



programme de démonstration en transport urbain
revue annuelle de 2005 - 2006

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 (2006).

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.



table des matières

<i>Objectifs du programme</i>	1
<i>Projets de démonstration</i>	2
<i>Réseau d'information</i>	4
<i>Leçons tirées</i>	7
<i>Profil du projet de démonstration – Projet de démonstration du Grand Vancouver : Pour une région durable</i>	8
<i>Profil du projet de démonstration – Projet «Whitehorse Moves»</i>	10
<i>Profil du projet de démonstration – iXpress : Projet de corridor central express de transport en commun</i>	12
<i>Profil du projet de démonstration – Initiative de transport «Smart Commute»</i>	14
<i>Profil du projet de démonstration – MetroLink : L'innovation vers le service intégré d'autobus express</i>	16

objectifs du programme

Les déplacements urbains créent près de moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports au Canada, qui en revanche produit un quart des émissions totales à l'échelle du Canada. Afin de réduire ces émissions et de contribuer à d'autres résultats tels qu'un air plus pur, le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) de Transports Canada soutient des projets de démonstration novateurs dans diverses municipalités qui peuvent attirer les Canadiens à découvrir des options de transport durable. Voici les objectifs du programme.

- Élaborer, démontrer et mesurer l'efficacité des stratégies, outils et pratiques intégrés de réduction des émissions de gaz à effet de serre issues 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 (p. ex. diminution du smog, allègement de la congestion et amélioration des services de transport en commun).
- Établir un réseau d'information complet qui sensibilisera de façon proactive la population sur des stratégies gagnantes en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de soutien du transport urbain durable.

Le PDTU se concentre sur la mesure des bienfaits. Les projets de démonstration doivent déterminer les mesures de rendement (p. ex. nombre d'usagers du transport en commun, coûts d'exploitation, émissions de gaz à effet de serre), établir des données de référence, déterminer des objectifs et surveiller les résultats. Le programme se poursuivra jusqu'en 2009 afin que les projets soient entièrement mis en œuvre et évalués.

Les projets de démonstration du PDTU démontrent et évaluent les approches intégrées pour rendre le transport urbain et l'aménagement du territoire plus durables. Au moyen d'une application coordonnée des technologies novatrices, de l'amélioration de l'infrastructure et de la gestion de la demande, les projets de démonstration assurent la promotion d'un changement de mode de transport, délaissant les déplacements en automobile à passager unique afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'aborder d'autres défis en zones urbaines tels que la qualité de l'air, la congestion routière ainsi que la sécurité des piétons et des cyclistes.

projets de démonstration

En 2005, les contributions du PDTU s'élevaient à 19,1 millions de dollars pour soutenir les cinq projets de démonstration en cours. De plus, les organisateurs des projets, ainsi que plus de 30 partenaires municipaux, provinciaux, institutionnels et non gouvernementaux, ont versé 48,6 millions de dollars supplémentaires. Ces cinq projets de démonstration sont énumérés ci-dessous, et leurs profils plus détaillés commencent à la page 8. Vous trouverez des renseignements supplémentaires et des mises à jour à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pdtu.

Trois autres projets de démonstration novateurs et stimulants doivent être lancés en 2006. L'un des projets aura lieu à Winnipeg au Manitoba, et les deux autres auront lieu dans la province de Québec. Parmi les éléments intéressants, des projets de démonstration comprendront des stations d'avitaillement en carburant de remplacement, des voies d'autobus réservées et un nouveau système de signalisation au centre-ville pour les piétons et les autres trafics. Vous trouverez de plus amples renseignements et mises à jour à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pdtu.

Projet de démonstration de la région du Grand Vancouver : Pour une région durable

Organisation directrice : Greater Vancouver Transportation Authority, Colombie-Britannique

Ce projet de démonstration est composé de six stratégies de transport durable : mesures de priorité au transport en commun et aux piétons, autobus hybrides, importante voie de transport actif, villages urbains aux stations du SkyTrain, politique du transport des marchandises et programme de marketing auprès des foyers.



