

Les intervenants en transports profiteront du Guide des systèmes de gestion de l'environnement

L'ATC publiera bientôt un guide des systèmes de gestion de l'environnement à l'intention des professionnels des transports.

Ce guide servira aux administrations canadiennes pour leurs prises de décisions concernant la planification, la conception, la mise en œuvre et l'entretien de leurs systèmes de gestion de l'environnement (SGE), de même que celles reliées aux coûts connexes et aux retombées sur l'exploitation et l'entretien. Le rapport présentera également les bonnes pratiques en matière de SGE ainsi que divers cas de réussite et de leçons à retenir.



Le système de gestion de l'environnement fait partie de l'approche d'une organisation relative à la conception et à la mise en œuvre d'une politique environnementale et de la gestion des effets connexes. Il comprend un ensemble de procédures d'analyse, de contrôle et de réduction de l'impact environnemental des activités, produits et services de l'organisation ainsi que des moyens de fonctionnement plus efficaces et contrôlés. Les SGE peuvent être mis en œuvre autant dans les petites que les grandes organisations des secteurs public et privé.

Le niveau de connaissance des systèmes de gestion de l'environnement varie d'une organisation à l'autre dans le secteur des transports. Certains organismes sont très au courant de ces systèmes, d'autres n'en connaissent rien ou très peu. De plus, certains ont instauré un système de gestion de l'environnement sans pourtant l'identifier comme tel.

C'est pourquoi le Comité permanent de la gestion des questions environnementales, qui relève du Conseil de l'environnement de l'ATC, a cerné le besoin de décrire une approche flexible à la planification, à la mise en œuvre et au maintien d'un SGE dans le contexte des transports. C'est ainsi que le projet de rédaction du guide a vu le jour.

Le futur guide sera divisé en deux parties. La première expliquera comment élaborer et établir un SGE dans une organisation. La deuxième partie proposera des exemples concrets et des études de cas à l'appui de la première.

La structure du guide permettra aux utilisateurs de trouver facilement les renseignements dont ils auront besoin. Il y aura divers symboles et tableaux pour souligner certains points, focaliser l'information et fournir des exemples, outils et conseils sans interrompre la fluidité du texte.

Un comité directeur de l'ATC a été responsable du projet effectué par **Ecoplans Limited** et Thomplan pour des travaux complémentaires.

Le *Environmental Management Systems (EMS) User Guide for Transportation Professionals* (Guide des systèmes de gestion de l'environnement (SGE) à l'intention des professionnels des transports) sera publié dans les prochains mois. Dès qu'il sera disponible, on affichera une annonce à cet effet sur le site Web de l'ATC. La version française suivra. 

Constitution d'un groupe de travail chargé de préparer un guide vert sur les routes

Le Conseil d'administration de l'ATC vient d'approuver l'établissement d'un groupe de travail aux fins d'élaborer un guide vert pour les routes.

Initialement proposé par le Conseil des transports urbains (CTU), le *Guide vert pour les routes* soulignera le rôle essentiel joué par l'infrastructure routière dans les déplacements des personnes et des marchandises. Ce travail a pour objectif de promouvoir les principes des transports multimodaux, les transports durables et les techniques de construction « vertes ».

L'élaboration de ce guide devrait se faire en partenariat avec le Conseil du bâtiment durable du Canada.

Présidé par un représentant du CTU, le groupe de travail comptera des membres de plusieurs comités permanents et conseils de l'ATC. On prévoit que les membres du groupe, qui entreprendront cette tâche à titre bénévole, termineront le guide pour l'automne 2009. 

Dans ce numéro

Diffusion prochaine d'un rapport sur les études de planification à long terme des transports municipaux

Cinq projets techniques sont approuvés

L'étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent met l'accent sur les changements climatiques

Nouvelle initiative portant sur les dispositifs de présignalisation statiques des points d'arrêt des autobus scolaires

CINQ PROJETS TECHNIQUES SONT APPROUVÉS

Le Conseil des ingénieurs en chef de l'ATC a récemment approuvé cinq projets.

On cherche actuellement à financer ces projets qui portent sur la conception et la gestion des actifs en chaussées, les pratiques de détermination des emplacements propices à des collisions, l'installation de DEL clignotantes sur les bordures de panneaux de signalisation, les lignes directrices sur l'affichage des limites de vitesse dans les bretelles de sortie / d'entrée et les panneaux d'alignement.

Guide de conception et de gestion des actifs en chaussées

Les comités permanents des sols et matériaux ainsi que des chaussées ont recommandé un projet destiné à réviser le guide de conception et de gestion des chaussées de l'ATC et à préparer une nouvelle édition de ce manuel.

L'édition de 1997 du guide sera évaluée et mise à jour au besoin. Les principales mises à jour de l'ouvrage devraient notamment porter sur les points suivants : l'infrastructure, la gestion des actifs, l'évaluation des actifs, les nouvelles méthodes de conception structurale des chaussées, y compris les méthodes mécanisto-empiriques, ainsi que les nouveaux matériaux d'avant-garde, par exemple les mélanges bitumineux appliqués à chaud, le béton perméable et les chaussées *vertes*.



Le guide vise à combler les besoins des ingénieurs et des technologues de tous les niveaux des administrations publiques, de l'industrie et des universités.

Synthèse des pratiques de détermination des emplacements propices aux collisions

Ce projet proposé par le Comité permanent de la sécurité routière produira une synthèse nationale des pratiques d'identification des emplacements propices aux collisions, bonnes pratiques recommandées à l'appui.

Afin de déterminer les secteurs à risque élevé d'un réseau routier où un grand nombre d'automobilistes décèdent ou sont sérieusement blessés, nombre d'administrations routières entreprennent des enquêtes scientifiques de recensement des emplacements à haut risque, des programmes sur les points morts et des analyses des réseaux routiers. Le but de ces activités est de cerner les déficiences de l'infrastructure routière qui ont pu contribuer aux collisions et de déterminer des mesures appropriées d'atténuation.

Il faut souligner que l'examen de mi-parcours de *Vision Sécurité routière 2010* recommandait que davantage d'administrations routières canadiennes adoptent cette pratique.

Installation de DEL clignotantes sur les bordures de panneaux de signalisation

Le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation a recommandé la mise en œuvre d'un projet visant à revoir les volets exploitation et entretien des diodes clignotantes électroluminescentes (DEL) fixées sur les panneaux de signalisation et à formuler des recommandations concernant leur utilisation au Canada.

Les recommandations traiteront de l'ajout des DEL clignotantes à la bordure des panneaux de signalisation au *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC et de l'activation des dispositifs en question par bouton-poussoir afin de remplacer les feux ambre clignotants de certains passages pour piétons et écoliers.

