



## Financement recherché pour de nouveaux projets

Cinq nouveaux projets ont récemment été approuvés par les conseils de l'ATC.

Tout organisme désirant parrainer ces initiatives peut communiquer avec l'ATC. Des renseignements supplémentaires sont fournis sur le site Web de l'ATC, à la rubrique des projets parrainés à l'étude.

## Projets du Conseil des ingénieurs en chef

### Portée de la mise à jour du Manuel de la signalisation routière

L'ATC planifie entreprendre une révision de son *Manuel canadien de la signalisation routière* pour déterminer s'il est nécessaire de publier une nouvelle édition mise à jour de ce manuel. L'évaluation de la portée de la mise à jour proposée par le Comité permanent des techniques et de gestion de la circulation déterminera l'envergure des travaux requis et les sujets prioritaires qui devraient faire l'objet d'ajouts ou d'améliorations dans le manuel.

Le principal élément livrable de cette évaluation de la portée de la mise à jour sera un rapport indiquant les travaux requis et des recommandations en ce qui concerne la vision sur les sujets qui devraient être traités dans ce manuel, la recherche supplémentaire qui pourrait être requise pour mettre à jour l'édition de 1998, ainsi que le format futur et la méthode de publication du manuel.

### Mise à jour du Guide canadien des règles de la route

Le Comité permanent des techniques et de gestion de la circulation recommande aussi que le guide *Canadian Model Rules of the Road*, publié en 1996, soit revu et mis à jour. Cette recommandation repose sur de nouveaux éléments importants comme l'apparition de carrefours giratoires modernes et de mesures de ralentissement de la circulation, la popularité accrue des modes de transport actif et les changements apportés à la signalisation routière.



L'édition courante de cette publication a été produite dans le cadre d'un effort conjoint de l'ATC et du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

(suite à la page 2)

## Établissement d'une liste de vérification concernant les changements climatiques

Le Groupe de travail sur les changements climatiques de l'ATC prépare une liste de vérification qui aidera les comités de l'ATC à tenir compte de certains facteurs liés aux changements climatiques dans le cadre de leurs travaux.

La version préliminaire de cette liste de vérification a été distribuée aux membres des conseils et comités permanents avant les réunions techniques du printemps 2010, et certains commentaires ont été reçus. Le Groupe de travail a entrepris la révision du document, qui devrait pouvoir être utilisé par les comités lorsqu'ils tiendront leurs réunions au congrès annuel de cette année à Halifax.

L'une des cinq priorités du Groupe de travail est de faire en sorte que des mesures d'atténuation et d'adaptation relativement aux changements climatiques soient prises en considération dans les produits de l'ATC, en particulier dans les lignes directrices techniques et les bonnes pratiques. La liste de vérification concernant les changements climatiques sera un outil précieux qui rappellera aux comités de tenir compte de diverses questions lors de l'élaboration de nouveaux projets et produits.

La version préliminaire de la liste de vérification encourage les comités à offrir des conseils, dans les éléments livrables des projets, sur les

causes des changements climatiques, notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, la déforestation, les changements de la surface du sol et l'étalement urbain, ainsi que sur les effets des changements

(suite à la page 3)

### Dans ce numéro

Nouveau projet sur les mesures de priorité au transport en commun

Le Guide vert pour les routes est sur la bonne voie!

Examen de la politique nationale en vue de promouvoir l'importance des transports auprès des Canadiens

L'ATC : le lien entre les gens et le savoir

Définition de la gestion des éléments d'actif

Synthèse des pratiques relatives aux partenariats public-privé

## Financement de nouveaux projets (suite)

Ce projet prévoit l'examen de tous les codes de la route existants dans les provinces et territoires canadiens et la préparation de règles appropriées et d'illustrations connexes.

Le principal élément livrable de ce projet sera la version remaniée du guide. Un rapport de projet décrivant le processus, les décisions prises, les leçons apprises et toute autre recommandation sera également produit.

## Projets du Conseil des transports urbains

### Conception et mise en œuvre des services de transport en commun

Proposé par le Comité permanent de la planification et de la recherche en transports, ce projet prévoit l'examen des bonnes pratiques de conception et de mise en œuvre des services de transport collectif. Ces travaux serviront de complément aux efforts de l'Association canadienne du transport urbain en vue de la mise en place de la *Vision 2040* qu'elle a récemment adoptée.

Le principal élément livrable de ce projet sera la production d'un document que les municipalités pourront utiliser pour élaborer et mettre en place un plan de développement des services de transport collectif et sélectionner une approche appropriée aux modèles d'aménagement du territoire existants et futurs de la collectivité. Cette approche doit tenir compte de la capacité financière de la municipalité et répondre aux besoins des résidents en matière d'accès et de mobilité.

Le document comprendra également de l'information qui aidera les municipalités à mettre en œuvre des stratégies d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui appuient le développement et l'utilisation des investissements dans le secteur des transports en commun.

### Pratiques de collecte de données sur les transports urbains et le déplacement des personnes

Lorsqu'on veut comprendre les caractéristiques des déplacements et les facteurs qui influent sur ces déplacements, il est essentiel d'établir des

programmes viables, complets et coordonnés de collecte et de conservation de données sur le mouvement des personnes à l'aide de véhicules particuliers, des transports en commun ou des transports actifs. Ces données sont essentielles à la mise en place d'un réseau de transport abordable et durable ainsi qu'à l'établissement d'une société viable et prospère.

Le Comité permanent de la planification et de la recherche en transports propose donc un projet dans le cadre duquel on examinera les pratiques existantes et futures de collecte de données sur les passagers. Ce projet prévoit également l'évaluation du potentiel de nouvelles approches, technologies et techniques de collecte de données.

Le projet permettra enfin la mise au point d'une approche opérationnelle qui précisera les exigences de tout programme efficace, efficient et abordable de collecte de données sur les passagers et qui établira l'importance de ces données pour la planification des transports.

### Potentiel des voies pour camions en régions urbaines

Dans le cadre d'un autre projet proposé par le Comité permanent de la planification et de la recherche en transports, on étudiera le potentiel des voies pour camions à certains emplacements appropriés en régions urbaines au Canada. L'accent sera mis sur les camions qui livrent ou ramassent des marchandises dans la région, plutôt que sur les camions qui ne font que traverser la région.

Le principal élément livrable de ce projet sera un document de référence sur le potentiel des voies pour camions qui contribuent à optimiser l'utilisation des emprises routières existantes. De plus, on définira et évaluera les bonnes pratiques pour la promotion, la planification, la conception et l'exploitation des voies pour camions, tout en veillant à ce que l'information soit appropriée au contexte des régions urbaines du Canada.

Ce projet fournira aux urbanistes et autres intervenants l'information dont ils ont besoin pour examiner le potentiel des voies pour camions, s'il y a lieu, en tant qu'outil favorisant le partage efficace des installations par tous les usagers. 

Publication trimestrielle de  
l'Association des transports du Canada  
ISSN 0317-1280  
2323, boulevard Saint-Laurent  
Ottawa K1G 4J8  
Téléphone 613-736-1350  
Télécopieur 613-736-1395

[www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)

Rédacteur : Gilbert Morier ([gmorier@tac-atc.ca](mailto:gmorier@tac-atc.ca))

Rédactrice adjointe : Lynne Parisien

Collaborateurs : Asim Baluch, Deb Cross,  
Katarina Cvetkovic, Michel Gravel, Sandra Majkic,  
Peter Wallis et Sarah Wells

Conceptrice : Debi Woods

[nouvelles@tac-atc.ca](mailto:nouvelles@tac-atc.ca)

*L'ATC est une association d'envergure nationale dont la mission est de promouvoir la sécurité, la sûreté, l'efficacité, l'efficacé et le respect de l'environnement dans le cadre de la prestation de services financérement durables de transport, le tout à l'appui des objectifs sociaux et économiques du Canada.*

*L'ATC est une tribune neutre de collecte et d'échange d'idées, d'informations et de connaissances à l'appui de l'élaboration de lignes directrices techniques et de bonnes pratiques.*

*À l'échelle du pays, l'Association s'intéresse principalement au secteur routier et à ses liens et interrelations stratégiques avec les autres composantes du réseau de transport.*

*En milieu urbain, l'Association s'intéresse non seulement au transport des personnes et des marchandises, mais encore à la prestation de services à la collectivité et aux incidences de toutes ces activités sur les modèles d'aménagement du territoire.*

## Liste de vérification (suite)

climatiques, y compris l'érosion côtière, les inondations, les précipitations extrêmes et le dégel du pergélisol. La liste définit également des mesures d'atténuation et d'adaptation ayant trait aux changements climatiques.