Projet «Whitehorse Moves»

Organisation directrice : ville de Whitehorse, Yukon

Ce projet de démonstration vise à réduire l'utilisation automobile en améliorant les réseaux de transport actif, en rehaussant la sécurité sur les routes pour attirer davantage les piétons et les cyclistes, en améliorant les services de transport en commun et en assurant la promotion des comportements durables en matière de transport. behaviours.





iXpress : Projet de corridor central express 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 desservira les principales destinations de la région grâce à des technologies de pointe pour le transport en commun, à un accès multimodal amélioré aux centres de transport en commun et à des stratégies de marketing novatrices axées sur la collectivité.



Initiative de transport «Smart Commute»

Organisations directrices : municipalités de la région du Grand Toronto et ville de Hamilton, Ontario

Ce projet de démonstration a permis de créer un système régional d'associations de gestion du transport sans but lucratif en collaboration avec le secteur privé et le public afin d'améliorer et de promouvoir des choix de navette durable.



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

Organisation directrice : municipalité régionale de Halifax, Nouvelle-Écosse

Ce projet de démonstration vise à rendre le transport en commun et le transport actif plus attrayants pour les habitants de Halifax en mettant en place un nouveau service d'autobus express dans deux corridors. Le projet comprend des mesures de priorité de transport en commun, des autobus plus confortables, un programme de sensibilisation auprès de la collectivité et un accès multimodal amélioré aux stations.



r é s e a u d ' i n f o r m a t i o n

Depuis 2003, le Réseau d'information du PDTU permet aux praticiens du transport urbain d'échanger des renseignements, des ressources et des conclusions connexes aux projets de démonstration ainsi que sur 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, on retrouve l'Association canadienne pour le transport du navetteur, l'Association québécoise du transport et des routes, l'Association canadienne du transport urbain, le Ecology Action Centre (Halifax), la Fédération canadienne des municipalités, le Forum des fédérations, InfraGuide, Moving the Economy, Pollution Probe, le Sierra Club du Canada, le Réseau canadien du développement intelligent, l'Association des transports du Canada, Vélo Québec, l'Université York et d'autres ministères du gouvernement fédéral.

a c t i v i t é s d ' a p p r e n t i s s a g e

Au cours des trois dernières années, Transports Canada a collaboré à 48 activités d'apprentissage sur le transport durable, telles que des présentations, des ateliers, des groupes de discussions et des salons professionnels. Au cours de la dernière année, 25 activités d'apprentissage ont attiré plus de 1 000 professionnels afin de partager des renseignements sur les projets de démonstration, les principales études de cas au Canada et sur d'autres sujets. Voici les principales activités qui ont eu lieu en 2005-2006.

- Une présentation de groupe sur le PDTU à la Conférence internationale de l'Association pour le transport du navetteur 2005 en Californie.
- Une séance d'information décrivant le PDTU et soulignant le projet de démonstration «Whitehorse Moves» à la Conférence nationale sur les collectivités durables 2006 de la Fédération canadienne des municipalités à Ottawa.
- Les Journées d'information sur les Initiatives et les Programmes nationaux de transport urbain durable touchant les ministères du gouvernement fédéral et les associations non gouvernementales à Ottawa.
- Des ateliers sur les «Stratégies de planification du transport durable» à Vancouver, Calgary, Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax.
- Le Forum nord-américain sur les services d'autobus express à la Conférence automnale de l'Association canadienne du transport urbain en 2005 à Vancouver.
- Une séance d'information intitulée «Vers l'instauration de transports urbains durables : progrès, problèmes et perspectives» à la Conférence annuelle 2005 de l'Association des transports du Canada à Calgary.