(suite à la p. 3)

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

rédacteur : Gilbert Morier
(gmorier@tac-atc.ca)

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'efficacéité et le respect de l'environnement dans le cadre de la prestation de services financièrement 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.

(suite)

Le rapport de projet comprendra des critères d'application et de mise en œuvre nécessaires. Au besoin, on apportera des révisions au manuel au cours du projet.

Affichage des limites de vitesse dans les bretelles de sortie / d'entrée

Proposé par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation, le projet en question vise à établir des pratiques exhaustives normalisées et pancanadiennes de signalisation des limites de vitesse appropriées dans les bretelles d'entrée et de sortie de route.

Le principal extrait de ce projet sera une synthèse des pratiques en cours et la recommandation de bonnes pratiques de signalisation des limites de vitesse dans les bretelles. Au besoin, on préparera aussi des révisions au *Manuel canadien de la signalisation routière*.

Panneaux d'alignement

Émanant aussi du Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation, ce projet produira des lignes directrices nationales sur l'installation et l'utilisation des panneaux d'alignement le long des courbes.

Les travaux incluront l'examen des pratiques actuelles au Canada et aux États-Unis, des recherches connexes, ainsi que les facteurs humains et les principes d'installation relatifs à la reconnaissance et à l'interprétation de la signalisation. Au besoin, on procédera à des essais sur le terrain pour évaluer l'efficacité des lignes directrices recommandées.

En plus des lignes directrices, le projet comprendra une mise à jour du *Manuel canadien de la signalisation routière*. 

Congrès et exposition annuels de 2008 de l'ATC

Les transports : élément clé d'un avenir durable

**Du 21 au 24 septembre,
à l'hôtel Westin Harbour Castle,
à Toronto (Ontario)**

DÉLÉGUÉS – Une trousse complète d'inscription comprenant un programme provisoire détaillé sera envoyée en juin aux 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). **(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 l'encart sur les commanditaires, dans le présent numéro des *Nouvelles*).

www.tac-atc.ca



Photo : Tourisme Toronto

Projet de réglementation sur la concentration en composés organiques volatils (COV) des revêtements publié dans la Gazette du Canada

Jusqu'au 25 juin, on peut soumettre à **Environnement Canada** des observations au sujet du projet du règlement limitant la concentration en composés organiques volatils (COV) dans les revêtements architecturaux, dont les peintures de marquage des chaussées.

Tel que rapporté dans les *Nouvelles de l'ATC*, Environnement Canada se penche sur la question des émissions de composés organiques volatils provenant de l'utilisation de produits commerciaux et de consommation. Cela a mené au projet de règlement sur les COV publié à la partie 1 de la *Gazette du Canada* à la fin d'avril.

Le site Web d'Environnement Canada à www.ec.gc.ca/nopp/voc/ comprend des informations sur la toile de fond de ce projet de réglementation. On peut également consulter le texte complet du projet de réglementation sur le site du Ministère dans le Registre de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE).

Les intéressés sont invités à soumettre leurs observations sur le projet de réglementation au cours de la période de consultation de 60 jours qui se termine le 25 juin.

Le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation et le Conseil des ingénieurs en chef de l'ATC ont suivi l'élaboration de cette réglementation. Des membres de ces deux groupes ont participé aux discussions du groupe de travail dirigé par Environnement Canada sur les implications techniques de la mise en œuvre de l'utilisation de peintures de marquage des chaussées à faible contenu de COV.

On s'inquiète de ce que le projet de limitation du contenu de COV dans les matériaux de marquage des chaussées affecte considérablement la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau routier canadien, surtout pendant les périodes froides et humides.

Les membres du Conseil et d'autres personnes explorent l'utilisation de nouvelles technologies qui pourraient produire des peintures à faible teneur en COV dont le rendement serait semblable à celui des peintures à teneur élevée. Cependant, le Conseil a informé Environnement Canada qu'il faudrait plus de temps et de travail pour résoudre les questions relatives au séchage de ces peintures à basse température ou dans des conditions d'humidité élevée.

Le Conseil continuera à suivre cette question et à partager toute information sur les nouvelles peintures à faible teneur en COV. 

Nouvelle directrice des programmes techniques de l'ATC

Sarah Wells a été nommée directrice des programmes techniques de l'ATC.



Après avoir été directrice adjointe des programmes techniques, M^{me} Wells succède à John Pearson, qui cumulait les fonctions de directeur des programmes techniques de l'Association et de directeur des programmes intergouvernementaux du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

M^{me} Wells, qui a obtenu son doctorat en génie civil à l'Université de Waterloo, travaille pour l'Association depuis 13 ans. Elle y a commencé sa carrière en tant que gestionnaire de transfert technologique du Programme stratégique de recherche routière du Canada (C-SHRP) pour devenir par la suite gestionnaire de programme pour le Conseil des ingénieurs en chef. Elle a joué un rôle décisif dans l'exécution du programme de projets parrainés qui connaît un franc succès. 

Un manuel pour les membres de l'ATC bientôt disponible

Un manuel destiné aux membres des conseils et des comités de l'ATC est en cours d'élaboration.

Le manuel aidera les bénévoles, nouveaux venus ou pas, à comprendre le sens de leur participation aux activités de l'Association.

Le manuel donne un aperçu tant de la mission que de la structure organisationnelle de l'ATC, définit les rôles et responsabilités des membres des comités, met en évidence les événements importants de l'Association ainsi que les échéances et fournit des réponses aux questions récurrentes à propos des conseils et des comités.

Des centaines de bénévoles font partie des conseils, des comités permanents, des comités de direction de projet et des groupes de travail de l'ATC. C'est par le biais de ces organismes que l'Association est en mesure de contribuer de façon notable à la recherche, aux technologies et aux pratiques dans le domaine des transports, tant au niveau national qu'international.

Actuellement en cours de révision finale, le manuel sera disponible en ligne dans les semaines qui viennent. Il pourra être consulté à la salle des membres du site Web de l'ATC. 

L'ÉTUDE DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT MET L'ACCENT SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Note du rédacteur – Dans sa contribution aux Nouvelles de l'ATC, Russ Smith, conseiller principal en gestion environnementale à Transports Canada, décrit les aspects touchant aux changements climatiques d'une importante étude du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Proposé par le nouveau Groupe de travail de l'ATC sur les changements climatiques, cet article est le deuxième à décrire les initiatives d'un organisme membre en matière de changements climatiques. Nous encourageons d'autres

organismes à communiquer avec le rédacteur des Nouvelles pour soumettre un article ou un résumé d'information sur leur propre projet dans ce domaine.

En novembre dernier, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont annoncé l'étude du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (GLVMSL), fruit de la collaboration énergique de sept organisations y compris **Transports Canada**, le ministère des Transports des États-Unis, le Corps des ingénieurs de l'armée américaine, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada, la Corporation de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent des États-Unis, **Environnement Canada** et le Service de la faune des États-Unis.

