcm.ca>)





**Prix des collectivités viables
FCM-CH2M HILL – Lauréats de 2003**

TRANSPORTS DURABLES

Ville d'Ottawa (Ontario)

Projet pilote de train léger O-Train1

**Prix des collectivités viables FCM-CH2M HILL –
Candidatures aux prix de 2003**

TRANSPORTS DURABLES

District régional de Vancouver (DRV)

(Colombie-Britannique)

*Projet pilote d'intégration de couloirs de services
publics et de verdure Brunette-Fraser5*

Municipalité régionale de Halifax (Nouvelle-Écosse)

Plan directeur pour une MRH ouverte aux cyclistes5

Municipalité régionale de Waterloo (Ontario)

Combustibles de remplacement pour la région de Waterloo5

Ville de Brampton (Ontario)

Biodiesel5

Ville de Mississauga (Ontario)

Vers une zone anti-ralenti6

Ville de Montréal (Québec)

Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent6

Ville de Toronto (Ontario)

Programme d'accessibilité des taxis6

Lauréats de 2003

TRANSPORTS DURABLES

Projet pilote de train léger O-Train

Population : 774 072

SOMMAIRE

Le O-Train a constitué le premier système de train léger sur rail d'Ottawa. Le O-Train suit un parcours de huit kilomètres sur une ligne de wagons de marchandises appartenant à CP Rail, franchit cinq stations (dont deux donnent accès au réseau d'autobus de la ville), deux ponts et un tunnel de 600 mètres sous le Lac Dow. La ligne dessert l'une des deux universités de la ville, un important centre d'emploi et un centre commercial. La Ville a lancé ce projet afin d'évaluer la faisabilité d'exploiter un réseau express sur un couloir existant de transport ferroviaire de marchandises et d'analyser la possibilité d'instaurer un réseau de train léger de plus grande envergure. Le O-Train a amélioré l'accès aux autres sections du réseau de transport collectif de la ville et le nombre de passagers a atteint 6 300, ce qui correspond à l'élimination quotidienne d'environ 2 200 déplacements en voiture. Il a été proposé d'accorder une haute priorité aux plans d'expansion future du O-Train.

HISTORIQUE

D'ici à 2021, la population de la ville d'Ottawa devrait passer de près de 800 000 habitants – la population actuelle – à 1,2 million habitants, un accroissement de 50 p. 100. Dans son nouveau plan officiel, adopté en mai 2003, la Ville a fixé à 30 p. 100 la portion des déplacements qui devraient être effectués sur le réseau de transport collectif, par rapport aux 17 p. 100 d'aujourd'hui.

« Ottawa 20/20 », la stratégie municipale de gestion de la croissance à long terme, inclut des plans distincts de développement durable pour l'environnement, le transport, le patrimoine, les arts, l'économie et les services sociaux. La Ville participe également au programme Partenaires dans la protection du climat (PPC) de la FCM. Avant sa fusion avec 11 autres gouvernements municipaux et la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) en janvier 2001, l'ancienne Ville d'Ottawa était la première au Canada à avoir terminé les cinq étapes du programme PPC. Depuis la fusion, la nouvelle Ville a intégré à son plan environnemental une grande partie des éléments qui figuraient dans ces étapes.

ÉLABORATION DU PROJET

En août 1998, le conseil de l'ex-MROC avait demandé à son personnel d'élaborer un projet pilote de train léger. Après une étude d'un an sur les infrastructures de transport collectif, des



recherches sur les types de trains disponibles et une analyse de l'achalandage possible, le budget du projet a été approuvé à l'automne 1999.

Plusieurs éléments militaient en faveur du projet de train léger. Notamment, une ligne de wagons de marchandises peu utilisée était disponible, et les conseils régional et municipal ont appuyé le projet à toutes les étapes. « Les gens ont toujours été fascinés par les trains, a expliqué Gordon Diamond, directeur du Transport en commun pour OC Transpo, organisme responsable du transport collectif de la ville. Il y a plusieurs années que beaucoup de gens souhaitent l'implantation d'un service de train. »