Les participants ont mentionné que les ressources et les renseignements précieux recueillis lors des activités d'apprentissage les avaient aidés à rendre le transport plus durable dans leur propre collectivité. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités d'apprentissage, y compris les présentations, le fonctionnement et les personnes-ressources, veuillez consulter l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pdtu.

p r i x d e r e c o n n a i s s a n c e

Le PDTU commandite deux programmes nationaux qui soulignent l'innovation et l'esprit d'initiative en matière de transport urbain. Vous trouverez des liens vers des renseignements supplémentaires et les mises en candidature à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pdtu. Les gagnants en 2005-2006 sont décrits ci-dessous :

- On a remis le Prix des réalisations en transports urbains durables de l'Association des transports du Canada au projet *Promotion du transport durable par l'aménagement extérieur : Pratique recommandée suggérée* par le IBI Group pour le Canadian Institute of Transportation Engineers. Ce guide recommande des pratiques d'aménagement extérieur qui peuvent être appliquées à un processus d'aménagement du territoire afin de promouvoir l'utilisation de transports plus durables. Les décideurs et les professionnels qui participent à la planification, à la conception et à l'approbation de projets de développement non résidentiel peuvent l'utiliser afin de déterminer et d'intégrer les caractéristiques qui rendent les sites plus accessibles aux modes de transport autres que les véhicules à passager unique.
- On a remis le prix des collectivités viables FCM-CH2M HILL en transport durable au Programme U-Pass de la Greater Vancouver Transportation Authority. Le programme U-Pass donne un accès illimité au réseau de transport en commun de la région à plus de 60 000 étudiants de la Simon Fraser University et de la University of British Columbia. Le transport en commun représente maintenant le principal moyen de transport à partir et à destination des deux universités, ce qui a eu pour effet de réduire le trafic automobile aux deux lieux de départ de 10 p. 100 et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre d'environ 21 000 tonnes par année.

r é p e r t o i r e d ' é t u d e s d e c a s

Le PDTU a élaboré un répertoire de 41 études de cas sur le transport urbain durable partout au Canada. Pour chacune des initiatives, les études de cas documentent le contexte, les objectifs, les mesures prises, les résultats et les leçons tirées. Voici certaines des 11 nouvelles études de cas ajoutées en 2005-2006.

- Redonner les rues aux personnes : Cafés-terrasses au centre-ville de Halifax, rue Argyle
- Le transport chez les jeunes
- L'apaisement de la circulation dans les zones urbaines au Canada
- Changeons d'air - renvoyons la gestion de la demande en transport (GDT) à l'école
- L'auto-partage au Canada - des options de transport personnel plus écologiques
- Étude de transport à Southeast False Creek : Transport durable pour une communauté viable

a u t r e s p r o j e t s

Transports Canada soutient d'autres travaux qui font suite aux objectifs du PDTU. En 2005, il a commandé le document *Stratégies de planification du transport durable : examen des pratiques et options* (disponible à l'adresse : www.tc.gc.ca/pdtu), un projet dans le cadre duquel on analysait les plans de transport urbain canadiens et internationaux et qui a servi de base pour l'élaboration de six ateliers avec des praticiens des secteurs provinciaux, municipaux, à but non lucratif, de consultation et universitaires partout au Canada. Les principes et les options suggérés dans le rapport final ont mené à une séance d'information nationale sur le sujet organisé par l'Association des transports du Canada.

s i t e w e b

Les pages du Réseau d'information à l'adresse suivante 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.

- 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, qui l'applique et quels sont les résultats obtenus.
- La base de données de la GDT qui contient des profils et des résultats de 92 projets internationaux.
- Le Répertoire de liens en transport urbain, avec des liens vers différents sites Web canadiens et internationaux.

Au cours de sa deuxième année entière d'exploitation, le site Web du Réseau d'information a reçu plus de 105 000 visites. Le nombre moyen de visites par mois était de 26 000 en 2005-2006, c'est-à-dire le double de l'année précédente.

l e ç o n s t i r é e s

Les paragraphes suivants résument les principales leçons tirées par les cinq projets de démonstration actifs en 2005-2006. Il est possible de consulter d'autres conclusions qui pourraient aider les collectivités canadiennes à trouver des solutions en matière de transport durable sur les pages des projets de démonstration à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pdtu.

Les partenariats sont irremplaçables. Les partenariats efficaces et mutuellement avantageux sont basés sur la reconnaissance et le respect de l'autorité juridictionnelle ainsi que sur les intérêts de chacun des intervenants. Des initiatives conjointes peuvent produire de meilleurs résultats que des efforts séparés, plus particulièrement lorsque l'objectif consiste à attirer l'attention des médias et du public.