C'est la première fois que tant d'organisations ont conjugué leurs efforts pour étudier le réseau de la Voie maritime et la première fois aussi où un si vaste ensemble d'enjeux affectant l'économie, l'environnement et le génie a été examiné dans le cadre d'un même projet.

L'étude en soi a été effectuée par des spécialistes organisés en trois groupes de travail. L'équipe chargée des aspects économiques devait examiner le rôle actuel et éventuel du réseau GLVMSL au sein des réseaux commerciaux et de transport régionaux et internationaux. L'équipe chargée des dimensions environnementales a examiné l'effet de la navigation et de ses activités dans

le vaste contexte des conditions écologiques du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Enfin, l'équipe technique (ingénierie) a examiné l'état matériel actuel de l'infrastructure du système des écluses, en a évalué la fiabilité et a élaboré des options d'entretien futur.

« **Le système GLVMSL possède le potentiel de soulager la congestion les réseaux routier et ferroviaire, ainsi que les postes frontaliers, du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.** »

Importance du réseau de la Voie maritime

Le réseau GLVMSL est situé au cœur de ce qui est devenu l'un des centres économiques les plus importants et dynamiques du monde. Le réseau dessert des producteurs et fabricants qui comptent pour environ le tiers de l'économie nord-américaine et leur offre un degré de fiabilité de plus de 98 pour cent.



Écluses de Beauharnois en aval de Valleyfield (Québec)

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Plus l'économie et le commerce continueront à croître au cours des 50 prochaines années, plus le trafic de tous les modes de transport augmentera. Le réseau de la Voie maritime a la capacité d'accueillir deux fois le volume de trafic actuel et son utilisation conjointement avec d'autres modes de transport gagnerait à être améliorée.

Quand ce réseau a été achevé lors de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, les planificateurs pensaient qu'il permettrait de transporter du grain des prairies de l'Amérique du Nord jusqu'aux marchés de l'Europe et de l'Union soviétique. Les changements subséquents survenus dans

ces marchés ont réduit la demande en grain nord-américain, denrée qui a récemment trouvé d'autres acheteurs dans la région du Pacifique.

Bien que le grain soit toujours transporté par le réseau

GLVMSL, ses volumes ont été éclipsés par d'énormes envois de minerai de fer, qui sont transportés du Minnesota et du Wisconsin aux fonderies de l'Ohio. Aujourd'hui, la voie navigable transporte plus de 80 pour cent du minerai de fer utilisé dans la production de l'acier des É.-U.

Le réseau permet également de transporter de vastes quantités de charbon du Montana et du Wyoming aux centrales électriques situées sur les rives des Grands Lacs. Parmi les autres produits transportés par le réseau, mentionnons le calcaire, le coke, le sel, les produits pétroliers, les produits chimiques, le minerai transformé, l'acier ainsi que diverses marchandises transportées par conteneur.

Considérations environnementales et enjeux relatifs aux changements climatiques

Le réseau du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent constitue une ressource hydrique unique, d'une grande importance environnementale. Ce réseau d'eau douce, le plus important sur la planète, sous-tend la subsistance et les activités de 10 pour cent de la population des États-Unis et de 25 pour cent de celle du Canada. Cependant, son écosystème s'est détérioré en conséquence de nombreuses activités humaines différentes, dont la navigation commerciale.

La condition écologique des lacs et rivières connexes de la région et de la faune et des poissons qui en dépendent, affecte

directement la future vitalité du réseau GLVMSL. L'envergure du réseau et le volume du trafic qui le fréquente ont un effet inévitable sur son environnement. La navigation commerciale n'est toutefois que l'un des nombreux facteurs qui influencent l'environnement. Afin de protéger et de maintenir la vitalité de la région, il est crucial d'identifier et de contrôler les agresseurs environnementaux les plus significatifs, autant ceux liés à la navigation que les autres.

« Une réduction de 4 à 24 pour cent de l'apport net en eau pourrait entraîner une chute des niveaux d'eau de 26 à 112 cm dans les lacs Huron et Michigan, ce qui aurait un impact important en aval. »

L'équipe chargée des dimensions environnementales a examiné les conditions environnementales actuelles du bassin des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent et a souligné l'impact de la navigation commerciale sur l'environnement. De plus, l'équipe s'est penchée sur les tendances prévisibles susceptibles d'affecter les principales composantes de l'écosystème. Finalement, elle a envisagé des façons d'atténuer toute incidence environnementale négative future rattachée à la navigation commerciale. Dans ce contexte, l'équipe chargée des dimensions environnementales a pris en compte les conséquences environnementales d'éventuels changements dans le volume ou le type de trafic passant par le réseau, ainsi que tout effet lié à l'exploitation ou à l'entretien de l'infrastructure du réseau GLVMSL.

L'écosystème du réseau GLVMSL est vulnérable à divers facteurs de stress. Lorsque le réseau a été achevé, la protection de l'environnement ne représentait pas une grande priorité pour la population et les conséquences sur l'environnement n'étaient pas très connues. Cependant, au fil du temps, il est devenu manifeste que la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau GLVMSL avaient des effets considérables sur l'écologie du bassin.

À partir d'un examen détaillé des stressés environnementaux agissant sur les divers

TABLEAU DES STRESSEURS ENVIRONNEMENTAUX

Catégories de stressés		Stresseur
Général	Changement climatique	
Non lié à la navigation	Aménagement et utilisation du sol	Prélèvement et détournement de l'eau Introduction et propagation d'EEE* Émissions atmosphériques Effluents industriels et municipaux Élimination de déchets solides Fragmentation du paysage Écoulement de surface Altération ou renforcement des rivages Bruit et vibrations Érosion et sédimentation
	Loisirs et tourisme axés sur l'eau	Introduction et propagation d'EEE* Altération ou renforcement des rivages Élimination des déchets, pollution Érosion et remise en suspension des sédiments Conflits avec la faune
Lié à la navigation	Entretien des ports et chenaux	Modification de chenal Dépôt des matériaux de dragage Altération ou renforcement des rivages Dragage d'entretien
	Gestion des eaux	Gestion des eaux à toutes fins
	Activités terrestres de soutien	Aménagement d'infrastructure Entretien des installations Rejets non contrôlés
	Opérations des navires	Introduction et propagation d'EEE* Émissions atmosphériques des navires Biocides (antisalissure) Accidents, déversements Élimination des déchets Remous, vagues libres et sillage Balayures de cale Échouement, ancrage Interaction avec la faune
	Déglaçage	

* EEE : espèces exotiques envahissantes

éléments de l'écosystème un peu partout dans la voie navigable, on a entrepris une évaluation qualitative de la sensibilité. Cette analyse a permis de souligner l'importance des changements climatiques relativement aux opérations du réseau de la Voie maritime.