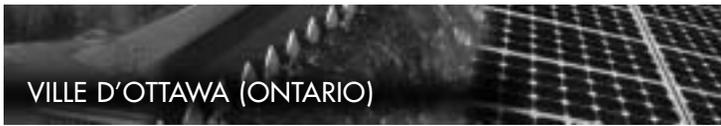
« Beaucoup de gens se sont engagés dans ce projet, mais c'est le maire [Bob] Chiarelli qui en a été le plus ferme défenseur depuis le début, a dit M. Diamond. » Ottawa est la plus grande ville du Canada en superficie — 3 500 kilomètres carrés — et sa population est sur le point d'atteindre la masse critique nécessaire pour justifier l'implantation d'un réseau express régional. « Pour éviter d'atteindre le point de saturation, il faut explorer de nouvelles façons d'assurer le transport des gens, a poursuivi M. Diamond, et je me dois de féliciter le maire Chiarelli pour sa clairvoyance pendant qu'il était président régional. »

La Ville et les responsables du transport collectif ont lancé une campagne de marketing du O-Train une bonne année avant le début du projet. Les partenaires ont encouragé activement les groupes communautaires et de défense des droits des citoyens à présenter leurs commentaires, et le grand public a été invité à faire valoir son point de vue à l'occasion des réunions municipales et des séances et des ateliers du groupe « Ottawa 20/20 ».

MISE EN ŒUVRE

Le O-Train emprunte un parcours nord-sud de huit kilomètres à partir du centre-ville et dessert l'une des deux universités de la ville, deux importants centres d'emploi et un grand centre commercial. À ses deux extrémités, le O-Train est relié à Transitway, le réseau d'autobus express de la ville.

La ligne ferroviaire en place, qui appartient à Canadien Pacifique Limitée (CP), était rarement utilisée en raison de son piètre état. « Cette ligne de transport de marchandises a été construite dans les années 1800, a dit M. Diamond. Pour l'Amérique du Nord,



VILLE D'OTTAWA (ONTARIO)

c'est vieux. » Cette ligne traverse également la ligne du Canadien National utilisée par Via Rail pour la liaison Ottawa-Toronto, ainsi qu'une ligne de transport de marchandises exploitée par Ottawa Central Railway. Les travaux de reconstruction de la voie ferrée, de construction des gares et de prolongement du réseau de transport de la ville ont été exécutés tout au long de 2001, dans le cadre de partenariats et de contrats avec les sociétés ci-dessous.

- Le CP, pour la réfection de la ligne, la construction des gares et la modernisation des installations d'entretien
- Bombardier, pour la construction, la mise en service et l'entretien des rames, et
- AR Concepts, pour la conception et l'installation du système de signalisation

La Ville était tenue par la loi d'élaborer un plan d'exploitation, et elle a travaillé à cet aspect en étroite collaboration avec Transports Canada afin de s'assurer de respecter les dispositions de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Le plan comportait des règles, des procédures d'urgence, des programmes de formation des employés, ainsi qu'un système de gestion de la sécurité (SGS). « Même si la voie ferrée ne nous appartient pas, a expliqué M. Diamond, nous sommes une société de chemin de fer de plein droit constituée en vertu d'une loi fédérale, au même titre que les grandes sociétés. »

Les trains choisis ont été les modèles Bombardier Talent DMU, qui comportent chacun 137 places assises et peuvent accueillir 150 autres passagers debout. Ces trains sont équipés de deux moteurs diesel alimentés au gazole Clear n° 1, qui contient moins de soufre que les autres catégories de carburants diesel.

Le système de signalisation a été complètement remis en état, et un système de freinage automatique Indusi a été installé. L'équipement et le câblage de signalisation ont été modernisés et déplacés afin que le système soit parfaitement adapté aux trains légers. « En plus de mettre en service de nouveaux trains, nous avons installé de nombreux éléments à la fine pointe de la technologie, a mentionné M. Diamond. Le système Indusi est un système de freinage magnétique, de telle sorte qu'un opérateur ne pourrait jamais passer sur un signal rouge, même s'il essayait volontairement. »

Le SGS a subi un examen en profondeur de la part du gouvernement du Canada et de l'industrie des chemins de fer, afin de garantir la sécurité des employés, des entrepreneurs et du public, et de protéger l'environnement. Le système de sécurité du O-Train, qui relève du SGS, a été conçu en coopération avec le

Service de police d'Ottawa et la Women's Initiative for a Safe Environment (WISE). Il comporte un système de télévision en circuit fermé, un éclairage de très grande qualité et des postes d'appel d'urgence.

