

Nouveau projet sur les mesures de rendement pour les réseaux routiers

L'ATC a lancé un projet visant à concevoir des lignes directrices canadiennes pour la mesure du rendement des réseaux routiers.

De plus en plus, des mesures de rendement sont intégrées par les administrations du secteur public à titre d'éléments de base des processus de gestion afin d'évaluer l'efficacité et l'efficacités des programmes. Dans le secteur des transports, les mesures de rendement sont intégrées aux systèmes de gestion des chaussées et des ponts, et elles seront également intégrées à la gestion des travaux de construction et d'entretien, de même qu'aux programmes d'exploitation et de sécurité des routes.


Le type de mesures de rendement utilisé et les pratiques de mise en œuvre en ce qui concerne les réseaux routiers varient considérablement d'une administration à l'autre. Le projet de l'ATC a pour but de déterminer les mesures de rendement nécessaires à une gestion efficace de l'infrastructure en milieu rural, ainsi qu'à définir accessoirement des stratégies générales, des buts, des objectifs et des principes de gestion des éléments d'actif. Il servira également à cerner de bonnes pratiques de mesure du rendement des routes qui pourraient être utilisées par toutes les administrations routières du pays.

Recommandé par le Comité permanent de l'entretien et de la construction et approuvé par le Conseil des ingénieurs en chef, ce projet



fait suite à une enquête réalisée afin de déterminer comment les gouvernements provinciaux et territoriaux utilisaient les systèmes de mesure du rendement.

Un comité directeur de projet élaborera le cadre de référence du projet et choisira sous peu un expert-conseil. Les travaux réalisés dans le cadre de ce projet devraient être achevés à l'automne 2011.

Les parrains financiers de ce projet sont : **Transports Canada, Transports Alberta, Infrastructure et Transports Manitoba, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, Transports et Renouvellement des infrastructures Nouvelle-Écosse, le ministère des Transports de l'Ontario, Voirie et Infrastructure Saskatchewan, Voirie et Travaux publics Yukon** et la **ville de Winnipeg**. 

Publication des résultats d'une enquête sur les indicateurs de transport urbain

L'ATC publiera sous peu un sommaire détaillé des résultats de la quatrième enquête sur les indicateurs de transport urbain.

Le rapport d'enquête est fondé sur les données recueillies pendant le recensement canadien de 2006 pour 33 régions métropolitaines de recensement (RMR), ainsi que sur des données supplémentaires recueillies dans le cadre d'une enquête de l'ATC auprès des organismes participants.

Le rapport contient des données sur les 31 RMR qui ont répondu à l'enquête de l'ATC, laquelle portait sur l'état des initiatives de transport et d'aménagement du territoire, le financement des transports, ainsi que l'aménagement du territoire et les transports. Ce rapport comprend aussi

des données de Kent Marketing sur les ventes de carburant ainsi que des statistiques sommaires provenant de l'Association canadienne du transport urbain.

(suite à la page 2)



Dans ce numéro

Financement en place pour l'examen des revêtements des panneaux de signalisation routière

Le trajet vers la durabilité de la ville de Fredericton : un engagement du Service des travaux publics

Élection du nouveau Conseil d'administration de l'ATC

Le feu vert est donné à quatre projets techniques

Chapeau aux récipiendaires des Prix canadiens en transports de 2009!

Le 26 janvier : date d'échéance de présentation des résumés d'exposés pour le congrès de 2010 de l'ATC


(suite)

La série d'enquêtes sur les indicateurs de transport urbain (ITU) a été créée par le Conseil des transports urbains de l'ATC en 1994. Les enquêtes sur les ITU évaluent les progrès réalisés par les zones urbaines du Canada à propos des principales initiatives de transport durable. Ces initiatives reposent sur 13 principes décisionnels qui encouragent la mise en place de transports durables pour l'avenir et l'aménagement du territoire qui s'y rattache, lesquels sont définis dans la *Nouvelle vision des transports urbains au Canada* de l'ATC.