On prévoit que les changements climatiques feront baisser les niveaux d'eau partout dans les Grands Lacs au cours des 50 prochaines années. Une réduction de 4 à 24 pour cent de l'apport net en eau pourrait entraîner une chute des niveaux d'eau de 26 à 112 cm dans les lacs Huron et Michigan, ce qui aurait un impact important en aval. L'impact serait d'environ la moitié pour le lac Supérieur et l'incidence éventuelle sur le lac Ontario est

inconnue à cause de la régulation du niveau de l'eau.

Selon les activités de régulation et la capacité de gestion de situations climatiques extrêmes, l'incidence sur le fleuve Saint-Laurent pourrait être moindre ou supérieure. Les changements des niveaux d'eau provoqués par les changements climatiques auraient les effets environnementaux les plus marqués sur les habitats des zones humides, côtiers et fluviaux. Une hausse du niveau de la mer relèverait le niveau d'eau de l'estuaire et du fleuve Saint-Laurent, avec migration en amont, vers l'intérieur des terres, de l'interface eau salée-eau douce. Les changements aux marées pourraient avoir un

effet plus important que la migration de l'eau salée, avec probablement une incidence importante sur des habitats de zones humides, comme ceux du lac Saint-Pierre (Québec).

Les températures plus élevées modifieraient les habitats des espèces et pourraient réduire les niveaux d'oxygène dissous dans l'eau. Des conditions plus chaudes pourraient également réduire la durée de la couche de glace dans toute la région, et ainsi accroître l'évaporation et rendre le déglacage moins nécessaire. En outre, les changements dans la couche de glace pourraient perturber le comportement des poissons et des mammifères.

« **L'écosystème du réseau GLVMSL est vulnérable à divers facteurs de stress. Lorsque le réseau a été parachevé, la protection de l'environnement ne représentait pas une grande priorité pour la population et les conséquences sur l'environnement n'étaient pas très connues.** »

Observations clés

L'étude GLVMSL a produit quatre observations clés, dont la première est au cœur de l'atténuation des changements climatiques.

- Le système GLVMSL possède le potentiel de soulager la congestion les réseaux routier et ferroviaire, ainsi que les postes frontaliers, du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.
- Un accent plus poussé sur le transport maritime à courte distance, comme la traversée d'un lac, permettrait au réseau GLVMSL de mieux s'intégrer aux réseaux de transport routier et ferroviaire, tout en offrant aux expéditeurs un mode de transport des biens rentable, opportun et fiable.
- L'infrastructure existante du réseau GLVMSL doit être gardée en bon état de fonctionnement afin d'assurer le maintien de la sécurité, de l'efficacité, de la fiabilité et de la compétitivité du réseau.
- La vitalité et la réussite à long terme du réseau GLVMSL dépendront en partie de sa durabilité, notamment par une réduction accrue des incidences écologiques négatives de la navigation commerciale. 

Nominations au Conseil des ingénieurs en chef

Dernièrement, cinq organisations ont accepté de nommer des représentants au Conseil des ingénieurs en chef.

Lors de sa réunion d'avril, le Conseil des ingénieurs en chef (CIC) a accueilli Steve Damp de l'**Association canadienne de la construction**, Jacques Legault de la **Société des systèmes de transport intelligents du Canada** (STI Canada) et Andy Vandertol de l'**Institut canadien des ingénieurs en transports**. Norman d'Andrea a été subséquemment nommé pour représenter l'**Association des firmes d'ingénierie du Canada**.

La **Société canadienne de génie civil** a également accepté de répondre à la demande du CIC mais n'a pas encore procédé à cette nomination.

Tous les représentants sont nommés pour un mandat de deux ans dont le terme est fixé à mars 2010.

Le Conseil se compose des ingénieurs en chef des ministères fédéral, provinciaux et territoriaux des Transports ainsi que de ceux de dix des plus importantes municipalités canadiennes. Le Conseil compte en outre des membres issus du secteur privé et d'autres organisations.

Les membres nommés ont pour rôle d'élargir les champs d'action du CIC ainsi que de mieux anticiper les questions émergentes. Experts reconnus ou chefs de file dans le domaine technique, et choisis en tant que tels, ces représentants ont les pleins droits de vote sur les enjeux traités par le Conseil, exception faite des normes et lignes directrices nationales. 

Attribution de contrats pour des projets sur le pergélisol et l'entretien hivernal des routes

L'ATC a accordé des contrats aux fins de mener à bien deux projets lancés récemment.

La société **EBA Engineering Consultants Ltd.** a été sélectionnée pour élaborer, de concert avec l'**Université Laval**, un manuel de bonnes pratiques de construction, d'entretien et de réfection des installations de transport dans les régions de pergélisol.

Ce travail a été amorcé en avril et suivra un calendrier énergique pour que le manuel soit prêt à publier à l'été 2009.

Un contrat a aussi été attribué à **Opus Hamilton Consultants Ltd.** qui préparera un rapport sur la mesure du rendement de l'entretien hivernal des routes à l'aide du coefficient de frottement.

Dans le cadre de ce projet, la société d'experts-conseils a déjà lancé une recherche bibliographique. La publication du rapport est prévue pour le début de l'année prochaine.

Des informations complémentaires sur ces deux projets ont été publiées dans le numéro du printemps des *Nouvelles de l'ATC* et figurent également dans le site Web de l'ATC, à la rubrique Projets et publications. 

EN VEDETTE

Au ministère des Transports de l'Ontario, **Brian Gaston** a été nommé sous-ministre adjoint responsable de la gestion des routes provinciales.

Rob Penny est désormais sous-ministre adjoint à la gestion environnementale, à Environnement Alberta.

Weldon Moores a été nommé sous-ministre adjoint responsable des services généraux et stratégiques de Transports et Travaux Terre-Neuve-et-Labrador.

Jean Couture a démissionné de son poste de sous-ministre adjoint aux politiques et à la sécurité en transport du ministère des Transports du Québec (MTQ) en prévision de sa retraite, qui aura lieu à la fin de cette année. Il demeurera jusqu'à ce moment au MTQ où il travaillera à plusieurs grands dossiers comme conseiller au Bureau du sous-ministre.

Au ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, **Kim Mathisen** est entré en fonctions à la Direction de la planification et de la gestion des terrains où elle remplace **Brian McEwing**, qui est parti à la retraite.

Carol MacQuarrie a été nommée directrice de l'entretien et de la circulation où elle succède à **Henry Palmer** qui dirigera une évaluation approfondie des procédures du Ministère en matière d'inspection des ponts.

Neal Carley est devenu ingénieur en chef adjoint, Voie publique, de la

ville de Vancouver. Il remplace **Ian Adam**, qui a pris sa retraite.