Le projet devait répondre aux exigences de la *Loi sur l'évaluation environnementale* de l'Ontario et de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. En outre, des évaluations portant spécifiquement sur cette installation devaient être exécutées afin de répondre aux exigences de la Commission de la capitale nationale et de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Le fonctionnement des trains est assuré par des chauffeurs d'autobus d'OC Transpo. Ceux-ci ont suivi une formation intensive de six semaines dispensée par CANAC, une société d'experts-conseils associée au Canadien National. « Les opérateurs s'en sont tellement bien tirés que les instructeurs de CANAC ont dit que beaucoup d'entre eux pourraient prendre leur place, a dit M. Diamond. » Il s'agissait là d'une façon de procéder qui différerait totalement de ce qui se faisait dans les autres réseaux de trains légers en Amérique du Nord relevant de la compétence fédérale, où les opérateurs sont des mécaniciens de locomotives dont la formation est déjà conforme aux exigences réglementaires. Notre approche a permis une meilleure utilisation du bassin de ressources humaines d'OC Transpo. Nous avons eu un bon exemple de la pertinence de ce choix au printemps 2003 lorsque OC Transpo a fermé la ligne ferroviaire pendant quelques semaines, le temps d'installer un long rail soudé : « Les opérateurs des trains légers ont pu prendre le volant des autobus du service temporaire O-Bus qui remplaçait le service ferroviaire, a expliqué M. Diamond.

Le O-Train a été mis en service en septembre 2002, et il a été gratuit pendant les deux premiers mois. La Ville a financé intégralement le projet, à un coût d'investissement de 29 millions de dollars, dont 8 millions de dollars affectés au budget de fonctionnement de deux années. « Nous avons choisi le parcours nord-sud, afin de maximiser le rendement de notre investissement en ce qui concerne l'achalandage, a expliqué M. Diamond. Si nous avions dû installer une ligne ferroviaire entièrement neuve, le projet n'aurait pas pu décoller. »

Des représentants municipaux et de services de transport de plusieurs villes des États-Unis sont venus voir le O-Train depuis sa mise en service. M. Diamond dit qu'ils étaient très étonnés du travail accompli : « Lorsque nous leur disons que nous avons implanté le réseau et l'avons fait fonctionner pendant deux ans



avec 29 millions de dollars canadiens – soit l'équivalent à de seulement 22 millions de dollars US environ – ils croient que nous plaisantons. »

RÉSULTATS

- 6 300 personnes utilisent le O-Train chaque jour; les deux tiers des déplacements sont à destination et en provenance de Carleton University. Les sondages révèlent que sans le O-Train, 1 500 de ces passagers auraient utilisé un autre moyen de transport ou ne se seraient tout simplement pas déplacés.
- La consommation de carburant du O-Train est inférieure de 40 p. 100 à la consommation moyenne des autobus, par passager.
- Environ 2 200 voitures de moins circulent au centre-ville.
- Le O-Train a fonctionné 99 p. 100 du temps, comparativement à 70 p. 100 du temps pour le service d'autobus. Le O-Train est accessible aux fauteuils roulants, et un ascenseur a été installé à l'une des stations afin de répondre aux besoins des personnes ayant une incapacité physique.
- Les recettes annuelles du réseau s'élèvent à environ un million de dollars, et le ratio coûts-recettes est de 24,5 p. 100, ce qui est bien, puisque l'objectif de départ de la Ville était un ratio de 27 à 32 p. 100.

LEÇONS APPRISSES

- Le leadership et l'orientation politiques ont été des éléments essentiels. Le projet a été amorcé grâce à l'orientation de l'ancien conseil régional, et sa réussite a renforcé la décision du conseil municipal de mettre de l'avant un plan plus global d'expansion du réseau de transport rapide. Le plan permettra de cibler d'éventuels couloirs de transport et les différentes technologies disponibles (y compris pour les autobus et les trains) et d'élaborer un réseau intégré de transport rapide.
- La participation et le soutien de la population ont joué un rôle déterminant. La Ville et OC Transpo ont échangé de façon continue avec les groupes communautaires et de défense des droits des citoyens, ainsi qu'avec les écoles et le grand public.
- Les rencontres avec des représentants d'organismes gouvernementaux clés et de l'industrie ferroviaire ont porté fruit. « Au début, nous avons reçu les réponses bureaucratiques types, mais lorsque nous les avons rencontrés et leur avons expliqué le projet, nous avons obtenu une bien plus grande collaboration de leur part », a expliqué M. Diamond.