Le Groupe de travail a aussi préparé un document d'orientation qui encourage les conseils et comités à incorporer les changements

climatiques dans leurs discussions et leurs plans de travail. La version anglaise de ce document est affichée sur le site Web de l'ATC, à la rubrique « Councils and Committees », sous « Operating information ».

Les travaux futurs du Groupe de travail pourraient comprendre la production d'un dossier d'information présentant les enjeux et initiatives liés aux changements climatiques dans le secteur des transports du Canada et d'autres pays. 

## Congrès et exposition annuels de 2010 de l'ATC

*Au diapason des nouvelles réalités*

**Du 26 au 29 septembre,  
au Centre des congrès,  
à Halifax (Nouvelle-Écosse)**



**DÉLÉGUÉS** – Une trousse complète d'inscription comprenant un programme provisoire détaillé sera envoyée au début de juillet à la plupart des récipiendaires de la version papier des *Nouvelles de l'ATC*. L'information contenue dans cette trousse sera également diffusée dans le site Web de l'ATC ([www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)). **(Les renseignements de préinscription au congrès se trouvent déjà dans le site.** Les délégués sont invités à s'inscrire en ligne au congrès et à devenir du même coup admissibles au tirage d'un prix de valeur! Ces derniers seraient également **très avisés de faire leurs réservations d'hôtel le plus tôt possible afin d'éviter, autrement, des désagréments quasi assurés.)**

**EXPOSANTS** – Il ne reste qu'un nombre limité de places d'exposant à louer. Consultez le site Web de l'ATC pour obtenir des renseignements à jour au sujet de l'exposition et réservez votre place dès maintenant!

**COMMANDITAIRES** – Cette année, les possibilités de commandite ont été l'objet d'une forte demande. Souscrivez dès que possible à l'une des offres restantes de commandite en visitant le site Web de l'ATC pour obtenir plus de détails (voir aussi la liste des commanditaires dans le présent numéro des *Nouvelles*).

**[www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)**

## Le point sur la Fondation de l'ATC

### Programme de bourses d'études

Le programme de bourses d'études de la Fondation de l'ATC fournit de l'aide aux étudiants à partir du niveau d'entrée jusqu'aux études supérieures dans des disciplines liées aux transports. Dans le cadre de l'appel de candidatures aux bourses d'études de 2010-2011, plus de 130 demandes ont été reçues et 103 de ces demandes répondaient aux critères d'admissibilité.

Le processus de sélection tire à sa fin. On annoncera les noms des boursiers et on rendra hommage aux donateurs dans le cadre du congrès de septembre de l'ATC qui se tiendra à Halifax.

Grâce aux généreuses contributions de ses nombreux donateurs, la Fondation a remis 38 bourses d'études pour l'année universitaire 2009-2010. Ces bourses avaient une valeur de 1 000 \$ à 15 000 \$, pour un total de 155 000 \$. De 2005 à 2009, l'organisation a remis 138 bourses d'études d'une valeur totale de plus de 600 000 \$ à 120 étudiants de disciplines liées aux transports. Pour certains de ces étudiants, il ne s'agissait pas de leur première bourse.

### Croissance de la Fondation

En raison de la croissance exceptionnelle connue par la Fondation de l'ATC en une période aussi courte et des attentes suscitées par l'atteinte sous peu d'un million de dollars reçus en dons, le Conseil d'administration de la Fondation a senti le besoin d'évaluer de manière officielle l'orientation d'avenir de l'organisme et de déterminer comment ce succès doit être mis à profit.

Une séance de stratégie animée spéciale à laquelle ont participé tous les membres et administrateurs de la Fondation s'est tenue aux réunions techniques du printemps 2010 de l'ATC. Cette séance a permis l'établissement de plusieurs secteurs d'intervention privilégiés, notamment le renforcement des activités du Comité des communications de la Fondation en vue d'assurer une reconnaissance forte et fréquente de la générosité continue des donateurs. De plus, l'effectif et la portée du Comité du mentorat seront élargis afin que de nouveaux programmes de mentorat puissent être mis en place pour les étudiants et les jeunes professionnels de l'industrie.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur le programme de bourses d'études de la Fondation de l'ATC ou pour devenir donateur ou bénévole, veuillez consulter le site Web de la Fondation à [www.atc-fondation.ca](http://www.atc-fondation.ca). 

## LE GUIDE VERT POUR LES ROUTES EST SUR LA BONNE VOIE!

L'ATC a mis sur pied un projet parrainé pour la préparation du *Guide vert pour les routes*.

Relevant du Conseil des transports urbains, le Groupe de travail sur le Guide vert pour les routes de l'ATC travaille depuis deux ans à la préparation du guide.

Cette initiative a pour but premier de promouvoir la croissance durable et le développement de solutions multimodales novatrices au sein des corridors de transport, ainsi que l'aménagement d'une infrastructure de transport axée sur une perspective à long terme et l'emploi de méthodes de construction plus écologiques. Le guide servira d'outil de référence pour la planification, la conception, la construction, la mise en service, l'entretien, l'exploitation et l'évaluation du cycle de vie des infrastructures routières. Il englobera tous les types de routes, tant en milieu urbain que rural.



L'un des principaux objectifs du projet constitue l'élaboration et la documentation d'un système détaillé de classification et d'évaluation du rendement applicable aux principales catégories de routes, incluant les autoroutes, les routes artérielles, les collectrices et les rues locales, en milieu urbain et rural. La documentation colligée et produite par le Groupe de travail sera revue et présentée avec le système de classification afin de définir les secteurs où les principes de durabilité et la bonne gestion environnementale peuvent être appliqués.

De nombreuses lignes directrices et normes en matière de conception des routes reflètent des buts et objectifs établis il y a plusieurs décennies. Bien qu'un certain nombre de ces buts soient encore valables, certains d'entre eux doivent être améliorés en fonction des principes de croissance intelligente et de routes vertes. On vise donc à atteindre les objectifs de conception traditionnels en matière de sécurité, d'efficacité, de capacité et d'entretien tout en intégrant les objectifs en matière de compatibilité, de viabilité, d'accessibilité universelle, d'équité modale, de préservation des ressources et de capacité financière en termes de cycle de vie complet et de protection de l'environnement.

À travers le Canada, les administrations responsables de la prestation des services essentiels en transports doivent désormais composer avec la diminution des ressources matérielles à leur disposition et les enjeux liés aux changements climatiques et aux émissions de gaz à effet de serre. De plus, leurs activités doivent refléter l'engagement croissant de la population envers le développement durable. Les praticiens ont besoin

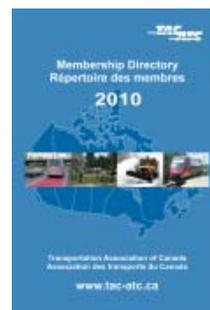
d'outils adaptés à la conception et la mise en œuvre de pratiques plus écologiques menant à l'aménagement de réseaux routiers plus verts.

Les avantages offerts par des routes vertes comprennent l'amélioration de la qualité de l'air, l'amélioration de l'état de santé des gens, l'amélioration de l'efficacité des réseaux de transport et la réduction de la congestion routière. Les routes vertes encouragent également la réduction des matières et des ressources consommées et la réduction des déchets à toutes les étapes de la conception, de la planification, de l'approvisionnement, de la construction et de l'entretien des routes.

Un comité directeur de projet sera formé prochainement pour apporter la touche finale au cadre de référence du projet et pour choisir sous peu l'expert-conseil responsable. Le guide devrait être terminé à l'automne 2011.