Cette enquête est devenue l'une des sources de données les plus importantes sur les transports urbains. Le but de cette enquête constitue l'établissement de données uniformes sur les transports et de données connexes pour les zones urbaines canadiennes dont les tendances peuvent être analysées, soit par rapport aux autres zones urbaines, soit sur différentes périodes.

Le rapport vise principalement à présenter les données provenant de l'enquête courante et des trois enquêtes précédentes, ainsi que certaines interprétations sur les tendances et relations de cause à effet potentielles. Le rapport est structuré pour présenter des données et des tendances dans des secteurs clés. Les municipalités sont regroupées selon la taille de la population de la RMR.

Les travaux réalisés dans le cadre de ce projet qui ont précédé la préparation du rapport ont été réalisés par le **Groupe IBI** sous la supervision d'un comité directeur. Le projet a été mis de l'avant par le Comité permanent de la planification et de la recherche en transports.

Le quatrième rapport d'enquête sur les ITU, qui sera diffusé dans les deux langues, pourra bientôt être téléchargé gratuitement sur le site Web de l'ATC. Une base de données Microsoft Access, qui contiendra des données provenant des quatre enquêtes, sera disponible, moyennant des frais, à la librairie en ligne de l'ATC. 

Congrès et exposition annuels de 2010 de l'ATC

Au diapason des nouvelles réalités

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



Dans le cadre des initiatives de rencontres « écologiques » de l'ATC, la **DEMANDE DE COMMUNICATIONS** pour le congrès de 2010 **SE FERA EN LIGNE SEULEMENT, à www.tac-atc.ca**. Les intéressés sont priés de noter que les projets de communication doivent également être soumis en ligne.

L'ÉCHÉANCE DE PRÉSENTATION DES RÉSUMÉS DE COMMUNICATION EST LE 26 JANVIER 2010.

Pour obtenir plus de renseignements à propos du congrès de 2010, prière de communiquer avec Gilbert Morier (gmorier@tac-atc.ca), au Secrétariat de l'ATC.

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)

Rédactrice adjointe : Lynne Parisien

Collaborateurs : Asim Baluch, Glenn Cole, Deb Cross, Katarina Cvetkovic, Murray Jamer, Martin Rochon et Sarah Wells

Conceptrice : Debi Woods

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 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.

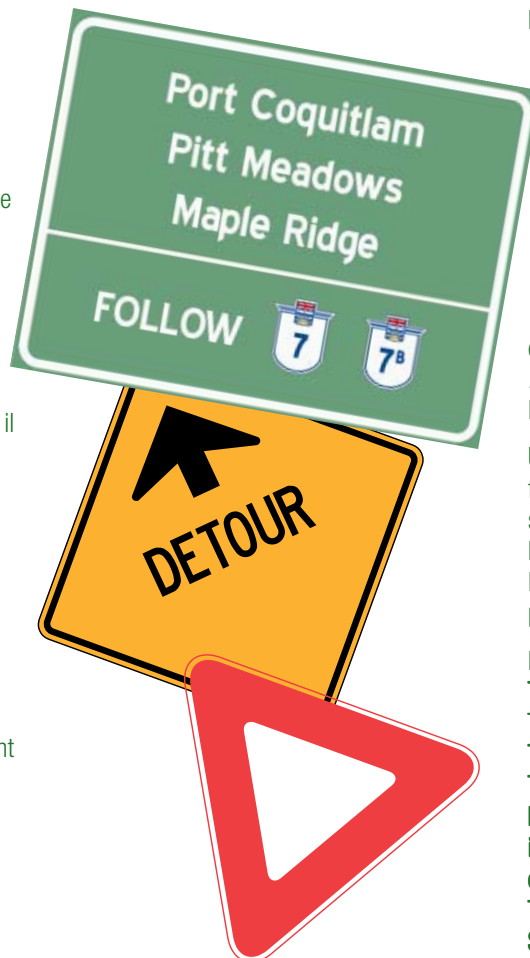
Financement en place pour l'examen des revêtements des panneaux de signalisation routière

Un nouveau projet de l'ATC a obtenu l'aide financière requise pour créer un guide sur les exigences de revêtement des panneaux de signalisation routière qui tiennent compte des besoins des automobilistes plus âgés.