Bernie Clancey a été nommé directeur des services d'ingénierie des routes au ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse. Il succède à **Ralph Hessian**, qui est parti à la retraite.

Cam Nelson est devenu gestionnaire principal de projets à la division Calgary Infrastructure West de la société Morrison Hershfield Limited.

Steve Goodman a ouvert un bureau de AME Materials Engineering à Ottawa. Il occupe les fonctions de directeur de succursale / ingénieur principal des chaussées.

Chantal Guay est la nouvelle présidente-directrice générale d'Ingénieurs Canada (Conseil canadien des ingénieurs professionnels).

Terry Zdan a accepté une affectation d'une durée de deux ans comme directeur de recherche au Centre pour un transport durable.

Norman Zapf, fervent partisan de longue date de l'ATC, est décédé en février dernier. M. Zapf s'était joint en 1950 au ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique, où il a travaillé pendant 37 ans et ce, dans un grand nombre de directions. Il a dirigé des comités de l'Association dont le groupe qui a préparé le premier manuel canadien des normes de conception des routes. 

Nouveau portail d'information sur le site Web de l'ATC

Le Service d'information sur les transports (SIT) de l'ATC a conçu un portail d'information pour faciliter les recherches des membres. Situé sur le site Web de l'Association, le nouveau portail donne accès aux bases de données établies de la bibliothèque de même qu'à quelques autres nouveaux services.

À partir de la page principale du portail, les membres peuvent faire des recherches dans le catalogue de la bibliothèque de l'ATC, la base de données de recherche sur les transports de surface ainsi que la base de données sur les innovations et les pratiques actuelles. Ces informations sont disponibles en ligne depuis quelque temps.

Le portail offre en outre trois nouveaux services d'information : un service de presse, une liste de congrès et l'ensemble interrogeable des comptes rendus des réunions des conseils et des comités de l'ATC.

La base de données des coupures de presse comprend des résumés d'articles reliés aux transports de surface et offre aussi la capacité d'interroger les anciens numéros d'*InfoTransports* de l'ATC pour les articles publiés.

La base de données des congrès comprend les descriptions d'événements à venir partout dans le monde. On peut y faire des recherches par parrain, date, ville ou sujet.

La base de données des comptes rendus des réunions est un nouveau service. Elle permet aux membres d'interroger les textes complets des comptes rendus des conseils et comités de 2004 à 2007 et donne accès à des versions en format PDF.

Enfin, la page principale du portail offre des liens rapides à des acquisitions récentes de la bibliothèque, à des articles, à des avis de congrès à venir et à des documents à l'intention du Groupe de travail de l'ATC sur les changements climatiques.

Le SIT invite les membres à visiter le nouveau portail à www.tac-atc.ca/private/tis/infoportal.cfm et à faire leurs observations sur ce qui fonctionne bien, ce qui pourrait être amélioré et ce qui pourrait être ajouté. 

À l'étude : les dispositifs de présignalisation statiques des points d'arrêt des autobus scolaires

L'ATC a entrepris un projet d'étude sur l'utilisation des feux clignotants avancés d'avertissement des points d'arrêt des autobus scolaires.

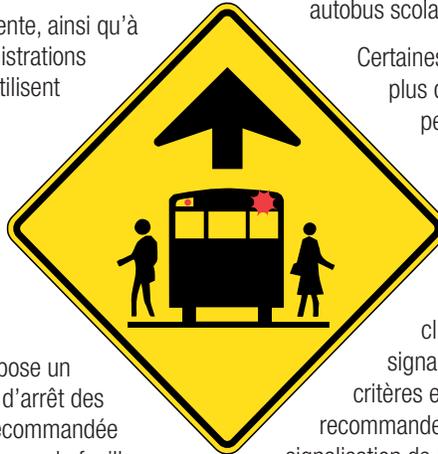
Le projet servira à explorer la documentation pertinente, ainsi qu'à analyser les pratiques et les expériences des administrations canadiennes et américaines qui ont fait l'essai ou utilisent des dispositifs de présignalisation statiques (non activés) des points d'arrêt d'autobus scolaires.

Les objectifs de ce projet sont d'explorer les aspects opérationnels et d'entretien des dispositifs en question et de formuler une recommandation concernant la pertinence d'utiliser ces dispositifs à l'échelle du Canada.

Le *Manuel canadien de la signalisation routière* propose un panneau avancé (WC 9) de signalisation des points d'arrêt des autobus scolaires. L'utilisation de ce panneau est recommandée lorsque des courbes horizontales ou verticales ou encore le feuillage limitent la distance de visibilité à moins de la distance minimale de visibilité d'arrêt. Dans de telles situations, le panneau est affiché de façon systématique, mais en raison du caractère intermittent du danger visé, les automobilistes peuvent ne pas prêter autant d'attention qu'on le voudrait à l'importance d'un point d'embarquement ou de débarquement d'écoliers.

Lorsque la distance de visibilité d'un point d'arrêt d'un autobus scolaire est limitée, il est primordial que les automobilistes soient avisés de façon

adéquate de réduire leur vitesse, de freiner et d'éviter toute manœuvre erratique, le tout de façon à garantir la sécurité des usagers des autobus scolaires et des autres.



Certaines administrations ont fait l'essai de feux clignotants en plus du panneau WC 9. Les feux continuent de clignoter pendant une période prédéterminée et permettent d'avertir les automobilistes que l'autobus scolaire est immobilisé à son point d'arrêt.

Le principal extrait de ce projet sera un rapport final précisant les recherches et les recommandations ayant trait à l'utilisation de feux clignotants statiques de concert avec le panneau de signalisation WC 9. Le rapport préconisera également des critères et des lignes directrices d'application en plus de recommander certaines révisions à apporter au manuel de la signalisation de l'ATC.

Proposé par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation de l'ATC, ce projet sera mené par **Opus Hamilton Consultants Ltd.** sous l'égide d'un comité directeur. On prévoit terminer les travaux d'ici la fin de l'année.

Le projet est parrainé par **Transports Alberta**, le **ministère des Transports du Nouveau-Brunswick**, le **ministère des Transports de l'Ontario** et le **ministère des Transports du Québec**. 

C'est désormais Conseil de l'éducation et du développement des ressources humaines

Le Conseil de l'éducation de l'ATC a été renommé Conseil de l'éducation et du développement des ressources humaines et ce, afin de témoigner de son mandat révisé et de l'élargissement de son plan de travail.

Soumis pour approbation au Conseil d'administration qui les a entérinés lors de sa réunion d'avril, ces changements ont été proposés par le Conseil précité en réponse aux besoins déterminés à la fois par les membres de l'ATC et l'industrie des transports.