Les parrains de ce projet sont **Transports Alberta**, le **ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique**, **Infrastructure et Transports Manitoba**, **Transports et Renouvellement de l'Infrastructure Nouvelle-Écosse**, le **ministère des Transports de l'Ontario**, **Transports et Renouvellement de l'Infrastructure Île-du-Prince-Édouard**, le **ministère des Transports du Québec**, **Voirie et Infrastructure Saskatchewan**, **Transports Canada**, l'**Association canadienne du ciment**, l'**Ontario Hot Mix Producers Association**, la **Municipalité régionale d'Halifax**, **ColasCanada**, les **municipalités régionales de Halton** et de **Waterloo** et les **villes de Calgary**, **d'Edmonton**, **de Hamilton**, **de Montréal**, **d'Ottawa**, **de Toronto** et **de Winnipeg**. ☐

### Parution du Répertoire des membres de 2010



Le *Répertoire des membres de l'ATC de 2010* a été distribué par la poste aux représentants des membres à la mi-mai.

Cette source d'information de grande valeur qui facilite le réseautage et la communication entre les membres contient des inscriptions détaillées des ministères des Transports et autres des gouvernements fédéral et provinciaux, des municipalités, des entreprises privées, des

universités et d'autres groupes éducatifs à but non lucratif, ainsi que des membres individuels de l'ATC. Ce répertoire comprend également de l'information sur les principaux avantages et services offerts par l'ATC, sur ses publications techniques, sur son Conseil d'administration, sur la Fondation de l'ATC et sur le personnel du Secrétariat.

Le répertoire est produit sur copie papier et sur cédérom. Les membres qui veulent contribuer à l'effort d'écologisation de l'ATC peuvent choisir de ne recevoir que la version cédérom du répertoire de 2011 en communiquant avec Deb Cross, à [dcross@tac-atc.ca](mailto:dcross@tac-atc.ca). ☐

## L'ATC : le lien entre les gens et le savoir

Les membres de l'ATC remarqueront peut-être l'utilisation de quelques nouveaux énoncés avec le nom de l'Association dans le bulletin d'information, sur le site Web, dans les documents de promotion et dans d'autres communications.

Ces énoncés s'inscrivent dans le cadre de la décision stratégique prise par le Conseil d'administration en vue de définir plus clairement la vision d'avenir et le rôle de l'organisme dans l'industrie des transports du Canada auprès des nouveaux membres et des membres potentiels de l'ATC, des intervenants de l'industrie et du grand public.

Le Secrétariat de l'ATC a récemment retenu les services de la firme professionnelle de communication qui avait déjà réalisé une enquête auprès des membres en 2008. Cette société d'experts-conseils a examiné les énoncés de mission et de valeur de l'ATC, ainsi que ceux d'organismes semblables et les commentaires formulés par les membres dans le cadre de l'enquête de 2008. Elle a ensuite présenté des énoncés au Conseil d'administration, qui a fait son choix à la réunion d'avril.

Il est important de souligner que les énoncés devaient être efficaces dans les deux langues officielles.

### *Nouvel énoncé de vision*

***Le Canada sera un chef de file reconnu dans le secteur du savoir sur les transports, au bénéfice de nos concitoyens, de notre économie et de notre environnement.***  
***L'ATC fera partie des organismes reconnus pour leur capacité à créer de l'expertise technique et à assurer l'échange de l'information nécessaire pour atteindre et conserver cette position.***

L'expert-conseil de l'ATC a rédigé un énoncé de vision axé sur l'avenir qui exprime l'avenir souhaité pour l'organisme. L'énoncé de vision présente une aspiration – ce n'est pas l'énoncé de la réalité actuelle, mais plutôt de celle qui sera mise en place par la réalisation du plein potentiel de l'ATC.

L'énoncé de vision choisi met l'accent sur les avantages que procurent aux Canadiens les systèmes de transport de classe mondiale, ainsi que sur le rôle joué par l'ATC pour la mise en œuvre d'un tel système.

L'énoncé en deux parties tient compte de la vision de l'ATC pour le Canada et pour l'organisme en tant que tel. En ce sens, l'énoncé de vision contribuera à guider les membres, les bénévoles et le personnel, tout en sensibilisant les Canadiens aux avantages que leur procurent des transports sécuritaires, durables et efficaces.

### *Nouvel énoncé de positionnement*

***L'Association des transports du Canada :  
le lien entre les gens et le savoir***

L'énoncé de positionnement diffère de l'énoncé de vision en ce sens qu'il aide les intervenants à comprendre l'organisme tel qu'il existe

aujourd'hui – son travail et les avantages qu'il offre. Il peut aussi aider les intervenants à comprendre où se situe l'ATC par rapport aux autres organisations.

Souvent exprimé en termes concis (p. ex., par un slogan ou un titre d'appel), l'énoncé de positionnement percutant indique par quelles caractéristiques l'ATC se démarque en tant qu'organisme unique et de valeur.

L'énoncé approuvé tient compte de deux secteurs de force reconnus, comme l'indique l'enquête réalisée auprès des membres en 2008 :

- L'ATC est largement considérée comme une source fiable et qui fait autorité grâce à son expertise technique sur les questions liées aux transports, c'est-à-dire qu'elle est une source de savoir.
- L'ATC est également appréciée pour la tribune de discussion impartiale et d'échange d'informations qu'elle offre aux professionnels des transports, c'est-à-dire qu'elle met l'accent sur les gens.

L'énoncé « Le lien entre les gens et le savoir » crée un positionnement unique qui saura se faire entendre auprès des publics cibles. 

## On s'inscrit en grand nombre aux cours sur la conception géométrique!

Les quatre séances de présentation offertes en mai sur le *Guide canadien de conception géométrique des routes* de l'ATC ont connu un grand succès.

Dirigés par John Robinson de la **McCormick Rankin Corporation**, ces cours de deux jours portaient sur les principaux chapitres du guide de l'ATC et mettaient l'accent sur les principes fondamentaux de conception géométrique. Certains de ces cours, qui ont eu lieu à Edmonton, Winnipeg, Toronto et Halifax, étaient complets.

Au début de septembre, quatre autres séances seront présentées sur les aspects pratiques du guide de conception géométrique. S'adressant aux concepteurs plus expérimentés, ces cours présenteront les nouvelles applications et les pratiques potentielles pouvant découler de l'utilisation du guide.

Puisque ces cours, qui seront offerts en anglais à St. John's, Regina, Calgary et Vancouver, pourraient aussi être complets, les intéressés sont encouragés à s'inscrire le plus rapidement possible (consulter le site Web de l'ATC).

Des cours peuvent aussi être organisés sur demande aux organismes qui veulent offrir la formation à plusieurs membres de leur personnel. Veuillez communiquer avec Sarah Wells au Secrétariat de l'ATC (swells@tac-atc.ca) pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet. 

## Nouveau projet ayant pour objet les bonnes pratiques environnementales

L'ATC a lancé un projet afin d'élaborer une synthèse de bonnes pratiques environnementales canadiennes en construction, exploitation et entretien des réseaux routiers.

À travers le Canada, les professionnels des transports sont appelés à réduire l'impact environnemental des activités du transport routier. Toutes les provinces et tous les territoires établissent des lignes directrices en matière de protection environnementale, lesquelles sont habituellement définies et précisées dans les plans de protection environnementale généraux et les directives spécifiques aux projets, les bonnes pratiques de gestion, les politiques et les instruments juridiques. Toutefois, les stratégies et les attentes varient d'une région à l'autre du pays.



Photo : ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique

Une synthèse nationale complète des pratiques est donc requise pour permettre aux praticiens en transport routier de respecter les exigences environnementales et les engagements pris dans le domaine de la construction routière et des activités d'exploitation et d'entretien, d'un océan à l'autre.

Produite par l'ATC, la synthèse des bonnes pratiques environnementales au Canada comprendra une série de volumes portant sur les bonnes pratiques de construction, d'exploitation et d'entretien des réseaux routiers axées sur l'atténuation des impacts environnementaux. Les volumes de ce guide seront fort utiles pour la préparation des contrats de construction routière et l'établissement des programmes d'exploitation et d'entretien des routes et autoroutes, des ponts, des ponceaux, des carrières, des aires d'entretien et des chantiers de construction. De plus, ce guide aidera les autorités responsables des transports dans l'élaboration des documents contractuels, en plus d'appuyer les entrepreneurs et les responsables de l'exploitation et l'entretien dans la rédaction des autres rapports à soumettre aux organismes de réglementation dans le cadre de la mise en œuvre des projets routiers.