Au cours des dernières années, les fabricants de revêtements de panneaux de signalisation ont développé de nouveaux produits plus performants qui augmentent de manière importante la visibilité nocturne des panneaux de signalisation et des délinéateurs. Plus le degré de brillance d'un panneau de signalisation ou d'un délinéateur est élevé, plus il est visible aux automobilistes.

Le degré de rétroreflectivité d'un panneau doit également être pris en considération dans l'évaluation de sa lisibilité. Le degré de rétroreflectivité des nouveaux produits de revêtement de panneaux varie les uns par rapport aux autres selon l'angle d'incidence de la lumière.

La formulation des recommandations concernant les exigences de revêtement pour les divers types de panneaux de signalisation et de délinéateurs tiendra compte des besoins des automobilistes plus âgés, des propriétés des nouveaux produits avec composantes prismatiques à intensité élevée, de la hauteur des yeux du conducteur, des différents types de phares en usage, des spécifications utilisées par les administrations routières et du degré de brillance de certains produits de revêtement.



Le guide recommandera des exigences en matière de revêtement pour les panneaux indicateurs, les panneaux d'avertissement, les panneaux temporaires pour travaux, les panneaux d'information (suspendus et ancrés dans le sol) et divers types de délinéateurs.

Les travaux de ce projet incluront l'examen des types de revêtement de panneaux de signalisation employés par les administrations routières, de même qu'une revue des normes courantes dans ce domaine. Des mises à jour au *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC pourraient également être préparées.

Un comité directeur de projet nouvellement formé choisira un expert-conseil qui exécutera ses travaux au cours des prochains mois. Recommandé par le Comité permanent de l'entretien et de la construction de l'ATC, ce projet devrait être achevé au printemps 2011.

Le projet est financé par: **Transports Canada, Transports Alberta, Infrastructure et Transports Manitoba, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, Transports et Travaux publics Terre-Neuve-et-Labrador, Transports et Renouvellement des infrastructures Nouvelle-Écosse, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports du Québec, Voirie et Infrastructure Saskatchewan, Voirie et Travaux publics Yukon, les villes de Cambridge, d'Edmonton, de Montréal et d'Ottawa, la municipalité régionale de Halifax et l'International Municipal Signal Association.**

Nouveau dossier sur les compétences d'ingénierie des transports de 2020

Un nouveau dossier de l'ATC sur les ingénieurs en transports de 2020 et les compétences qu'ils devront posséder (*Transportation Engineers of 2020: What Skills Will They Need?*) a récemment été produit.

Le domaine du génie des transports subit des changements continus dans divers domaines, y compris la technologie, les adaptations aux changements climatiques, les caractéristiques du marché ainsi que les exigences en matière de durabilité. Afin de relever les défis posés par tous ces changements, les ingénieurs doivent posséder les compétences appropriées.

Ce dossier, qui couvre un échantillon représentatif de l'industrie et des professionnels, définit les principales compétences que devront posséder les ingénieurs civils en 2020, qu'ils soient en début, en milieu ou en fin de carrière. Ce dossier a été préparé à la suite d'un atelier du

congrès annuel de 2008 de l'ATC qui était parrainé par le Conseil de l'éducation et du développement des ressources humaines.

Les membres sont invités à consulter ce dossier (en version anglaise seulement) qui est affiché sur le site Web de l'ATC dans la section *Resource Centre*, sous *Briefings*. 