Un marketing efficace peut mener à un changement de comportement. Des stratégies de marketing efficaces et dynamiques, telles que l'élaboration d'une marque distinctive et sa promotion par le truchement de voies multiples, peuvent accélérer la mise en œuvre hâtive de nouveaux services. Les approches de marketing individualisées ont généré des réponses très positives auprès du public.

Les technologies de pointe en matière de transport en commun peuvent être compliquées. Mettre en œuvre des systèmes sophistiqués de priorité du transport en commun, de localisation informatisée de véhicules et de renseignements sur les passagers exige beaucoup de temps et d'efforts, plus particulièrement pour résoudre les détails des normes technologiques. Une mise en œuvre en douceur des systèmes de priorité du transport en commun exige également une formation pour le personnel et une bonne communication afin de s'assurer que les autocaristes comprennent comment la technologie fonctionne et qu'ils ont des attentes de rendement raisonnables.

Les projets de transport durable peuvent motiver des initiatives indirectes. Les projets de transport durable peuvent créer des possibilités pour des programmes de soutien.

- Des améliorations très visibles apportées à l'infrastructure peuvent stimuler de nouveaux développements ou de nouvelles améliorations aux propriétés à proximité.
- Le marketing de nouveaux services de transport peut offrir une ouverture à une éducation plus générale sur l'économie d'énergie et les réductions des émissions.
- Une sensibilisation accrue auprès des représentants élus peut mener à un soutien politique pour des modifications réglementaires qui limitent la marche au ralenti des véhicules ou exigent des stationnements pour bicyclettes dans les nouveaux développements.

P o u r d e p l u s a m p l e s r e n s e i g n e m e n t s

David MacIsaac, 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



Projet de démonstration du Grand Vancouver : Pour une région durable

Organisation directrice : Greater Vancouver Transportation Authority, Colombie-Britannique

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, également connue sous TransLink) collabore avec le district régional de Vancouver et plusieurs partenaires municipaux et à but non lucratif, afin de mettre en œuvre six projets intégrés visant à réduire les émissions de gaz à effets de serre émanant du transport urbain. Le projet de démonstration compte trois grands projets d'investissement.

- Un projet de priorité au transport en commun et aux piétons dans le corridor achalandé de la rue Main permettra de rehausser la sécurité des piétons sur les trottoirs et aux passages, d'offrir de nouveaux abris et des renseignements en temps réel destinés aux passagers du transport en commun, et d'accorder la priorité aux autobus aux feux de circulation afin de réduire l'attente et d'accroître la fiabilité du service. Les travaux de construction ont commencé en septembre 2005, certains éléments sont déjà en place et le reste est prévu pour la fin de 2006.
- La 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. Les études environnementales et une partie du concept sont maintenant terminées et les travaux de construction de certains segments sont déjà commencés.
- Les zones à proximité des stations de transport en commun Surrey Central et Commercial Drive/Broadway sont actuellement restructurées afin que l'utilisation des lieux et les systèmes de circulation soutiennent davantage le transport en commun. La consultation et les plans initiaux sont terminés.

Le projet de démonstration comprend également trois autres projets.

- Travel Smart est un programme de promotion des modes de transport de rechange qui cible les personnes ayant manifesté un intérêt pour réduire leurs déplacements en véhicule. La mise en œuvre de ce projet dans six quartiers a commencé en septembre 2005, et, en date de février 2006, le programme personnalisé de promotion était lancé dans plus de 1 300 foyers.
- Dans le cadre d'un plus vaste projet de démonstration de technologies relatives aux autobus, TransLink a équipé deux autobus d'un moteur hybride diesel-électrique. L'essai des autobus hybrides, parallèlement avec d'autres autobus à moteurs au gaz naturel, biodiesel, diesel propre et diesel ordinaire, a commencé en septembre 2005.
- Des outils de planification de transport des marchandises comprenant une stratégie politique, une banque de renseignements et un modèle informatique sont mis sur pied à partir d'une étude exhaustive sur le transport intermodal. La fusion de ce projet avec l'initiative de transport intermodal de la région du Grand Vancouver a engendré certains retards, mais la rédaction du mandat est terminée et une société d'experts-conseils a été retenue pour l'exécution des travaux.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les sites :

www.tc.gc.ca/pdtu et www.translink.bc.ca/Plans_Projects/Urban_Showcase.