Chaque volume examinera la réglementation canadienne applicable à l'activité en question, présentera une synthèse des bonnes pratiques acceptées pour l'exécution de l'activité et suggérera l'ajout de certaines pratiques aux plans de gestion afin qu'elles soient incluses dans les dispositions des contrats, les propositions de projets ou les directives d'atténuation des impacts sur place. Ces documents porteront également sur la surveillance de la conformité et les mécanismes d'adaptation pour les plans d'exploitation et d'entretien. Les sections

« Leçons apprises » de ce guide fourniront de l'information supplémentaire sur les stratégies d'adaptation.

Les éléments livrables de ce projet de l'ATC pourront être regroupés sous forme de plan intégré de gestion environnementale ou utilisés individuellement pour la rédaction de directives spécifiques à des enjeux particuliers d'atténuation des impacts, incluant le matériel de construction et d'entretien, la gestion du bruit et des vibrations, ainsi que la gestion des eaux superficielles et souterraines et des terres humides.

Le comité directeur du projet sera mis sur pied prochainement et rédigera le cadre de référence du projet cet été. Les travaux devraient s'achever au printemps 2012.

Ce projet est parrainé par **Transports Alberta**, le **ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique**, **Infrastructure et Transports Manitoba**, le **ministère des Transports de l'Ontario**, le **ministère des Transports du Québec**, **Transports et Infrastructure Saskatchewan**, le **ministère des Transports et des Travaux publics de Terre-Neuve-et-Labrador**, le **ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest**, **Transports Canada** et le **ministère des Transports et des Travaux publics du Yukon**. 

### Touche finale aux lignes directrices concernant les panneaux de chevrons d'alignement

Des lignes directrices pour l'utilisation et la mise en place de panneaux de chevrons d'alignement ont été approuvées par le Conseil des ingénieurs en chef de l'ATC.

Ces lignes directrices, qui ont été conçues pour améliorer l'uniformité au sein des administrations routières du Canada, fourniront aux ingénieurs et autres praticiens du secteur canadien de la circulation routière de l'information plus complète sur les facteurs clés qui doivent être pris en considération pour l'utilisation et la mise en place de panneaux de chevrons d'alignement.

Cette publication servira de complément à la section du *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC, qui porte sur l'utilisation et l'installation de panneaux de chevrons d'alignement. Elle remplacera plus tard cette section.

Les lignes directrices ont été préparées à la suite de l'examen des pratiques et de la documentation technique nord-américaines. Une analyse documentaire a également été réalisée pour examiner et déterminer les facteurs et les critères qui ont une incidence sur l'utilisation et la mise en place de panneaux de chevrons d'alignement.

L'expert-conseil choisi pour ce projet, **Opus International**, apporte la touche finale à ce rapport.

Un avis sera affiché sur le site Web de l'ATC lorsque la version anglaise du rapport sera mise en vente à l'automne. La version française de ce document sera publiée par la suite. 

## Examen de la politique nationale en vue de promouvoir l'importance des transports auprès des Canadiens

*Note de la rédaction - Dans cette contribution aux Nouvelles de l'ATC, Peter Wallis, président et chef de la direction du Van Horne Institute, se penche sur le besoin de sensibiliser les Canadiens en général à l'importance des transports. Cet organisme, dont le secrétariat est situé à Calgary, effectue de la recherche sur les politiques publiques liées aux transports et à la réglementation connexe et mène des programmes d'éducation dans ce domaine.*

### Une vision personnelle des transports

Les professionnels des transports soulèvent fréquemment une question qui leur tient à cœur : l'importance des transports. Ils le font non seulement parce que c'est le travail qu'ils ont choisi, mais parce qu'ils partagent une passion pour la connectivité permise par les transports, sans égard au mode de transport qui est associé à leur emploi. Les transports relient les quartiers. Ils relient les régions. Ils relient les villes et les pays. Et ils relient les continents.

Il y a quelques années, le Van Horne Institute et le Western Transportation Advisory Council (WESTAC) ont publié un document intitulé *Moving Forward: A Guide on the Importance of Transportation in Canada*. Ce document indique que les transports ont davantage façonné notre identité nationale que tout autre facteur. La voie ferrée a non seulement permis à la côte ouest d'être reliée à la côte est du pays, elle a permis l'établissement d'un itinéraire entièrement canadien au nord du 49<sup>e</sup> parallèle et elle a jeté les bases de l'aménagement du territoire et du développement de notre économie. Dans ce guide, nous reconnaissons que la plupart des gens ont une vision personnelle des transports. Les transports représentent 16 % des dépenses des ménages et ils ne sont devancés que par les dépenses de logement. Bien que les transports répondent à nos besoins personnels en matière de déplacements, selon nous, ils représentent bien plus.

« Les transports, ce sont les véhicules d'urgence qui interviennent en cas d'accident. Ce sont les autocars sur lesquels nous comptons pour le mouvement des passagers et des colis entre les villes, ou les avions que nous prenons pour nous rendre à une réunion d'affaires. Ce sont les chemins de fer et les camions commerciaux qui offrent des services 24 heures sur 24 pour le transport des ressources et des marchandises partout en Amérique du Nord. Ce sont les navires qui livrent nos produits à des clients étrangers et qui nous livrent les leurs. Ce sont les pipelines qui transportent les produits pétroliers qui alimentent nos véhicules et qui chauffent nos maisons et nos entreprises. Finalement, ce sont des réseaux de télécommunications qui alimentent notre commerce et nos entreprises.

Les transports sont un élément tellement fondamental de nos vies que, souvent, nous oublions à quel point nous en dépendons. Ils mettent à notre disposition tous les produits que nous achetons et ils livrent tous les produits que nous vendons aux autres Canadiens et aux habitants d'autres pays. Les transports permettent aussi aux visiteurs étrangers de se rendre au Canada, et ils transportent ces visiteurs – ainsi que les Canadiens – vers leurs destinations de vacances et d'affaires partout au pays. »

### Rehausser le niveau de conscientisation à l'égard de l'importance des transports

Les personnes qui œuvrent dans le secteur des transports partagent toutes une passion pour leur profession. Toutefois, pour une raison qu'ils ignorent, cette passion ne semble pas se refléter dans le niveau d'importance que les Canadiens accordent aux besoins en matière de transports. Un défi doit donc être relevé : comment rehausser le niveau de conscientisation à l'égard de l'importance des transports au Canada?

Certaines associations de l'industrie des transports ont tenté d'augmenter le niveau d'attention accordé à leur secteur et à l'importance de ce secteur pour la population qui se déplace et qui expédie des marchandises. On a aussi tenté de lancer une campagne multimodale aux mêmes fins. Des initiatives comme le Programme de sensibilisation aux transports ont misé sur le succès connu par la campagne de participation pour des Canadiens en santé en tentant de reproduire le succès de cette campagne, mais de manière moins active. Ce projet a toutefois échoué en raison d'un manque de financement. Certains peuvent prétendre qu'une campagne de conscientisation financée et dirigée par l'industrie des transports servira aussi les propres intérêts de cette industrie. Ce n'est pas ce que nous croyons, et nous vous en expliquons les raisons :

« Les transports jouent un rôle vital et essentiel dans toutes les activités sociales et économiques du pays. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et ils appuient les entreprises de service. Ils atténuent également les difficultés posées par la topographie et la géographie, ils relient les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les Canadiens les uns des autres. Ces rôles essentiels des transports sont indicatifs des rapports d'interdépendance qu'ils entretiennent avec le tissu économique et social de notre société. Toutefois, les besoins en transport évoluent avec le temps et s'ajustent à la conjoncture. »

Ce paragraphe est tiré de la dernière édition du document intitulé *Les transports au Canada 2008 : un survol*. Cette publication est produite conformément aux dispositions de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*. Cet article stipule qu'un survol de l'état des transports au Canada et qu'un examen complet élargi doivent être effectués tous les cinq ans. Puisque l'article 52 a été promulgué en 2007, le prochain examen de l'industrie doit être effectué au plus tard en 2012. Je suggère donc que le gouvernement du Canada, par l'entremise du ministre des Transports, accepte que l'examen de la politique des transports du Canada soit entrepris dès maintenant.