**LE PERSONNEL DE L'ATC
VOUS SOUHAITE
DE JOYEUSES FÊTES!**



Veillez noter que les bureaux de l'ATC fermeront l'après-midi du jeudi 24 décembre et rouvriront le lundi 4 janvier.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ATC POUR L'EXERCICE 2009-2010

PRÉSIDENT

John Law, sous-ministre, ministère de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan, Regina

VICE-PRÉSIDENTS

Lynne Cowe Falls, professeure agrégée et directrice des étudiants, École de génie, Université de Calgary (agente de liaison avec le Conseil de l'éducation et du développement des ressources humaines)

Robert Smart, sous-ministre, Transports et Travaux publics Terre-Neuve-et-Labrador, St. John's

Gary Welsh, directeur général, Service des transports, Ville de Toronto (agent de liaison avec le Conseil des transports urbains)

TRÉSORIER

Alex Turnbull, président, Westbay Research Inc., Ottawa

SECRÉTAIRE

Michel Gravel, directeur général, ATC, Ottawa

PRÉSIDENT SORTANT

Russell Neudorf, sous-ministre, ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest, Yellowknife

MEMBRES

Marc Blanchet, directeur, Transports, Ville de Montréal

Gary Boddez, sous-ministre, Transports Alberta, Edmonton

Stephen Damp, représentant, Association canadienne de la construction, Ottawa

David Darrow, sous-ministre, Transports et Renouvellement de l'infrastructure Nouvelle-Écosse, Halifax

John Hubbell, directeur général, Transports, Ville de Calgary

Mike Johnson, sous-ministre, Voirie et Travaux publics Yukon, Whitehorse

David J. Johnstone, sous-ministre, ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, Fredericton

Mary Komarynsky, sous-ministre adjointe, Groupe des programmes, Transports Canada, Ottawa

Methusalah Kunuk, sous-ministre adjoint, Transports, Expansion économique et Transports Nunavut, Iqaluit

Dominique Lacoste, présidente-directrice générale, Association québécoise du transport et des routes inc., Montréal

Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe, Infrastructures et technologies, ministère des Transports du Québec, Québec

Stephen MacLean, sous-ministre, Transports et Travaux publics Île-du-Prince-Édouard, Charlottetown

Raymond Mantha, directeur général, Gestion des actifs, ministère des Transports de l'Ontario, St. Catharines

Doug McNeil, sous-ministre, Infrastructure et Transports Manitoba, Winnipeg

Peter Milburn, sous-ministre, ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, Victoria

Sheri Plewes, vice-présidente, Gestion des immobilisations et ingénierie, TransLink (Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique), Burnaby (agente de liaison avec le Conseil des ingénieurs en chef)

Brad W. Sacher, directeur, Travaux publics, Ville de Winnipeg (agent de liaison avec le Conseil de l'environnement)

Jim Smith, conseiller municipal, Municipalité régionale de Halifax

Scott Stewart, administrateur, Société de systèmes de transports intelligents du Canada (STI Canada), Toronto

Présidents des conseils et du groupe de travail du Conseil d'administration

Carl Clayton, vice-président principal, Transports, Stantec Consulting Ltd., Edmonton (président du Conseil de l'éducation et du développement des ressources humaines)

Claudio Covelli, associé, Dillon Consulting Limited, Toronto (président du Conseil des transports urbains)

Graham Gilfillan, président, International Road Technologies Inc., Kamloops (C.-B.) (président du Groupe de travail sur les changements climatiques)

Mike Labrecque, directeur, Transports et travaux publics, Municipalité régionale de Halifax (président du Conseil des ingénieurs en chef)

Thérèse A. Trépanier, chef, Service de l'environnement, ministère des Transports du Québec, Montréal (présidente du Conseil de l'environnement)


Avis aux membres pour 2010

La préparation de l'édition 2010 du Répertoire des membres de l'ATC se mettra en branle au début de la nouvelle année. À la mi-novembre, on a demandé aux membres de confirmer l'exactitude de leurs coordonnées en répondant à un message électronique du Secrétariat de l'ATC. La mise à jour des dossiers fera en sorte que cet outil continuera à avoir une grande valeur pratique pour les membres.

Les membres peuvent choisir de recevoir le Répertoire sur cédérom plutôt qu'en version papier.