Six projets sont situés partout dans la région du Grand Vancouver.



Site du village urbain à la station du SkyTrain Surrey Central.



Améliorations prévues pour les piétons et la priorité au transport en commun à une intersection de la rue Main.



Une partie de la route écologique de Central Valley.



Autobus hybride en service.



Projet «Whitehorse Moves»

Organisation directrice : ville de Whitehorse, Yukon

Financement dans le cadre du PDTU : 700 000 \$

Coût total du projet : 2,4 millions de dollars

La ville de Whitehorse met en œuvre plusieurs projets connexes 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.

On a terminé, en 2005-2006, un certain nombre de projets d'infrastructure pour soutenir les modes de transport durable, dont le sentier de vélo de montagne de 3,2 km, l'escalier du ravin Puckett et le sentier de l'aéroport. L'ouverture de la nouvelle passerelle pour piétons du centenaire du Club Rotary qui permet de traverser la rivière Yukon a occasionné une augmentation de 35 p. 100 de l'utilisation du sentier sur les deux côtés de la rivière. Le nouveau rond-point Robert Service Way a causé une certaine confusion, au départ, chez les automobilistes et les cyclistes, mais a été bien reçu après une campagne intensive visant à informer les utilisateurs de ce nouvel élément de modération de la circulation.

On a retracé les voies sur la Fourth Avenue, une artère principale du centre-ville, afin de la rendre plus conviviale aux piétons et aux cyclistes. On a reconfiguré la route à double sens de quatre voies afin d'offrir une seule voie dans chaque direction, une voie centrale partagée pour virage à gauche et des pistes cyclables. On a également modifié l'aménagement paysager afin d'ajouter des arbres, des arbustes, des supports à bicyclette et des abribus. La réaction du public à la reconfiguration a fait en sorte que le Conseil municipal a dû annuler les travaux d'une partie d'un pâté de maisons seulement, où un élargissement mineur de la chaussée permettra par la suite de réintroduire des pistes cyclables réservées.

En 2005, on a lancé un nouveau service en ligne de jumelage de covoiturage et on a élaboré une carte de navettage à bicyclette en collaboration avec plusieurs partenaires. Les organisateurs du projet de démonstration ont déployé des efforts de sensibilisation et d'éducation du public au cours de la dernière année grâce à des brochures, à des encarts dans des factures de services publics, à des conférences publiques et à des ateliers ainsi qu'à des annonces à la radio et des publicités dans les journaux. On a également intégré des renseignements généraux sur les changements climatiques et la réduction des gaz à effet de serre aux enseignements et à la promotion propres au programme. D'autres mesures de gestion de la demande de transport n'ont pas encore commencé.

Les résultats d'une enquête au passage effectuée auprès des utilisateurs du sentier ont démontré une augmentation du taux de déplacement à bicyclette ou à pied au centre-ville. On a également observé que le temps de déplacement à bicyclette sur certaines rues du centre-ville avait diminué de trois à six minutes. De plus, un sondage d'opinion public a démontré que 77 p. 100 des habitants de la ville de Whitehorse voient la marche et l'utilisation de la bicyclette vers le centre-ville comme un bon ou un excellent moyen de transport, comparativement à 47 p. 100 en 2004.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les sites :

www.tc.gc.ca/pdtu et www.whitehorse.ca.



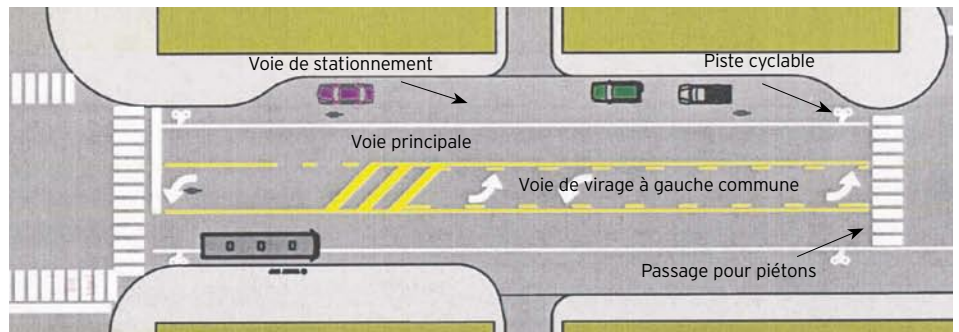
Un des nombreux cyclistes navetteurs de Whitehorse.