## Pourquoi examiner la politique des transports du Canada dès maintenant?

La politique des transports du pays n'a pas fait l'objet d'examen réguliers au cours des années. En 1961, la Commission McPherson a produit un rapport qui a jeté les bases de la *Loi nationale sur les transports* de 1967.

La *Loi nationale sur les transports* de 1987 a été le résultat d'une autre révision des mesures législatives sur les transports et elle était assujettie à un examen législatif par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux cinq ans après son adoption. Les recommandations de la Commission ont entraîné la promulgation de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996, qui à son tour, prévoyait l'examen du système des transports au Canada au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2000. Le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, dirigé par Brian Flemming, a présenté son rapport en juin 2001.

Le dernier examen intensif de la politique des transports du Canada a été réalisé en 2001. Quelques mois se sont écoulés déjà depuis le début de l'année 2010.

Même si l'examen de la politique des transports du Canada de 2001 dépendait en partie de la loi, de nombreuses questions nécessitaient une recherche ciblée combinée à un examen du public, ce qui ne peut être accompli que par des audiences dirigées par un comité d'examen.

La table des matières du rapport Flemming, qui est intitulé *Vision and Balance*, fait ressortir des enjeux qui étaient d'une importance extrême pour l'industrie des transports. Dix ans plus tard, certains de ces enjeux sont les mêmes, mais de nouveaux enjeux doivent aussi être examinés. Grâce à cet examen, l'industrie des transports pourra se prononcer sur ces nouveaux enjeux d'une grande importance. De plus, on pourra ainsi mieux faire comprendre aux Canadiens comment les politiques fondamentales qui régissent les transports influenceront plusieurs aspects de leur vie, et ce, de plusieurs façons dont ils n'avaient peut-être pas pris conscience.

## La discussion des enjeux mettra les transports à l'avant-scène

Quels enjeux devront faire l'objet d'un examen fondamental plus rapidement? Voici quelques suggestions, sans ordre précis.

- Quel est l'impact des changements climatiques sur les systèmes de transport?
- Quelles mesures doivent être prises pour promouvoir les systèmes de transport durables?
- La politique aérienne internationale du Canada favorise-t-elle les consommateurs et l'industrie aérienne du Canada?
- La création d'administrations aéroportuaires locales a-t-elle répondu aux attentes du gouvernement du Canada et des voyageurs canadiens?
- Nous dirigeons-nous vers une intégration stratégique des transports en Amérique du Nord? Les processus de sûreté et de facilitation des transports dans les deux pays sont-ils harmonisés au plus haut niveau possible ou la frontière devient-elle de plus en plus étanche?
- Qui devrait assumer les coûts de la sûreté dans les aéroports – les passagers ou les transporteurs de fret?
- Quel est le potentiel du transport maritime à courte distance?
- Sur le plan de la sûreté /de la souveraineté /de l'environnement, sommes-nous prêts pour la perspective de plus grands volumes de circulation dans le passage du Nord-Ouest?
- Les barrières au commerce interprovincial du transport de surface ont-elles été réduites à un niveau acceptable et quel est ce niveau?
- Le temps est-il venu d'étudier le commerce de cabotage par services aériens en Amérique du Nord?
- Quel est l'état de la voie maritime du St-Laurent en tant que générateur économique qui fait face à une infrastructure en vieillissement rapide?
- Quelle est l'efficacité de la politique canadienne en matière de portes d'entrée commerciales et de corridors?
- De quelle manière l'économie canadienne sera-t-elle touchée par l'arrivée de nouveaux modèles d'expédition découlant de l'expansion du canal de Panama?
- Quel est le rôle des aérostats dans le développement des frontières du Canada?
- Quel est l'état de la formation en transports au Canada, y compris l'établissement de centres d'excellence dans les secteurs de l'éducation et de l'exploitation?
- Quelle est la stratégie des services ferroviaires voyageurs du Canada à l'égard des chemins de fer de banlieue et des liaisons ferroviaires à grande vitesse?
- Quel est l'état de l'intermodalité des services aux passagers?
- Quelle est la stratégie d'expansion de l'intermodalité pour les chargements de fret à l'intérieur, à destination et en provenance du Canada?
- De quelle manière les intérêts des fournisseurs de services ferroviaires et des collectivités que les chemins de fer traversent doivent-ils être équilibrés?

Cette liste ne constitue pas la liste complète, ni même exacte, des enjeux qui doivent être étudiés. Toutefois, elle appuie la proposition selon laquelle le temps est venu d'entreprendre le processus d'examen de la politique des transports du Canada. Nous croyons que cet examen est maintenant nécessaire en raison du rôle important que jouent les transports dans la vie des Canadiens et dans l'économie du pays. Quelle meilleure façon d'aussi faire ressortir l'importance des transports pour les Canadiens? 

## NOUVEAU PROJET SUR LES MESURES DE PRIORITÉ AU TRANSPORT EN COMMUN

L'ATC lance un projet d'élaboration de lignes directrices pour la planification et la mise en œuvre de mesures de priorité au transport en commun.

En milieu urbain, la majorité des services de transport en commun utilisent les voies de transport en commun publiques où la signalisation routière et la congestion peuvent retarder les véhicules et réduire la fiabilité des services. Les autobus circulant sur des emprises réservées, souvent avec léger changement de niveau de la chaussée, permettent d'assurer une desserte plus rapide, plus fiable et plus fréquente. Ces circuits réservés peuvent nécessiter des investissements d'immobilisations importants.

Cela dit, les mesures de priorité au transport en commun sont relativement peu coûteuses et permettent de réduire les retards attribuables à la congestion et aux feux de circulation.

En raison des possibilités offertes en termes de réduction des coûts d'immobilisation et d'exploitation par une utilisation plus efficace du réseau routier, les autorités responsables du transport urbain se sont tournées vers les mesures de priorité au transport collectif au cours des dernières années. De plus, en raison de la situation économique actuelle et des problèmes croissants de congestion routière en milieu urbain, ces mesures seront appelées à jouer un rôle de plus en plus important dans le développement des réseaux et la prestation des services de transport en commun, et dans l'atteinte des objectifs généraux en matière de transports.

La mise en œuvre de mesures de priorité au transport en commun offre d'importants avantages à long terme, y compris la modification de la

répartition modale en faveur du transport collectif, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la réalisation d'économies d'énergie, en plus de favoriser le développement durable.

Ce nouveau projet de l'ATC a pour objet de réviser, de déterminer et d'évaluer les mesures de priorité au transport en commun afin d'en valider l'utilisation par les ingénieurs municipaux et les urbanistes en tant que solutions efficaces et viables de planification des transports et du transport en commun.

Recommandé par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation de l'ATC, ce projet inclura la revue des mesures de priorité au transport en commun utilisées au Canada, ainsi que les approches novatrices employées à l'échelle internationale. L'accent sera porté sur l'élaboration d'un cadre de mise en œuvre et d'une approche méthodologique pour la justification, la sélection et l'application des mesures de priorité au transport en commun opportunes.

Le comité directeur du projet a élaboré le cadre de référence et procédera au choix des experts-conseils au cours des prochains mois. Le calendrier proposé prévoit l'achèvement des travaux à l'automne 2011.

Les parrains de ce projet sont le **ministère des Transports du Québec, Transports Canada, les villes d'Edmonton, de Hamilton, de Montréal, d'Ottawa et de Surrey, la Municipalité régionale d'Halifax, l'Institut canadien des ingénieurs en transports, l'Association canadienne du transport urbain, Metrolinx, l'Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique (TransLink), la Société de transport de Montréal et la Commission de transport de Toronto.** 

## Publication de lignes directrices sur les infrastructures dans les régions de pergélisol



L'ATC a publié un nouvel ouvrage intitulé *Guidelines for Development and Management of Transportation Infrastructure in Permafrost Regions*.

Ces lignes directrices constituent un compendium des bonnes pratiques pour le développement, la planification, la conception, la construction, la gestion, l'entretien et la restauration des installations de transport situées dans les régions nordiques canadiennes et aménagées sur le pergélisol.

Divisée en neuf chapitres, cette publication porte sur des sujets tels que le contexte et les défis dans le nord du Canada, l'étude des routes dans les régions de pergélisol, les matériaux de remblais et de revêtement de chaussée, les facteurs d'ingénierie, ainsi que le drainage et le contrôle de l'érosion. Elle comprend également un glossaire des termes applicables au pergélisol.