Les représentants des membres qui n'auraient pas reçu ce message électronique devraient communiquer avec Sylvie Rozon (srozon@tac-atc.ca) le plus rapidement possible pour confirmer les coordonnées de leur organisation.

Les factures des frais d'adhésion des membres pour 2010 ont été mises à la poste au début du mois de décembre. Les membres qui acquitteront leurs droits avant le 31 décembre 2009 seront admissibles à un tirage dont le gagnant recevra gratuitement un ouvrage de l'ATC de son choix publié en 2009.

Comme pour les années précédentes, l'ATC n'a pas augmenté les frais d'adhésion pour 2010, et ce, pour toutes les catégories. 

LE FEU VERT EST DONNÉ À QUATRE PROJETS TECHNIQUES

Le Conseil des ingénieurs en chef de l'ATC a récemment approuvé trois nouveaux projets et le Conseil des transports urbains en a approuvé un autre.

On est maintenant à la recherche de parrains financiers pour ces projets qui portent sur les routes écologiques, les facteurs humains appliqués et l'ingénierie de la sécurité routière, la vitesse de marche des piétons et l'utilisation de marques de chaussée plus larges.

Guide vert pour les routes

Ce nouveau projet parrainé est une initiative du Groupe de travail sur le Guide vert pour les routes de l'ATC qui misera sur les nombreux travaux déjà réalisés par le Groupe et qui permettra la production d'un guide vert sur les routes pouvant être appliqué au niveau national.

Bien que le Groupe de travail relève du Conseil des transports urbains, il compte des représentants de presque tous les comités permanents de l'ATC.



Les organismes de transport du Canada font face à une réduction des ressources matérielles, aux défis liés aux changements climatiques, aux émissions de gaz à effet de serre et à un mouvement social en faveur du développement durable. Des outils doivent être conçus pour que les praticiens puissent encourager le développement et la mise en place de pratiques écologiques ainsi que la construction de routes écologiques.

Le *Guide vert pour les routes* encouragera la croissance durable et les transports multimodaux de remplacement dans les corridors routiers, les infrastructures routières sécuritaires et de longue durée ainsi que les principes de construction écologique. Le guide fournira des conseils sur la planification, la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation des routes, ainsi que sur les activités d'évaluation du cycle de vie. Il traitera également de la hiérarchie fonctionnelle des routes en milieu urbain et rural.

L'un des principaux objectifs de ce projet constitue la conception et la documentation d'un système détaillé d'évaluation et de cotation du rendement applicable aux principales catégories de routes, notamment aux autoroutes, aux artères routières, aux routes collectrices et aux routes locales.

Facteurs humains appliqués et ingénierie de la sécurité routière

Le Comité permanent de la sécurité routière de l'Association a déterminé qu'une source d'information sur les facteurs humains devait être mise à la disposition des praticiens du secteur routier au Canada. Bien qu'un certain nombre de ressources semblables soient déjà offertes dans ce domaine, la plupart d'entre elles s'adressent aux spécialistes des facteurs humains et peuvent ne pas répondre aux besoins des praticiens du secteur routier.

Le principal objectif de ce projet, qui a été approuvé par le Conseil des ingénieurs en chef, constitue la préparation d'un texte sur les facteurs humains appliqués qui s'adresse aux concepteurs de routes, aux ingénieurs de la circulation et aux praticiens en sécurité routière des zones rurales et urbaines du Canada.

Les travaux réalisés dans le cadre de ce projet comprendront l'étude des nouveaux facteurs humains et des ressources en sécurité routière, ainsi que la préparation d'un nouveau texte qui servira de complément aux autres publications de la série de documents sur la sécurité routière de l'ATC.

Le manuel pratique qui sera produit sera structuré de sorte à tenir compte des éléments de conception qui ont un impact sur les usagers de la route, par exemple, les profils en travers, les intersections et les échangeurs. Il portera également sur les erreurs des usagers de la route, les mesures de prévention et les traitements potentiels. Enfin, il traitera des problèmes en milieu urbain et rural, ainsi que des problèmes liés aux facteurs humains, y compris la signalisation et la gestion de la vitesse.