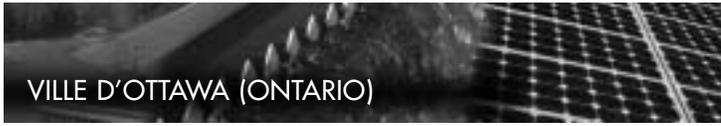
- Les trains de Bombardier constituaient un bon choix pour le projet pilote, mais ils ont été conçus pour les services de navette sur de longues distances. Au fur et à mesure que la Ville implantera son plan d'expansion du réseau de transport rapide, d'autres véhicules et d'autres systèmes de propulsion seront envisagés. « Si nous utilisions les trains DMU au centre-ville, nous devrions construire des quais d'embarquement pour les passagers, a expliqué M. Diamond. Les modèles de trains plus récents que nous examinons actuellement peuvent circuler en ville, ils ont des planchers surbaissés et ils sont beaucoup plus légers. »

INITIATIVES CONNEXES ET FUTURES

Avec la disparition de la 13e année des écoles secondaires de l'Ontario, les étudiants de la première « cohorte double » entreront à l'université à l'automne 2003. « Ces étudiants devraient susciter une hausse de l'achalandage, a mentionné M. Diamond. Notre campagne publicitaire sera axée sur eux, parce qu'il est important de les fidéliser jeunes et de les inciter à ne pas acheter une première voiture. »

Les consultants en matière de transport étudient actuellement différentes options possibles dans le cadre du plan municipal d'expansion du réseau de transport rapide. L'une d'entre elles consisterait à étendre le service de train léger à d'autres parties de la ville. Le gouvernement de la Ville d'Ottawa est l'un des 15 gouvernements municipaux retenus qui bénéficieront de financement dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain.

La Ville a également demandé et obtenu des subventions et un prêt des Fonds municipaux verts de la FCM pour certains projets, dont une subvention pour l'exécution d'une étude sur l'expansion du réseau de train léger. L'étude portera notamment sur les avantages et les coûts liés à l'expansion du service rapide de train léger à partir des voies ferrées existantes. Il sera ensuite recommandé soit de prolonger le service rapide vers les banlieues actuelles et futures, soit d'attendre un moment plus approprié. Voici quelques-unes des initiatives envisagées pour l'avenir : élaboration d'une stratégie de vérification et d'amélioration des bâtiments municipaux, étude sur la faisabilité de faire appel aux nouvelles technologies pour le traitement du lixiviat de décharge, évaluation des possibilités d'aménagement d'un terrain de soccer et d'un bassin pour la gestion des eaux pluviales, et étude sur la faisabilité d'utiliser une installation centrale de compostage appartenant au secteur privé.



VILLE D'OTTAWA (ONTARIO)

PARTENAIRES ET COLLABORATEURS

À l'interne

Service des infrastructures de la Ville d'Ottawa

À l'externe

Transports Canada

Développement des ressources humaines Canada

Canadien Pacifique Limitée (CP)

Canadien National (CN)

VIA Rail

Carleton University

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Commission de la capitale nationale

Service de police d'Ottawa

Women's Initiative for a Safe Environment

Transport 2000 Canada

Divers groupes de défenses des droits des citoyens et associations communautaires

La Ville et OC Transpo ont été les chefs de file pour ce qui est des consultations auprès du public et des communications avec les médias. La stratégie de communication a également ciblé les groupes communautaires et de citoyens, ainsi que les écoles, par le biais du programme de sécurité de l'Opération Gareautrain; des artistes locaux ont été recrutés pour l'exécution d'œuvres d'art dans les stations.

La Ville a embauché un directeur de projet issu de l'industrie ferroviaire pour diriger le réseau et un surintendant pour traiter des questions opérationnelles avec le CP, le CN et Transports Canada.