Ce guide pratique aidera les personnes qui s'intéressent à un aspect ou un autre du cycle de vie des infrastructures dans le nord du Canada. Il aidera aussi les gestionnaires de projets, les ingénieurs de conception et le personnel d'entretien à accomplir leur travail quotidien. Les lignes directrices serviront d'ouvrage de référence général à la haute direction qui pourra ainsi mieux comprendre les défis associés à l'aménagement et à la gestion des infrastructures de transport dans les régions de pergélisol.

Ce projet a été réalisé par **EBA Engineering Consultants Ltd.** et l'**Université Laval**, sous la supervision du Conseil des ingénieurs en chef de l'ATC.

Vous pouvez vous procurer la version anglaise de cette nouvelle publication à la librairie en ligne de l'ATC. La version française paraîtra ultérieurement. 

## PARTENAIRES NATIONAUX ET INTERNATIONAUX DE L'ATC – PARTIE 1

Comme l'indique le numéro de l'hiver de 2009 des *Nouvelles de l'ATC*, l'Association a établi des ententes de collaboration avec deux organismes internationaux et sept organismes nationaux.

Ces ententes sont le résultat direct de la décision prise par le Conseil d'administration de l'ATC dans le cadre des nouveaux modèles opérationnels et de gouvernance qu'il a adoptés en 2001. Ces modèles prévoient que l'ATC travaillera en collaboration avec des organismes semblables dans le but d'élargir la portée des programmes mis en place par les conseils et comités de l'ATC, d'améliorer le savoir de ces organismes et, surtout, d'éviter le chevauchement des efforts.

Ces ententes représentent un instrument clé de l'effort de solidification des relations établies entre l'ATC et les autres organismes puisqu'elles créent un sentiment d'engagement entre eux et puisqu'elles projettent une image positive qui est avantageuse pour leurs membres.

Cet article présente une description générale des mandats des organismes partenaires de l'ATC et des secteurs de collaboration visés.

L'ATC entretient également des relations solides avec deux autres organismes : le Comité national canadien de l'AIPCR, ou l'Association mondiale de la route, et le Transportation Research Board. Le prochain numéro des *Nouvelles de l'ATC* présentera un bref sommaire de ces liens.

### Partenaires internationaux

- *L'American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)* ([www.transportation.org](http://www.transportation.org)) est une association non partisane à but non lucratif représentant les administrations des routes et des transports des 50 États, du District de Columbia et de Puerto Rico. Elle regroupe tous les modes de transport : transport aérien, transport routier, transports publics, transport ferroviaire et transport maritime. Son but premier est d'encourager le développement, l'utilisation et l'entretien d'un réseau de transport intégré national.
- *Austroroads* ([www.austroroads.com.au](http://www.austroroads.com.au)) est une association qui regroupe des administrations de la circulation et des transports routiers de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande et dont le but est de contribuer à l'atteinte de résultats améliorés en matière de transports dans les deux pays. Cette association fournit de l'orientation stratégique pour le développement, la gestion et l'exploitation intégrés du réseau routier de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande en favorisant l'uniformité et l'harmonie nationales, l'élimination du chevauchement de tâches et l'application des bonnes pratiques mondiales.

Les sujets d'intérêt mutuel dans les accords avec l'AASHTO et Austroroads comprennent la planification des transports, la sécurité routière, la conception, l'exploitation, la construction et l'entretien des routes, l'atténuation des impacts environnementaux et la protection de l'environnement, ainsi que le transport durable et les changements climatiques.

### Partenaires nationaux

- *L'Association québécoise du transport et des routes (AQTR)* ([www.aqtr.qc.ca](http://www.aqtr.qc.ca)) a pour mission de mobiliser la communauté des transports au Québec afin de favoriser l'échange des connaissances et la formation dans le domaine. Forte de l'expertise de ses membres, l'AQTR fait fonction de forum en transport. Elle vise également à répondre aux besoins des exploitants et des usagers des divers réseaux de transport. Les efforts de collaboration entre l'ATC et l'AQTR ont principalement trait à la prestation de services de grande qualité au milieu francophone des transports.
- *L'Institut canadien des ingénieurs en transports (CITE)* ([www.cite7.org](http://www.cite7.org)) est un organisme à but non lucratif regroupant des professionnels en ingénierie et en planification des transports au Canada. Le CITE est un élément important d'un organisme international plus grand – l'Institute of Transportation Engineers. Le CITE fournit une tribune pour l'échange d'informations aux professionnels des domaines de l'ingénierie et de la planification des transports, exécute des projets de recherche et diffuse les résultats de ces projets pour la voie de documents techniques et de colloques. L'ATC et le CITE concentrent leurs efforts sur la sécurité routière et les transports durables.
- La *Société canadienne de génie civil (SCGC)* ([www.scgc.quebec.qc.ca](http://www.scgc.quebec.qc.ca)) est une association qui représente les intérêts des ingénieurs civils du Canada, y compris ceux qui se spécialisent dans le secteur des transports. Sa mission est de promouvoir le développement des connaissances professionnelles et de la pratique du génie civil. La SCGC prévoit étendre son rôle en tant que fournisseur de services efficaces et efficaces à ses membres en collaborant avec d'autres organismes. La collaboration entre l'ATC et la SCGC vise principalement l'atteinte des objectifs stratégiques de chacun des organismes.
- *L'Association canadienne du transport urbain (ACTU)* ([www.cutaactu.ca](http://www.cutaactu.ca)) représente les prestataires de services de transport urbain, les fournisseurs de cette industrie, les administrations gouvernementales, les particuliers et certains organismes connexes. Sa mission consiste à promouvoir le rôle du transport urbain pour l'amélioration de la mobilité et à aider ses membres à réaliser leur mandat. Les initiatives conjointes de l'ATC et de l'ACTU portent principalement sur les transports durables.
- Le *Centre pour un transport durable (CTD)* ([www.centreforsustainabletransportation.org](http://www.centreforsustainabletransportation.org)) a été créé pour surmonter les barrières nuisant à l'atteinte du transport durable au Canada et ailleurs par la diffusion d'informations et d'analyses éclairées et équilibrées. La mission du centre est de travailler de manière proactive pour permettre le transport durable des personnes et des marchandises au Canada, et ce, en établissant des partenariats de coopération, en réalisant de la recherche pertinente et ponctuelle, en mettant sur pied divers projets, en communiquant et en diffusant de l'information équilibrée, ainsi qu'en surveillant et en appuyant les initiatives de transport durable.

Les efforts de collaboration entre l'ATC et le CTD portent essentiellement sur le transport durable.

- La *Fédération canadienne des municipalités (FCM)* ([www.fcm.ca](http://www.fcm.ca)) est la voix nationale des gouvernements municipaux qui s'efforcent d'améliorer la qualité de vie dans toutes les collectivités en favorisant des gouvernements municipaux forts, efficaces et redevables. La FCM représente les intérêts municipaux dans les enjeux liés aux politiques et aux programmes de compétence fédérale. Tous les ordres de gouvernement doivent unir leurs efforts afin d'élaborer, en matière de transports multimodaux, une politique cohérente, adaptée aux besoins des régions, qui mette à contribution tous les intervenants et qui assure un juste équilibre entre la responsabilité du secteur public et le soutien du secteur privé. Les efforts de collaboration entre l'ATC et la FCM visent à

fournir une valeur ajoutée aux membres des deux organismes qui profitent ainsi de perspectives plus vastes, d'un renforcement accru des capacités et d'un transfert amélioré du savoir lorsqu'ils traitent des questions liées aux transports et établissent de bonnes pratiques.

- La *Société des systèmes de transport intelligents du Canada (STI Canada)* ([www.itscanada.ca](http://www.itscanada.ca)) est une association dont la mission est de favoriser l'application des systèmes de transport intelligents au pays. Ses objectifs sont d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services et installations de transport et d'encourager les activités économiques liées à ces applications. La collaboration entre l'ATC et STI Canada se manifeste dans divers segments du système de transport. ☐

## Un grand merci aux commanditaires du congrès de 2010 de l'ATC

L'ATC tient à remercier les nombreux commanditaires qui apportent un généreux soutien au congrès annuel de 2010 de l'ATC, *Au diapason des nouvelles réalités*. Le congrès aura lieu cet automne à Halifax.