Bien que le Transportation Research Board des États-Unis ait entrepris l'élaboration de lignes directrices sur les facteurs humains, ces dernières devraient principalement porter sur les exigences liées aux conducteurs et sur la conception des routes. Le projet de l'ATC vise plutôt à produire un ouvrage dans lequel la sécurité sera intégrée de manière explicite à la discussion sur les facteurs humains, qui préconisera une approche plus globale et qui fournira aux Canadiens des exemples fondés sur les résultats obtenus au niveau local.

Lignes directrices sur la vitesse de marche des piétons

Un projet mis de l'avant par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation de l'ATC donnera lieu à l'élaboration de lignes directrices sur la vitesse de marche des piétons et de recommandations quant aux changements qui doivent être apportés au *Manuel canadien de la signalisation routière*.

Le principal objectif de ce projet, qui a été approuvé par le Conseil des ingénieurs en chef, constitue la modification de la section B4 du manuel et particulièrement des références à la vitesse de marche des piétons. Ainsi, il ne sera plus nécessaire de s'en remettre à d'autres documents techniques relativement à la vitesse de marche des piétons aux intersections signalisées et les recherches et références canadiennes sur cette question seront traitées de manière explicite.

(suite à la page 6)

(suite)

Les travaux porteront principalement sur l'analyse de la documentation récente produite sur la vitesse de marche des piétons, de même que la vitesse de marche aux intersections signalisées, y compris la conception, l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme de collecte de données dans certaines régions et à différentes saisons de l'année.

Les éléments faisant l'objet de l'étude comprendront, entre autres, la vitesse de marche des piétons aux intersections signalisées en fonction de leur âge et de leur sexe, la vitesse des piétons qui utilisent des appareils fonctionnels pour leur mobilité, l'impact des signaux de compte à rebours sur la vitesse de marche et l'impact des saisons sur la vitesse de marche en tenant compte de l'âge et du sexe des piétons, ainsi que de l'utilisation d'appareils fonctionnels.

On s'attend à ce que ce projet soit limité à trois centres urbains majeurs au pays, soit un dans l'Est, un dans le Centre et un dans l'Ouest, sous réserve de certaines modifications en fonction des participants au projet.

Marques de chaussée plus larges

Un autre nouveau projet mis de l'avant par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation prévoit l'élaboration de lignes directrices pour le marquage longitudinal plus large des chaussées au Canada. Des changements seront également recommandés au *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC afin de tenir compte de ces lignes directrices.

La section C1 du manuel porte sur les largeurs et les modèles des marques longitudinales sur la chaussée et indique que la largeur d'une ligne régulière est de 100 à 150 mm.

La plupart des administrations canadiennes utilisent des lignes d'une largeur de 100 mm. Toutefois, la visibilité des marques sur la chaussée pourrait être améliorée si ces administrations utilisaient des lignes d'une largeur de 150 mm, surtout lorsque des peintures à l'eau sont utilisées, puisque ces peintures ne peuvent être appliquées qu'à certaines périodes de l'année et qu'elles peuvent être moins durables que les peintures alkydes.

Le principal objectif de ce projet constitue l'analyse des avantages offerts et des effets produits par l'utilisation de marques longitudinales plus larges sur la chaussée pour les applications habituelles et l'élaboration de lignes directrices qui pourront être employées au Canada.

Les tâches prévues comprendront l'analyse de la recherche existante sur l'utilisation de marques longitudinales plus larges sur la chaussée, ainsi que l'examen des pratiques et des résultats obtenus dans ce domaine par des administrations canadiennes et certaines administrations américaines et étrangères qui ont déjà utilisé des marques plus larges. Dans le cadre de ce projet, on tentera également de déterminer si l'utilisation de lignes d'une largeur de 150 mm convient aux applications habituelles, c'est-à-dire aux lignes centrales et latérales des chaussées. □

Renforcement des partenariats de l'ATC à l'échelle nationale et internationale

Le Conseil d'administration de l'ATC s'est engagé à renforcer ses partenariats à l'échelle nationale et internationale dans le cadre de la mise en oeuvre du nouveau plan d'affaires de l'ATC.