En vertu de son nouveau mandat, le Conseil offrira une tribune neutre d'échange d'information sur les questions relatives aux ressources humaines et à l'éducation dans le secteur des transports, en mettant notamment l'accent sur les besoins des organisations canadiennes.

Les travaux du Conseil porteront sur les questions courantes et nouvelles dans le secteur des transports, y compris le recrutement et la conservation des professionnels des transports, la gestion améliorée du savoir au sein des organisations, les encouragements pour inciter les étudiants à faire carrière dans le domaine des transports ainsi que la sensibilisation accrue du public à l'importance du rôle des transports pour l'économie canadienne autant que pour la mobilité.

Formé en 2002, le Conseil a tout d'abord fonctionné en tant que groupe de réflexion et facilitateur relativement aux besoins en éducation et en formation des professionnels actifs dans l'industrie des transports ainsi qu'en tant qu'agent chargé d'encourager, de susciter et de développer les vocations de professionnels des transports par le biais de programmes de diffusion externe.

Le nouveau conseil est sur le point de faire passer de 12 à 30 le nombre des membres qui y siégeront, issus des organismes gouvernementaux, du secteur privé ainsi que d'autres organisations aux intérêts convergents.

Le président et la vice-présidente du Conseil sont, respectivement, Carl Clayton, de **Stantec Consulting Ltd.**, et Elaine Lapointe, du **ministère des Transports du Nouveau-Brunswick**.

Si vous souhaitez obtenir des renseignements complémentaires sur les activités du Conseil, veuillez contacter Sandra Majkic au Secrétariat de l'ATC. 

Réactions des membres vivement recherchées!

L'ATC est à la recherche de membres susceptibles de participer, par leurs commentaires, au processus de développement de son plan d'affaires triennal dont le lancement est prévu en avril prochain.

Une entreprise d'experts-conseils, Vision Research, a été engagée comme organisatrice et modératrice d'une série de groupes de discussion par téléphone. L'entreprise procèdera au recrutement des participants à partir d'une liste de membres de l'ATC, actuels et anciens, mais aussi de membres siégeant aux comités et aux conseils de l'Association.

Les membres pressentis pour participer à ces groupes de discussion, animés dans les deux langues officielles, sont vivement invités à se rendre disponibles pour ce faire.

Parallèlement à ces groupes de discussion, l'ATC et Vision Research mèneront de front une enquête afin de recueillir de multiples commentaires sur les programmes et les services de l'Association ainsi que les moyens de communication qu'elle utilise, et d'obtenir un score de satisfaction globale. Ciblant l'ensemble des membres de l'ATC et la base de données clients, l'enquête sera finalisée en fonction des commentaires du Conseil d'administration et des groupes de discussion.

Les membres et les autres personnes concernées recevront l'enquête à la mi-juin au plus tard. Il sera également possible de la consulter sur la page d'accueil du site Web de l'ATC. Il est demandé aux récipiendaires de l'enquête de terminer d'y répondre avant leur congé d'été car le processus de planification d'affaires démarrera en août. Les participants auront la possibilité de gagner un chèque-cadeau de 100 \$ à valoir sur tout achat chez Lee Valley Tools.

Enfin, tous les membres du Conseil d'administration ont été contact s aux fins de dialoguer en tête-à-tête avec Michel Gravel, directeur général de l'ATC. De nombreux sujets seront abordés parmi lesquels la valeur perçue de l'Association, les changements dans l'environnement de travail des membres, l'évaluation du récent rendement de l'organisation et les orientations futures de l'ATC. Les commentaires éventuels au sujet du congrès annuel seront recueillis dans la foulée.

Pour finir, l'ATC tirera le meilleur profit des commentaires et idées glanés auprès des groupes de discussion, au cours de l'enquête et lors des entretiens avec les administrateurs pour apporter des améliorations à ses programmes et services et, ce faisant, accroître son mérite auprès des membres et des clients dans tout le pays. 

La collecte de données de l'étude du rendement à long terme des chaussées tire à sa fin

Des essais de d flectom tre à masse tombante seront effectués pendant la période de surveillance de 2008 aux sites d'essais de l'étude canadienne du rendement à long terme des chaussées (C-LTPP) en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve-et-Labrador.

EBA Engineering Consultants Ltd. a obtenu le contrat pour les travaux dans les provinces de l'Ouest et **Stantec Consulting Ltd.** celui des provinces de l'Est. Les travaux doivent se terminer au mois de juin dans les deux cas.

On prévoit que ce sera la dernière ronde d'essais de d flectom tre à masse tombante sur le terrain étant donné que la surveillance et la collecte de données du programme doivent se terminer en mars 2009. La diffusion de la base de données et la réalisation de certains projets d'analyse de données suivront.

Le C-LTPP a été inauguré en 1989 dans le cadre du Programme stratégique de recherche routière du Canada (C-SHRP).

L'objectif de cette étude, qui devait s'étendre sur une période de 15 ans, était d'accroître la durée de vie utile des chaussées grâce à l'élaboration de méthodes efficaces de réfection fondées sur l'observation systématique du rendement de chaussées en service.

Le C-LTPP porte sur la pose de couches de béton bitumineux sur des chaussées existantes faites du même matériau et construites sur des fondations granulaires.

Les dix administrations routières provinciales ont participé directement au C-LTPP en exerçant, à des tronçons d'essai construits par leurs soins, une surveillance des chaussées en service. Pour les besoins du C-LTPP, 65 tronçons d'essai ont été construits à 24 sites situés à travers le Canada.

L'information relative aux chaussées originales a été recueillie avant la réfection de ces dernières en 1989 ou en 1990. Conformément au plan original, le rendement de chaque tronçon a fait l'objet d'un suivi

annuel exécuté par les administrations routières visées, et les données ont été recueillies dans la base de données du C-LTPP.

En 2004, étant donné que moins de 25 pour cent des tronçons du C-LTPP avaient atteint la fin de leur durée de vie utile, le programme a été prolongé de cinq ans. Cette prolongation témoigne de l'importance de recueillir des données sur les caractéristiques de rendement de fin de vie utile et des bienfaits des analyses subséquentes de ces données.

Près de 50 pour cent des tronçons du C-LTPP ont maintenant atteint la fin de leur vie utile.

Les recommandations du comité directeur du C-LTPP de conclure la surveillance en 2009 et de focaliser sur les projets d'analyse clés ont été approuvées par le Comité de soutien au génie et à la recherche qui suit le projet au nom du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière. 

Des changements aux sous-comités de l'entretien et de la construction

Le Comité permanent de l'entretien et de la construction de l'ATC crée actuellement un sous-comité de la construction et fusionne deux de ses sous-comités en sous-comité de l'entretien.