### PLATINE

### OR

Association canadienne du ciment  
Autodesk  
Golder Associates Ltd.  
HDR | iTRANS  
IBI Group

### ARGENT

Morrison Hershfield Limited  
Stantec Consulting Ltd.

### BRONZE

Alberta Traffic Supply Ltd.  
McCormick Rankin Corporation  
Thurber Engineering Ltd.  
Welton Parent Inc.

Si vous souhaitez vous joindre à ces commanditaires en appuyant le plus important événement annuel de l'année dans le domaine des transports, tout en renforçant votre image auprès des centaines de délégués, veuillez communiquer avec Deb Cross, à [dcross@tac-atc.ca](mailto:dcross@tac-atc.ca). Il reste des occasions de commandite à tous les niveaux. Consultez le site Web de l'ATC, à [www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca), pour tous les détails.

## EN VELETTE

Au ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, **Dale Forster**, directeur de la construction et des transports, remplacera **Michael Trites** à titre de sous-ministre adjoint et ingénieur en chef, Transports. **David Cogswell**, directeur du design en transports, remplacera **Henri Allain** à titre de directeur général des opérations, Transports. Messieurs Trites et Allain quittent pour une retraite bien méritée. **Fred Blaney**, directeur général, Services d'ingénierie en transports, se joindra à l'équipe de Partenariats NB à titre de sous-ministre adjoint. Il sera remplacé par **Kim Mathisen**, directrice de la planification et de la gestion du territoire. Tous ces changements se produiront au début de l'été.

**Malcolm Logan** est le nouveau directeur général des transports à la Ville de Calgary à la suite du départ à la retraite de **John Hubbell**, qui s'est joint à la société HDR Corporation, bureau de Calgary, à titre d'expert-conseil principal en transports.

**Michael McSweeney** a été nommé président et chef de la direction de l'Association canadienne du ciment. Il occupait précédemment le poste de vice-président, Affaires industrielles.

**Lori Roman** a assumé la présidence du Salt Institute, succédant à **Dick Hanneman**, qui assume désormais à temps plein les fonctions de président émérite.

**Michael Trickey** s'est joint à la société Urban Systems, à Kelowna, en Colombie-Britannique à titre de conseiller principal en gestion des actifs.

**Jim Inch** se retire du poste de directeur régional, Transports, de la société Morrison Hershfield Limited, bureau d'Ottawa, mais continuera à y travailler à temps partiel. Il sera remplacé par **Stan McGillis**, ancien directeur du design en transports.

**Ian Jarvis** a été nommé chef de la direction de l'Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique (TransLink). Il assumait précédemment les fonctions de directeur financier et vice-président aux finances et aux services de gestion de TransLink.

Chez Trow Global, **Robert B. Sheh** a été nommé à la présidence du Conseil

d'administration et **Greg Henderson** est le nouveau chef de la direction.

**John McGill** a accepté le poste de vice-président, Planification des transports, de Hatch Mott MacDonald Ltd.

**Ken Lui** est le nouveau superviseur, Design du renouveau des arrondissements, à la Ville d'Edmonton.

Chez Morrison Hershfield Limited, **Gary Tencha** est le nouveau vice-président aux transports pour l'Ouest canadien.

**Bruce Tucker** s'est joint à la direction de l'infrastructure de la société Wardrop à titre de vice-président directeur.

**Mario Péloquin** est le nouvel expert-conseil principal, Transport collectif, à la société AECOM Canada.

**Doug Salloum** est le nouveau directeur général de la Société canadienne de génie civil.

**Patrick Leclerc** assume désormais les fonctions de directeur des affaires publiques de l'Association canadienne du transport urbain à la suite du départ à la retraite de **Bernard D'Amour**.

**Ward Vanlaar** a été nommé vice-président à la recherche de la Traffic Injury Research Foundation.

**Malcolm Morris** a quitté ses fonctions de directeur des transports de la Ville de Kingston pour assumer le poste de directeur général du Canton de Leeds et des Mille-îles.

**Kai Tam**, qui prendra prochainement sa retraite de la Division des revêtements bitumineux du ministère des Transports de l'Ontario, s'est vu décerner le prix Dr. Norman McLeod de 2009 pour l'innovation en construction routière. Ce prix reconnaît le leadership et l'innovation dans la conception et la mise en œuvre de revêtements de béton bitumineux posé à chaud.

**Neil Campbell**, ancien membre du Comité des techniques et de la gestion de la circulation de l'ATC, est décédé en mars dernier. Il a connu une longue et fructueuse carrière de 36 ans au ministère des Transports et des Travaux publics de Terre-Neuve-et-Labrador. Au moment de prendre sa retraite en 2006, il était directeur de l'entretien routier. 

## NOUVEAUX MEMBRES

L'ATC est heureuse d'accueillir les nouveaux membres ci-après :

### ADT Advanced

Toronto, ON

*Taleen Merjania*, Marketing Manager

### Barrière QMB Canada

Laval (QC)

*Marie-Claude Séguin*

### EllisDon Corporation, Civil Division

Mississauga, ON

*Stephen Damp*, Senior Vice-president

### Flint Trading Inc.

Kanata, ON

*Mark Petch*, Sales and Support

Manager, Central and Eastern Canada

### GHD Inc.

Markham, ON

*Alvaro Almuina*, Business Group

Manager – Transportation

### Intergraph Canada

Calgary, AB

*David Monaghan*, Business

Development

### SNC Lavalin Inc. (British Columbia)

Vancouver, BC

*Satwant Deepak*, Transportation and

Infrastructure Manager

### Société de transport de Montréal

Montréal (QC)

*Jacques Bussière*, directeur d'étude

### Township of South Frontenac

Sydenham, ON

*Mark Segsworth*, Public Works

Manager

### Sulphur Consulting Ltd.

Calgary, AB

*Jim Sulpher*

### City of Wetaskiwin

Wetaskiwin, AB

*Ted Gillespie*

### City of Winkler

Winkler, MB

*Johan Botha*

## Synthèse des pratiques relatives aux partenariats public-privé

L'ATC produira une synthèse des pratiques relatives aux partenariats public-privé pour la construction et l'entretien des routes.

Dans toutes les régions du Canada, les gouvernements s'emploient à entretenir, améliorer et étendre leurs infrastructures de transports, y compris les rues, les routes et les ponts tout en devant composer avec des compressions budgétaires et des réductions d'effectifs. Dans le but d'assurer l'utilisation stratégique et efficace de leurs ressources, et afin de tirer profit de l'expertise du secteur privé, les gouvernements se tournent couramment vers l'établissement de partenariats public-privé pour la conception, l'aménagement et l'entretien des infrastructures publiques.

Le partenariat public-privé (PPP) est un contrat juridiquement valable entre un organisme gouvernemental et une entité du secteur privé pour la prestation de biens ou de services. Le PPP est caractérisé par le partage des responsabilités et des risques commerciaux entre les partenaires. Les autorités gouvernementales maintiennent une participation active tout au long du cycle de vie du projet, et le partenaire du secteur privé assume la majorité des fonctions de nature commerciale, y compris les travaux liés à la conception, la construction, le financement et l'exploitation.

Recommandé par le Comité permanent de l'entretien et de la construction de l'ATC, ce projet a pour objectif d'effectuer une revue des pratiques et de l'expérience des administrations canadiennes et étrangères qui utilisent les partenariats public-privé comme méthode de passation de marché. Les résultats de cette revue serviront à dresser une synthèse des bonnes pratiques recommandées en matière de PPP. Ces pratiques aideront les intervenants dans leur démarche décisionnelle et dans l'établissement d'accords de partenariat adaptés aux types de travaux et de services recherchés.

Le comité directeur du projet sera bientôt formé et les travaux d'établissement du cadre de référence et de sélection d'un expert-conseil débuteront sous peu. La date d'achèvement du projet sera déterminée une fois le cadre de référence approuvé.

Les parrains du projet sont **Transports Alberta**, le **ministère des Transports du Nouveau-Brunswick**, **Transports et Renouveau de l'infrastructure Nouvelle-Écosse**, **Infrastructure et Transports Manitoba**, le **ministère des Transports de l'Ontario**, le **ministère des Transports du Québec**, **Voirie et Transports Saskatchewan**, **Transports Canada** et les **villes de Montréal et de Winnipeg**. 