L'ATC joue un rôle important sur la scène nationale en facilitant le réseautage et l'échange d'informations au sein du secteur des transports en constante évolution. L'ATC réalise cet objectif, entre autres, en maintenant des accords de partenariat avec d'autres associations et en établissant de nouvelles relations stratégiques.

En élargissant les perspectives de ses conseils et de ses comités et en profitant des connaissances et de l'expertise de ses partenaires, l'ATC détermine les occasions dont elle peut profiter pour offrir une plus grande valeur aux membres actuels et potentiels.

Les accords de partenariat contribuent également à solidifier les relations entre les organisations en créant un sentiment de collaboration et en projetant une image positive.

La collaboration entre l'ATC et ses organisations partenaires se rapporte principalement à l'échange d'informations par l'entremise d'ouvrages techniques et de documents de référence, à des échanges techniques comprenant des recherches ou des projets conjoints, au partage, à la

création et à la mise en oeuvre de produits et au perfectionnement professionnel.

L'ATC a déjà établi des partenariats avec deux organisations internationales, l'American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) et Austroads.

De plus, des accords de partenariat ont été établis avec plusieurs organisations au niveau national :

- ◆ l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR);
- ◆ la Société canadienne de génie civil (SCGC);
- ◆ l'Institut canadien des ingénieurs en transport (CITE);
- ◆ l'Association canadienne du transport urbain (ACTU);
- ◆ le Centre pour un transport durable (CTD);
- ◆ la Fédération canadienne des municipalités (FCM);
- ◆ la Société des systèmes de transport intelligents du Canada (STI Canada).

L'ATC se penchera sur les façons de renforcer ses accords de partenariat en 2010 et elle invite ses membres à lui présenter leurs commentaires et leurs suggestions. □

Le trajet vers la durabilité de la ville de Fredericton : un engagement du Service des travaux publics

Note de la rédaction – Dans cette contribution aux Nouvelles de l'ATC, Murray Jamer, directeur du Service du génie et des travaux publics de la ville de Fredericton, au Nouveau-Brunswick, explique les mesures qui ont été prises par son service pour lutter contre les changements climatiques et pour encourager la durabilité. Proposé par le Groupe de travail sur les changements climatiques de l'ATC, cet article s'inscrit dans une série d'articles qui tracent le profil des initiatives menées par des organisations membres dans le domaine des changements climatiques. La rédaction des Nouvelles encourage aussi d'autres organisations à soumettre des articles ou des notes d'information sur leurs projets dans ce domaine.

Bien avant que les problèmes climatiques ne fassent la une de journaux, la **ville de Fredericton** avait compris l'importance d'une bonne gestion environnementale. Depuis plus de dix ans, cette philosophie était un facteur inhérent des décisions et des activités de la municipalité. En 2000, la municipalité a pris un engagement formel à l'égard de cette philosophie lorsqu'elle s'est jointe aux Partenaires dans la protection du climat et qu'elle s'est embarquée dans un trajet dont le but ultime était de mettre de l'ordre dans sa propre gestion environnementale et de mesurer ses propres émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de réduire ces émissions de 20 pour cent d'ici 2010.

Dès les années 90, la ville de Fredericton tenait compte des aspects environnementaux dans ses décisions d'achat et opérationnelles. En outre, le Service du génie et des travaux publics a pris, à cette époque, des décisions environnementales empreintes de sagesse. Il a ainsi démontré son souci d'une bonne gestion environnementale, mais il a également permis que des économies soient réalisées et que des améliorations soient apportées à la sécurité des citoyens et des employés municipaux.