PERSONNES-RESSOURCES

Gordon Diamond

Directeur, Transport en commun, OC Transpo

Téléphone : (613) 842-3636, poste 2271

Télécopieur : (613) 741-7359

Courriel : Gordon.Diamond@ottawa.ca

Helen Gault

Gestionnaire, Établissement des horaires et amélioration des services de transport en commun, OC Transpo

Téléphone : (613) 842-3636, poste 2435

Courriel : Helen.Gault@ottawa.ca

Sites Web : www.ottawa.ca et www.octranspo.com

Candidatures aux prix

TRANSPORTS DURABLES

DISTRICT RÉGIONAL DE VANCOUVER (DRV) (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Population : 2 028 996

Projet pilote d'intégration de couloirs de services publics et de verdure Brunette-Fraser

Dans le cadre de son projet général d'aménagement d'un couloir de verdure régional, le DRV a évalué plusieurs couloirs conçus pour les véhicules de service afin de cibler des parcours de remplacement pouvant servir à la fois de voies d'utilité publique et de couloirs de verdure. Un nouveau couloir de verdure de 2,4 kilomètres a ainsi été désigné le long d'une voie de desserte existante, en marge d'un projet de construction d'une conduite d'égout dans le couloir formé par l'intercepteur de Lake City et la rivière Brunette. Après la construction, la route a été revêtue pour la rendre praticable pour les cyclistes et les marcheurs. Outre les nombreux bienfaits sociaux et environnementaux du projet, le DRV en a aussi bénéficié sur le plan financier. L'achat indépendant de terres pour le tracé de la section de l'intercepteur de Lake City, propriété de la Ville de Burnaby, aurait coûté 365 000 \$ par rapport aux 195 000 \$ dépensés dans cette approche intégrée.

Personne-ressource : Paul Skydt, directeur de la division de la planification et de l'administration, service des parcs, (604) 432-6357

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)

Population : 359 111

Plan directeur pour une MRH ouverte aux cyclistes

En 2000, la Municipalité régionale de Halifax récemment fusionnée commençait à subir les répercussions négatives de l'expansion tentaculaire de la Ville sur son actuel réseau de transport. Avec ses rues étroites, ses grands boulevards et ses routes de campagne, Halifax est l'une des plus anciennes villes du Canada. Le Plan directeur pour une MRH ouverte aux cyclistes, élaboré par le Bikeways Task Force, a abordé cet éventail d'infrastructures en mettant en place un cadre pour les prises de décisions du service des transports, en choisissant des options de financement et en concevant des événements et des projets pilotes favorisant l'usage de la bicyclette. Parmi les mesures de gestion de la demande de transport mises de l'avant, mentionnons l'installation d'un ensemble de dispositifs sécuritaires de rangement des vélos dans un terminus de banlieue reliant les banlieusards travaillant dans le centre-ville,



RÉSUMÉS DES CANDIDATURES

et l'engagement d'un coordonnateur à temps plein chargé de superviser les nombreuses initiatives visant cyclistes et piétons.

Personne-ressource : Stephen King, directeur-conseiller principal, services de gestion stratégique et durable des ressources, (902) 490-6188



MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE WATERLOO (ONTARIO)

Population : 86 543

Combustibles de remplacement pour la région de Waterloo

Entre 2000 et 2002, la Municipalité régionale de Waterloo a émis 20 avis sur la qualité de l'air, ce qui représente sept jours de plus que pour les cinq années précédentes réunies. Afin de réduire les émissions provenant du secteur automobile, la région a réalisé un inventaire des émissions de l'ensemble de son parc de véhicules et utilisé les renseignements ainsi obtenus pour élaborer un certain nombre de recommandations. Parmi les options les plus prioritaires, mentionnons l'utilisation d'éthanol dans les moteurs des véhicules du parc municipal et de carburant diesel à faible teneur en soufre pour le parc de véhicules affectés au transport en commun. L'utilisation d'éthanol a commencé sur-le-champ et de nouveaux systèmes d'échappement seront installés sur les autobus avant que la région ne passe au diesel à faible teneur en soufre. Ces mesures permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 p. 100.