Fourth Avenue reconfigurée avec des pistes cyclables réservées et des voies réduites.



Supports à bicyclettes du centre-ville conçus par des artistes locaux.



La configuration de la Fourth Avenue.



Passerelle pour piétons du centenaire du club Rotary en construction.



iXpress : Projet de corridor central express de transport en commun

Organisation directrice : région de Waterloo, Ontario

Financement dans le cadre du PDTU : 3 millions de dollars

Coût total du projet : 9,2 millions de dollars

iXpress est un nouveau service d'autobus express à arrêts limités qui assure le service de transport en commun de la région de Waterloo. En utilisant les voies actuelles dans un corridor de 33 kilomètres, le service relie les centres-villes des régions de Waterloo, Kitchener et Cambridge ainsi que les universités, les hôpitaux et les centres commerciaux. On a lancé le service en septembre 2005, et la mise en œuvre d'éléments supplémentaires est en cours. Le service iXpress est en fonction entre 6 h et 19 h, du lundi au vendredi et il est offert aux 15 minutes en période de pointe et aux 30 minutes aux autres périodes.

On a construit sept des treize stations en 2005-2006, avec des commodités dont de nouveaux abribus, des bancs, de l'éclairage, des supports à bicyclette et des renseignements aux usagers. Huit nouveaux autobus iXpress sont caractérisés par une image de marque distinctive, et l'on a mis en œuvre des mesures de priorité du transport en commun à 17 intersections afin de réduire le délai pour les usagers du iXpress. On poursuit des travaux afin de mettre en œuvre un système informatisé de localisation des véhicules qui permettra d'avoir des méthodes de priorité du transport en commun plus avancées à ces intersections, et des systèmes d'information en temps réel pour les usagers seront intégrés à un système en ligne de planification de parcours.

L'intégration au transport actif est la priorité du iXpress. L'accès aux piétons a été amélioré par des rampes d'accès et le marquage aux stations de Grand River Hospital et de Conestoga Mall stations. Des supports à bicyclettes sont disponibles sur tous les autobus et à des stations sélectionnées, dont la promotion est assurée par une vaste campagne d'éducation et de sensibilisation «Bus 'n' Bike».

Le lancement du service iXpress était accompagné d'une importante campagne de marketing composée d'annonces à la radio et de publicités imprimées, une page sur le iXpress sur le site Web du Grand River Transit et la distribution de bulletins et d'horaires. Toutes les indications de signalisation, les stations et les autobus portent le logo et les couleurs du iXpress. Un projet de marketing social axé sur la collectivité est en cours.

On a remarqué une augmentation stable du déplacement en iXpress, passant de 2 500 passagers par jour après le lancement à 3 500 en février 2006. Des enquêtes menées auprès des usagers du iXpress ont démontré que 20 p. 100 utilisent ce service pour aller au travail et 26 p. 100 pour aller à l'école. Des sondages ont également démontré que 15 p. 100 des personnes questionnées ont choisi d'utiliser le service iXpress plutôt que d'utiliser une voiture.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les sites :

www.tc.gc.ca/pdtu et www.grt.ca.



Inauguration du service.



Passagers qui embarquent à la station de la Wilfrid Laurier University.



Autobus iXpress munis de supports à bicyclettes.



Les hôpitaux représentent l'une des principales destinations assurées par le service iXpress.



Arrêt du iXpress avec un abri pour les passagers, des bancs, de l'éclairage et des supports à bicyclettes.