Au congrès de l'ATC de l'automne dernier, le comité permanent a examiné sa structure organisationnelle dans le but principal d'augmenter la visibilité des enjeux reliés à la construction et de réaliser un équilibre entre les intérêts de l'entretien et de la construction. Le comité a convenu que comme il mettait de plus en plus l'accent sur les questions d'entretien hivernal au cours des dernières années, le nombre de membres du domaine de la construction avait diminué et les mandats de ses sous-comités s'étaient affaiblis.

À la suite de l'approbation du Conseil des ingénieurs en chef, le Comité permanent de l'entretien et de la construction crée un sous-comité de la construction et s'assurera qu'à l'avenir au moins deux sujets relatifs à la construction sont portés à l'ordre du jour des réunions du comité permanent. Parallèlement, le comité permanent a convenu de conserver son sous-comité de la gestion des services publics et de revoir la situation du groupe dans quatre ou cinq ans.

En outre, le comité permanent fusionne le Sous-comité de la gestion des sels de voirie

avec le Sous-comité des systèmes de transport intelligents (STI) et de l'entretien hivernal des routes. Provisoirement, il s'appelle Sous-comité de l'entretien estival et hivernal.

Tous les membres du comité permanent ont appuyé les modifications à la structure organisationnelle. En outre, on a déterminé le mandat de chaque sous-comité et nommé les présidents et on procède à la sélection des membres.

Le Sous-comité de la construction et le Sous-comité de l'entretien estival et hivernal seront chacun responsable d'animer des discussions sur les bonnes pratiques relatives à l'administration des contrats, aux options de passation de marché et d'impartition, aux modes alternatifs de règlement des conflits ainsi qu'aux accommodements de sécurité et de la circulation. Ils coordonneront aussi la conception de bonnes pratiques pour les organismes membres et animeront un forum d'échange d'information sur les procédures. De plus, les sous-comités seront en communication avec d'autres comités permanents afin de promouvoir la sensibilité à l'environnement et la qualité et d'atténuer les incidences des travaux routiers sur la circulation. 

NOUVEAUX MEMBRES

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

Bureau canadien d'investigations & d'ajustements

Montréal (QC)

Luigi Coretti

City of Cranbrook

Cranbrook, BC

L. James Hodge

Metrolinx (Greater Toronto Transportation Authority)

Toronto, ON

Leslie Woo, General Manager

Ontario Northland Transportation Commission

Cochrane, ON

Mark Blanchette, S&C Superintendent

SDMM (Servant, Dunbrack, McKenzie & MacDonald Limited)

Halifax, NS

Ray Landry

Traffic Safety Education & Consulting of Manitoba

Brandon, MB

Drew Gunson

Transurban

Vancouver, BC

David Taylor, Development Manager

Town of Woodstock

Woodstock, NB

Barbara Wishart

Leanne Binetruy

David Pritchard

Diffusion prochaine d'un rapport sur les études de planification à long terme des transports municipaux

L'ATC vient de terminer un rapport sur les bonnes pratiques d'exécution d'études techniques de planification à long terme des transports au Canada.

Ce projet de recherche portait sur les outils d'analyse et les données connexes qui soutiennent les pratiques de planification à long terme des petites et moyennes collectivités du Canada.



Le futur rapport aura trois applications principales. Il servira de référence sur les méthodes, outils et données de planification des transports, proposera un outil d'étalonnage des pratiques actuelles de planification au Canada et fera un résumé des besoins que les organisations peuvent combler dans ce domaine.

La publication comprendra également un guide d'application des bonnes pratiques conçu pour aider les planificateurs des transports à faire des choix et à répondre aux besoins de planification à long terme de leurs collectivités.

Le rapport se veut un guide à l'intention des municipalités de 10 000 à 25 000 résidents, même si les résultats sont également applicables à de plus grandes collectivités étant donné que la recherche reflète souvent les bonnes pratiques de centres plus peuplés. Il faut aussi souligner que la recherche a porté sur deux types de petites et moyennes collectivités, c'est-à-dire des collectivités autonomes et celles qui font partie d'une région urbaine. Cette précision est importante étant donné que les besoins des deux types sont différents.

La recherche a été fondée sur la documentation concernant les bonnes pratiques publiée au Canada, aux États-Unis et outre-mer, de même que sur un sondage par Internet des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux ainsi que de certaines administrations de transports collectifs. Entre autres, l'enquête a constaté que la disponibilité de bonnes données récentes et fiables pour la planification à long terme des transports représente une préoccupation importante de nombreuses organisations.

D'après les résultats de l'enquête, les sources où une collectivité peut puiser en l'absence de ses propres données ou d'où elle peut « transférer » des modèles conceptuels de données élaborés par d'autres sont limitées par l'absence de grandes bases de données sur la planification des transports aux paliers provincial, territorial et national.

Proposé par le Comité permanent de la planification et de la recherche en transports du Conseil des transports urbains, ce projet a été exécuté par **ITRANS Consulting Inc.** sous l'égide d'un comité directeur.

Toute personne intéressée aux *Bonnes pratiques d'exécution d'études techniques de planification à long terme des transports au Canada* pourra télécharger le rapport gratuitement dans le site Web de l'ATC. La version anglaise du rapport sera diffusée au cours de l'été tandis que la version française paraîtra par la suite. 

Lancement d'une enquête sur les indicateurs de transport urbain

L'ATC procédera à une autre enquête sur les indicateurs de transport urbain. Il s'agit de la quatrième enquête d'une série dont les parties ont contribué à broser l'important portrait des tendances des transports dans les zones urbaines du Canada.

Le projet mettra à profit les enquêtes précédentes de l'ATC sur les indicateurs de transport urbain réalisées en 1995, 1999 et 2003.

Basée sur les données du recensement du Canada de 2006, la nouvelle enquête produira une grande base de données ainsi qu'un rapport exhaustif décrivant les constatations de l'enquête et leur analyse. Les données des trois enquêtes antérieures seront intégrées tant dans l'analyse que dans la base de données.

L'objectif général du programme d'enquêtes est de mettre au point une base de données cohérente et fiable sur les transports urbains et d'élaborer des indicateurs à l'usage des municipalités canadiennes et des intervenants en transports.

L'interprétation des données et la connaissance des tendances des transports urbains ont été utiles aux divers ordres de gouvernement de même qu'à de nombreux groupes et organismes de recherche pour étudier et établir les politiques et les plans relatifs à l'aménagement intégré du territoire nécessaires à la réalisation des transports urbains durables.

Le rapport final et son résumé seront offerts en français et en anglais dans le site Web de l'ATC.

D'autre part, on peut lire le résumé de la dernière enquête dans la salle de lecture du site Web de l'Association.

Ce projet a été recommandé par le Comité permanent de la planification et de la recherche en transports du Conseil des transports urbains de l'Association. Il sera exécuté par un consultant supervisé par un comité directeur. On prévoit de sélectionner le

consultant au cours de l'été et le rapport du projet devrait être publié au milieu de 2010.