Personne-ressource : Rob Bromley, agent de promotion de la santé, (519) 883-2008, poste 5404

VILLE DE BRAMPTON (ONTARIO)

Population : 325 428

Biodiesel

La Ville de Brampton a remplacé le carburant utilisé par l'ensemble de son parc municipal—219 véhicules—par du biodiesel. Dès la saison estivale 2002, la Ville a mis à l'essai le B20, un mélange composé de 20 p. 100 d'huile de soja vierge et de 80 p. 100 de carburant diesel. Les premiers essais ont révélé que le mélange B20 réduisait les émissions de près du quart, et la Ville a donc décidé d'augmenter le mélange à 50 p. 100 pour le reste de l'été. Le biodiesel fournit davantage d'oxygène que le carburant diesel ordinaire, produisant une combustion plus lente, moins chaude et plus complète dans la chambre d'explosion. En



RÉSUMÉS DES CANDIDATURES

bout de ligne, les émissions de gaz polluants sont moindres et ce, sans aucune perte de puissance ou d'efficacité. La société de transport collectif de Brampton passera vraisemblablement au biodiesel plus tard en 2003.

Personne-ressource : Alex MacMillan, commissaire,
(905) 874-2503

VILLE DE MISSISSAUGA (ONTARIO)

Population: 612 925

Vers une zone anti-ralenti

La Ville de Mississauga a mené une campagne anti-ralenti d'une durée d'un an dans le but de réduire les émissions des véhicules tournant au ralenti. En partenariat avec l'Office de l'efficacité énergétique (OEE) de Ressources naturelles Canada (RNCAN) qui a lancé à l'échelle nationale un projet pilote de Zone anti-ralenti, la Ville a réalisé des campagnes de sensibilisation visant un nombre estimatif de 2 725 conducteurs en route vers des bâtiments municipaux, des écoles et d'autres établissements. Pour transmettre l'information, la Ville a eu recours à des enquêtes téléphoniques, à de nouvelles affiches et à des fiches de renseignements apposées sur les pare-brise des voitures. La combinaison des affiches et des contacts personnels aux écoles primaires a eu particulièrement d'impact, puisque la fréquence d'utilisation du ralenti est passée de 54 à 29 p. 100. Suite à cette campagne, la société de transport collectif de Mississauga a mis en place une politique modifiée sur le ralenti à l'intention de ses conducteurs et en vertu de laquelle le temps de ralenti est passé de 15 à 5 minutes.

Personne-ressource : Martin Powell, commissaire,
(905) 896-5112

VILLE DE MONTRÉAL (QUÉBEC)

Population : 1 039 534

Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent

Avant la fusion avec la Ville de Montréal, la Ville de Saint-Laurent occupait le deuxième rang des villes industrielles au Québec et comptait jusqu'à 110 000 banlieusards circulant quotidiennement dans des véhicules à occupant unique. Le Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent a élaboré un certain nombre de programmes pour les employeurs visant à réduire la circulation des véhicules à un seul occupant. Ainsi, le Centre a établi des programmes de covoiturage pour les employeurs, organisé des activités promotionnelles au moyen de kiosques « Info-transport » installés sur les lieux de travail

et collaboré avec l'Agence métropolitaine de transport afin d'améliorer le service de transport collectif. Pour les employeurs, ces programmes ont aidé à réduire les dépenses occasionnées par l'aménagement de places de stationnement additionnels et à attirer et à conserver plus facilement leurs employés. La Ville de Montréal s'attend également à profiter d'une baisse des coûts relatifs à son infrastructure routière.

Personne-ressource : Claudine Beaudoin, directrice intérimaire, (514) 855-6000, poste 4838

VILLE DE TORONTO (ONTARIO)

Population : 2 481 494

Programme d'accessibilité des taxis

La Ville de Toronto a répondu au besoin croissant de moyens de transport plus accessibles—plus particulièrement pour les personnes souffrant d'incapacités physiques et les personnes âgées—en offrant des mesures incitatives aux artisans du taxi. La Ville a invité des personnes qualifiées à assister à un cours intensif de quatre jours intitulé *Accessible Taxicab Owner Training Course*. Le cours met l'accent sur les responsabilités légales et commerciales des propriétaires et chauffeurs de taxi et inclut une formation pratique sur l'utilisation de l'équipement, l'aide aux passagers, la sensibilisation à la vulnérabilité de ces personnes et les techniques de conduite préventive. Dès le début de 2003, il y avait 75 taxis accessibles supplémentaires sur la route et plus de 200 chauffeurs de taxi dûment qualifiés, de sorte que le programme a permis d'accroître le service pour de nombreuses personnes de la collectivité. La Ville souhaite également rendre le programme financièrement autosuffisant en concédant des licences pour son cours de formation à d'autres gouvernements municipaux.

Personne-ressource : Paula Dill, commissaire,
(416) 397-4154