Initiative de transport «Smart Commute»

Organisation directrice : municipalité de la région du Grand Toronto et ville de Hamilton, Ontario

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

Coût total du projet : 7,9 millions de dollars

Les administrations municipales de la région du Grand Toronto et de la ville de Hamilton se sont réunies pour élaborer et promouvoir un réseau d'associations offrant de multiples options aux navetteurs. L'Association Smart Commute régionale ainsi que plusieurs associations locales de gestion des transports (connues sous le nom de Smart Commutes) travaillent actuellement à améliorer les choix de transport durable et à réduire l'utilisation de véhicules à passager unique. Les diverses associations Smart Commutes et leurs partenaires gouvernementaux, non gouvernementaux et privés ont déterminé les besoins en matière de transport durable dans chacune des collectivités. Ils élaborent et assurent également la promotion de nouveaux services qui encouragent une utilisation plus efficace du réseau de transport actuel.

L'initiative «Smart Commute» a officiellement été lancée en juin 2006. En mars 2006, deux associations de gestion des transports offraient des services aux employeurs locaux : le nouveau service Smart Commute 404-7, et l'ancien service rebaptisé Smart Commute North Toronto, Vaughan. Les associations Smart Commute Mississauga et Smart Commute Brampton-Caledon ont également été mises sur pied et ont recruté des employeurs désirant participer à l'initiative. La planification est en cours pour ajouter des associations Smart Commutes supplémentaires dans les villes de Hamilton, Halton, Durham, Newmarket et Toronto.

Afin de contribuer aux efforts locaux, l'Association Smart Commute régionale a élaboré une boîte à outils qui comprend un modèle d'étude de faisabilité et de planification, un guide avec des normes de communication, un modèle de site Web, une analyse de rentabilisation d'un employeur et une stratégie de recrutement, ainsi qu'un guide pour créer un programme de accompagnement d'urgence à domicile. La boîte à outils a permis d'aider les associations Smart Commutes locales à communiquer avec plus de 2 500 employeurs, rejoignant ainsi plus de 100 000 employés, et de souscrire près de 30 moyens et grands employeurs.

L'une des pierres angulaires de l'Initiative «Smart Commute» est le service de jumelage de covoiturage Carpool Zone. Il a été lancé en novembre 2005 en même temps que l'ouverture des voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation sur les autoroutes 403 et 404. Une vaste campagne de promotion du programme Carpool Zone a mené à une imposante couverture médiatique sur les postes de radio et à la télévision ainsi que dans Internet et les journaux. Au cours des trois premiers mois de l'opération, Carpool Zone a attiré près de 1 500 utilisateurs et permis de créer 65 covoiturages.

En 2005-2006, l'Association Smart Commute a mené une enquête d'opinions à l'échelle de la région auprès de 1 000 navetteurs afin de déterminer les bases du projet et de soutenir les efforts de marketing. L'enquête a démontré que 50 p. 100 des répondants voyagent seul dans leur voiture et que les trois quarts d'entre eux ont un stationnement gratuit à leur lieu de travail. On a également mené des enquêtes de déplacement quotidien des employés auprès de six employeurs dans quatre associations Smart Commutes différentes. Ces enquêtes ont permis de fournir une mesure de base des caractéristiques des déplacements, des choix de moyen de transport et de la volonté personnelle de changer de mode de transport.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les sites :
www.tc.gc.ca/pdtu et www.smartcommute.ca.



Événement cycliste à l'Université York organisé par la Smart Commute North Toronto, Vaughan.



La région de Peel soutient deux associations Smart Commutes.



La Smart Commute North Toronto, Vaughan a été nommée à Toronto «l'entreprise de banlieue la plus conviviale pour les cyclistes» en 2005.



Smart Commute combat la congestion de la circulation dans la région du Grand Toronto et la ville de Hamilton.



Site Web du jumelage de covoiture de l'initiative Carpool Zone.



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

Organisation directrice : municipalité régionale de Halifax, Nouvelle-Écosse

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

Coût total du projet : 12,3 millions de dollars

MetroLink est un nouveau service d'autobus express qui relie le centre-ville de Halifax aux régions suburbaines de Sackville (par le corridor Windmill de 22 kilomètres) et Cole Harbour (par le corridor Portland de 10 kilomètres). On a ouvert les deux corridors en 2005-2006. Une augmentation du nombre d'usagers des services de transport en commun et des sondages menés auprès des consommateurs confirment les avantages pour les usagers.