## DÉFINITION DE LA GESTION DES ÉLÉMENTS D'ACTIF

Le Groupe de travail sur la gestion des éléments d'actif du Conseil des ingénieurs en chef (CIC) de l'ATC a adopté une définition pour la gestion des éléments d'actif en vue de ses travaux futurs.

Approuvée par le CIC, cette définition a été acceptée par le Conseil d'administration de l'ATC en avril. Elle se lit comme suit :

« La gestion des éléments d'actif fournit à un organisme les processus opérationnels, ainsi que la science, l'information et les outils d'ingénierie assurant le choix d'investissements appropriés dans des éléments d'infrastructure de transport durables ».

Créé en 2007, le Groupe de travail sur la gestion des éléments d'actif a été chargé de présenter des recommandations visant la mise en place d'une structure organisationnelle à l'image de cet objectif. À la suite d'un atelier qui s'est déroulé dans le cadre du congrès de 2009 de l'ATC et pendant lequel de nombreux membres de l'Association se sont prononcés sur cette question, le Groupe de travail a l'intention de poursuivre ses activités dans sa forme actuelle.

Formé de représentants des sept comités permanents du Conseil des ingénieurs en chef, ainsi que d'experts en la matière, le Groupe de travail est en bonne position pour faire l'examen de cette question de portée générale qui constitue une priorité du CIC.

Selon ce groupe de travail, le rôle de l'ATC devrait comprendre l'échange des bonnes pratiques, l'établissement de mécanismes de définition et de production de rapports, l'uniformisation des pratiques

de collecte de données, ainsi que l'établissement de cadres et de lignes directrices qui aideront les organismes à mettre en œuvre des systèmes de gestion des éléments d'actif.

À court terme, le Groupe de travail entend réaliser une enquête auprès des organismes sur l'état des pratiques de gestion des éléments d'actif au Canada. Il contribuera également à la réalisation de projets en cours portant sur la gestion des éléments d'actif, notamment aux travaux de préparation d'un guide de conception et de gestion des chaussées et au projet récemment lancé sur les mesures de rendement des réseaux routiers. Le Groupe prévoit enfin organiser un atelier sur la gestion des éléments d'actif pour les petites municipalités dans le cadre du congrès de 2010 de l'ATC.

Les plans à long terme pourraient inclure des projets parrainés visant à créer un modèle de maturité de gestion des infrastructures évaluant les capacités de gestion des éléments d'actif d'un organisme et établissant les niveaux de service pour les éléments d'actif en transport.

Présidé par Kim Mathisen du **ministère des Transports du Nouveau-Brunswick**, le Groupe de travail tiendra des réunions dans le cadre des congrès et des réunions du printemps de l'ATC. Comme pour les réunions de tous les conseils et comités permanents de l'ATC, les membres de l'Association pourront assister à ces réunions. 

## ÉVÉNEMENTS À VENIR ~ 2010

### Conférence Petersen de recherche sur les chaussées et symposium sur la prévision du rendement des revêtements

Du 12 au 15 juillet,  
à Laramie (Wyoming)  
Tél : (307) 721-2306  
[www.petersenasphaltconference.org](http://www.petersenasphaltconference.org)

### 6<sup>e</sup> congrès biennal sur la sensibilisation à la fraude dans les programmes d'infrastructure des transports

Du 26 au 29 juillet,  
à Arlington, (Virginie)  
Tél : (202) 624-3696  
[www.preventtransportationfraud.org](http://www.preventtransportationfraud.org)

### 8<sup>e</sup> congrès international sur les ponts à portées courtes et moyennes

Du 3 au 6 août,  
à Niagara Falls (Ontario)  
Tél : (905) 704-2371  
[www.csce.ca/2010/smsb](http://www.csce.ca/2010/smsb)

### Assemblée annuelle de l'Institute of Transportation Engineers et congrès annuel de l'Institut canadien des ingénieurs en transport (CITE)

Du 8 au 11 août,

à Vancouver (Colombie-Britannique)  
[www.ite.org/meetcon/index.asp](http://www.ite.org/meetcon/index.asp)

### Congrès national sur le génie hydraulique

Du 31 août au 3 septembre,  
à Park City (Utah)  
Tél : (404) 562-3908  
[www.udot.utah.gov/nhec](http://www.udot.utah.gov/nhec)

### Conférence internationale sur les chaussées de béton durables

Du 15 au 17 septembre,  
à Sacramento (Californie)  
[www.fhwa.dot.gov/pavement/concrete/2010acptpconf.cfm](http://www.fhwa.dot.gov/pavement/concrete/2010acptpconf.cfm)

### Congrès et exposition annuels de l'ATC

Du 26 au 29 septembre,  
à Halifax (Nouvelle-Écosse)  
Tél. : 613-736-1350  
[www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)

### Congrès annuel de l'Institut canadien des urbanistes

Du 2 au 5 octobre,  
à Montréal (Québec)  
Tél. : 800-207-2138  
[www.cip-icu.ca](http://www.cip-icu.ca)

### 8<sup>e</sup> conférence malaisienne sur les routes

Du 10 au 13 octobre,  
à Kuala Lumpur, Malaisie  
[www.mrc.org.my](http://www.mrc.org.my)

### 9<sup>e</sup> congrès annuel sur la gestion de l'accès

Du 10 au 13 octobre,  
à Natchez (Mississippi)  
Tél. : (601) 359-7675  
[www.accessmanagement.info](http://www.accessmanagement.info)

### Évaluation des revêtements de chaussée 2010

Du 25 au 27 octobre,  
à Roanoke (Virginie)  
Tél : (202) 366-1323  
[www.cpe.vt.edu/pavementevaluation/index.html](http://www.cpe.vt.edu/pavementevaluation/index.html)

### 7<sup>e</sup> congrès international sur l'ingénierie des ponts

Du 1<sup>er</sup> au 3 décembre,  
à San Antonio (Texas)  
Tél : (202) 493-3023  
[www.TRB.org/Conferences/2010/IBEC](http://www.TRB.org/Conferences/2010/IBEC)

## Parution prochaine des lignes directrices concernant la signalisation prioritaire des transports en commun

L'ATC publiera sous peu de nouvelles lignes directrices pour la mise en place et l'affichage de signaux de circulation pour les transports en commun. Ces lignes directrices ont été préparées à la suite de l'intérêt accru manifesté à l'égard de la fiabilité des systèmes de transport en commun.

Dans le but d'améliorer les niveaux de service, plusieurs villes canadiennes ont adopté diverses mesures pour assurer le passage prioritaire des véhicules de transport en commun et certaines de ces mesures nécessitent l'installation de dispositifs spéciaux de signalisation.

Afin de faciliter l'application et l'affichage de la signalisation propre aux transports en commun et pour assurer une certaine uniformité dans ce domaine, l'ATC a regroupé divers dispositifs de signalisation utilisés au Canada pour qu'ils soient mis en place à l'échelle nationale.

Cette nouvelle publication de l'ATC aidera les administrations qui en sont à leurs premières armes en ce qui concerne l'affichage de signalisation pour les transports en commun.

Divisée en six chapitres, la publication comprend une vue d'ensemble des pratiques existantes et met l'accent sur la conception, le déploiement, le fonctionnement et l'entretien des dispositifs de

signalisation pour les transports en commun. Afin d'aider davantage les praticiens, le document contient aussi des illustrations de 23 types de signalisation prioritaire pour les transports en commun, dont la signalisation pour les voies réservées aux transports en commun, les voies de transport en commun localisées, les utilisations mixtes et les utilisations spéciales.

Les lignes directrices faciliteront la tâche des praticiens du secteur canadien des transports en commun proposant les changements qui doivent être apportés aux mesures législatives et aux politiques pour mettre en place les dispositifs de signalisation en question. Elles les aideront également à planifier la conception et le fonctionnement des intersections sur les itinéraires des véhicules de transport en commun.

Des changements connexes seront également apportés au *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC.

Ce projet a été mis de l'avant par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation de l'ATC et exécuté par le **Groupe IBI**.

La version anglaise de cette publication sera annoncée sur le site Web de l'ATC au cours des prochains mois; la version française paraîtra ultérieurement. 