Les parrains de ce projet sont : **Transports Canada, Transports Alberta, le ministère des Transports de la Colombie-**

Britannique, le ministère des Transports de l'Ontario, la Région de Peel (Ontario), le ministère des Transports du Québec et l'Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique (TransLink). 

DU CÔTÉ DES MEMBRES

Les sociétés **Totten Sims Hubicki Associates Limited (TSH)** et **Tecslult inc.** fusionnent avec **AECOM Technology Corporation** dont le siège se trouve à Los Angeles. AECOM, qui emploie plus de 35 000 personnes dans 60 pays, est considérée comme un leader international en ingénierie, design, soutien technique, gestion de programmes et conseils dans les secteurs des transports, de l'environnement, des installations industrielles ainsi que du développement de marchés mondiaux. TSH, dont le siège social se trouve à Whitby (ON), deviendra le porte-drapeau de l'externalisation pour AECOM dans l'Est du Canada. Basée à Montréal, Tecslult sera le fer de lance d'AECOM au Québec. TSH et Tecslult poursuivront l'une et l'autre leurs propres activités, chacune conservant sa raison sociale.

iTRANS Consulting Inc. est l'une des 50 meilleures entreprises où il fait bon travailler au Canada. En fait, iTRANS s'est classée dans les 10 meilleures entreprises du Canada et ce, pendant deux années consécutives, à savoir n° 9 en 2007 et n° 4 cette année. Ce classement se fonde sur les enquêtes menées auprès du personnel des entreprises. La définition d'une entreprise où il fait bon travailler est celle où les employés « ont confiance dans les gens pour lesquels ils travaillent, sont fiers de ce qu'ils font, aiment les gens avec lesquels ils travaillent. » Les enquêtes sont menées par le Great Place to Work Institute Canada.

Le bureau d'experts-conseils **McCormick Rankin Corporation (MRC)** a été reconnu comme l'une des 50 entreprises les mieux dirigées au Canada. Ce titre est attribué aux entreprises qui ont su mettre en œuvre des pratiques d'envergure mondiale et créer de la valeur à travers des démarches novatrices. Les demandes des postulants sont examinées par un comité de sélection indépendant. Le prix est parrainé conjointement par Deloitte, CIBC, le *National Post* et l'École des affaires Queen's.

Le gouvernement de la Saskatchewan et l'**Université de la Saskatchewan** ont décidé d'unir leurs efforts dans un partenariat pour faire reconnaître la province comme leader nord-américain dans l'application de nouvelles technologies de construction de routes et ce, en décidant d'ouvrir le Centre d'excellence en transports et en infrastructure de la Saskatchewan. Hébergé par le Collège de génie de l'université à Saskatoon, le Centre sera un pôle de formation et de recherche dédié aux transports unique au Canada. Le **ministère de la Voirie et de l'Infrastructure** participera jusqu'à concurrence d'un million de dollars au financement de la recherche appliquée et des programmes de formation spécialisée mis en œuvre par le Centre. Le Centre réunira des innovateurs issus d'horizons aussi différents que le secteur privé, le monde universitaire et les organismes gouvernementaux, qui se verront confier la mission d'élaborer des solutions de transport. Leurs efforts porteront plus particulièrement sur la conception et la gestion des infrastructures routières, ainsi que sur les essais de matériaux. 

ÉVÉNEMENTS À VENIR ~ 2008

6^e congrès international sur la fissuration des chaussées

Du 16 au 18 juin,
à Chicago (Illinois)
Tél. : 202-493-3154
www.ict.uiuc.edu/

4^e congrès international sur l'incidence du climat sur les transports de surface et 7^e congrès sur le déneigement et le déglacage

Du 16 au 19 juin,
à Indianapolis (Indiana)
www.trb.org/calendar

VII^e conférence internationale sur la gestion de l'actif de chaussées

Du 24 au 28 juin,
à Calgary (Alberta)
www.ICMPA2008.com

Congrès annuel de l'Institut canadien des urbanistes

Du 13 au 16 juillet,
à Winnipeg (Manitoba)
Tél. : 800-207-2138

IV^e congrès international sur l'entretien, la sécurité et la gestion des ponts

Du 13 au 17 juillet,
à Séoul, Corée
Tél. : 202-493-3023
www.iabmas08.org

45^e congrès annuel sur les recherches de Petersen sur les bitumes

Du 14 au 16 juillet,
à Laramie (Wyoming)
Tél. : 307-721-2306
www.petersenasphaltconference.org

Symposium 2008 sur les prévisions du rendement des chaussées

Du 16 au 18 juillet,
à Laramie (Wyoming)
Tél. : 307-721-2306
www.petersenasphaltconference.org

Congrès international de 2008 sur les ponts orthotropes

Du 25 au 29 août,
à Sacramento (Californie)
Tél. : 202-366-4599
www.orthotropic-bridge.org

Conférence internationale sur la gestion de la construction

Du 8 au 11 septembre,
à Orlando (Floride)
Tél. : 202-366-1562
gerald.yakowenko@fhwa.dot.gov

Congrès et exposition annuels de l'ATC

Du 21 au 24 septembre,
à Toronto (Ontario)
Tél. : 613-736-1350
www.tac-atc.ca

Symposium sur les caractéristiques de surface des routes et des voies aéroportuaires – SURF 2008

Du 21 au 23 octobre,
à Portoroz, Slovénie
Tél. : 418-644-0890, poste 4056
www.surf2008.si



Planification amorcée pour la célébration du 100^e anniversaire de l'Association

Un groupe de travail du Conseil d'administration proposera bientôt un programme d'activités pour célébrer le centenaire de l'Association en 2014.

Le programme sera en majeure partie déterminé en fonction des réponses à une enquête sur la célébration du centenaire menée auprès des membres du Conseil d'administration ainsi que des réponses aux questions d'une enquête d'ordre plus général s'adressant aux membres et aux clients de l'ATC (voir autre article). Les résultats de ces deux enquêtes seront examinés cet été par le groupe de travail, qui préparera ensuite un rapport que le Conseil étudiera lors de sa réunion en septembre prochain.

Le rapport devrait proposer divers événements et autres activités qui pourraient marquer le centenaire de l'Association et même retracer un siècle d'évolution des transports. Parallèlement aux initiatives de l'ATC, d'autres organisations du domaine des transports souhaiteront peut-être se joindre aux festivités avec leurs propres projets.

C'est en mai 1914, à Montréal, que s'est tenu le premier Congrès canadien international des bonnes routes. Il a débouché sur la fondation de l'Association canadienne des bonnes routes, qui a été renommée Association des routes et transports du Canada en 1970 et qui a donné naissance à l'ATC en 1990. 