On a conçu MetroLink comme un service de classe supérieure pour les usagers. Les 20 nouveaux autobus ayant l'image de marque distinctive de MetroLink assureront le service toutes les 10 minutes en période de pointe et seront dotés de sièges arrière plus élevés, d'une insonorisation accrue, d'un système d'air climatisé et de supports à bicyclettes. Tous les espaces réservés aux deux stationnements gratuits avec service parc-o-bus aux principales gares sont utilisés, le stationnement de Portland Hills était entièrement rempli quelques jours après le lancement de l'initiative. Les gares sont également munies de casiers à vélo, et de nouvelles liaisons entre les pistes cyclables permettront aux cyclistes de se déplacer entre les arrêts de MetroLink et les destinations à proximité.

Les systèmes de priorité du transport en commun à 20 intersections achalandées permettront aux autobus MetroLink qui signalent leur approche à l'avance de réduire les délais en avançant ou en prolongeant un feu vert. Six voies d'évitement de file d'attente à trois intersections permettent aux autobus de se placer devant le trafic. Ces mesures, conjointement au service d'arrêt limité, ont permis de réduire le temps de déplacements en transport en commun des usagers de Sackville vers le centre-ville de Halifax de 52 p. 100, passant de 54 à 26 minutes.

Les organisateurs du projet de démonstration recueillent une grande quantité de données. Leurs efforts ont permis de démontrer que les navetteurs de la région de Halifax se sont rués vers le service MetroLink, atteignant ainsi, la première année d'exploitation, les prévisions du nombre d'usagers de transport en commun établi pour la troisième année du projet. Le nombre d'usagers dans le corridor de Portland a augmenté de près de 19 p. 100. Il est encore plus impressionnant de constater que près de 20 p. 100 des usagers du MetroLink utilisent pour la première fois le transport en commun, ce qui démontre que les automobilistes peuvent être tentés de délaissier leur voiture si des options attrayantes et compétitives sont disponibles.

L'une des raisons du succès du MetroLink est la vaste campagne de marketing qui a été reconnue par la Société canadienne des relations publiques, section Nouvelle-Écosse. Les outils de promotion comprenaient 30 000 circulaires envoyées par publipostage, une journée de promotion de déplacements gratuits pour les personnes qui achetaient un laissez-passer du réseau de transport en commun, ainsi que des publicités dans la presse écrite et les médias électroniques. Plus d'un tiers des usagers du MetroLink ont découvert le service par le truchement des annonces publicitaires et des reportages.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les sites :

www.tc.gc.ca/pdtu et www.halifax.ca/metrotransit/MetroLinkMainPage.html.



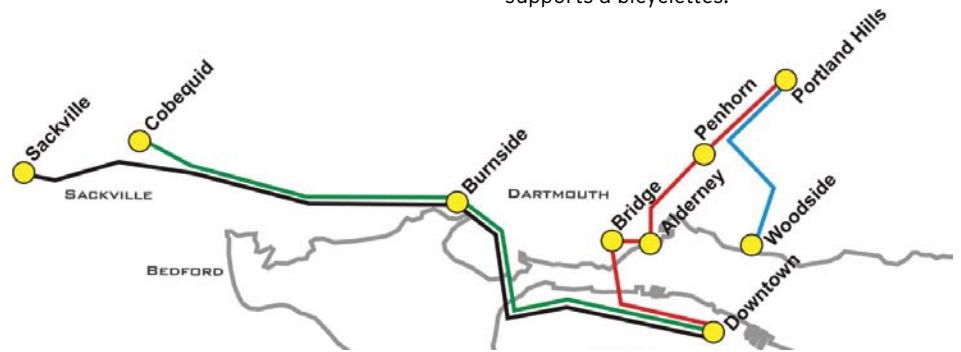
La gare à Portland Hills.



À l'intérieur d'un autobus MetroLink.



Tous les autobus MetroLink possèdent des supports à bicyclettes.



Routes du MetroLink.



Une station au centre-ville de Halifax.