Il y a près de 20 ans, alors que la plupart des municipalités effectuaient toujours le marquage des voies de circulation à l'aide de peinture à l'huile, la ville de Fredericton a commencé à utiliser un produit à base d'eau. Ce fut l'une des premières municipalités en Amérique du Nord à adopter cette pratique, ce qui a permis une réduction de 70 pour cent des émissions de composé organique volatil (COV) relâchées dans l'atmosphère. Ce changement fit bouler de neige et encouragea tous les services à délaisser les produits à base d'huile en faveur de substituts à base d'eau plus sains et moins dommageables pour l'environnement. Cette petite décision représentait en fait une initiative visionnaire et l'élément déclencheur d'une vaste gamme d'initiatives environnementales et écoénergétiques qui ont été mises en oeuvre par la ville au cours de la dernière décennie.

Des mesures environnementales qui produisent de nombreux bénéfices

La ville a continué de faire preuve de leadership dans le domaine environnemental en démontrant de manière continue la nécessité et

l'obligation pour les municipalités de prendre les devants et de faire des changements qui sont tout aussi fondés sur les critères

environnementaux que sur les critères économiques et sociaux. Il existe de nombreux exemples d'initiatives qui répondent grandement à ces trois types de critères. Par exemple, le Service du génie et des travaux publics a mis en place la première initiative municipale visant la réduction de la marche au ralenti pour tous les véhicules et tout l'équipement du Service. Cette initiative a permis une réduction spectaculaire des émissions, ainsi qu'une réduction des coûts de carburant et d'entretien des véhicules, tout en assurant la pureté de l'air respirée par les employés et les résidents.

environnementaux que sur les critères économiques et sociaux. Il existe de nombreux exemples d'initiatives qui répondent grandement à ces trois types de critères. Par exemple, le Service du génie et des travaux publics a mis en place la première initiative municipale visant la réduction de la marche au ralenti pour tous les véhicules et tout l'équipement du Service. Cette initiative a permis une réduction spectaculaire des émissions, ainsi qu'une réduction des coûts de carburant et d'entretien des véhicules, tout en assurant la pureté de l'air respirée par les employés et les résidents.



Ces projets ont également été appliqués aux voies publiques. En 2005, un programme de rationalisation des réverbères a été lancé. En 2008, ce programme avait permis la réduction de la puissance de 872 des 4 000 appareils d'éclairage appartenant aux services publics et avait engendré des économies de 250 000 kilowattheures (kWh) par année. De plus, les nouvelles voies aménagées doivent avoir

des réverbères espacés de manière plus efficace et de puissance réduite. De 2000 à 2008, les émissions de GES associées aux nouveaux réverbères ont diminué de plus de 40 pour cent!

Le remplacement des feux de circulation à ampoules incandescentes par des ampoules à diode électroluminescente (DEL) s'est terminé en 2007. Donc, aujourd'hui, tous les feux de circulation de la ville sont plus efficaces. Cette initiative a engendré une réduction de 70 pour cent de la consommation énergétique et des économies d'environ 1 552 kWh par

(suite à la page 8)

(suite)

feu de circulation, par mois. Les feux de circulation DEL offrent de nombreux autres avantages, notamment une durée de vie utile plus longue de l'ampoule, un entretien moins fréquent, une meilleure sécurité étant donné qu'il n'y a aucune défaillance soudaine et une interférence réduite de la lumière du soleil.

Afin de reconnaître les initiatives innovatrices et efficaces de la ville de Fredericton, le Conseil canadien des ministres de l'environnement lui a remis en 2006 le Prix de prévention de la pollution pour la réduction des gaz à effet de serre. Fredericton a ainsi été la première municipalité au pays à recevoir ce prix depuis sa création en 1997.

Essai de mélanges de bitume tiède afin de réduire les émissions de GES

L'engagement de la ville de Fredericton en ce qui concerne la réduction des GES et l'adoption de solutions innovatrices et écologiques continue d'évoluer puisque des politiques et mesures ont été et seront adoptées afin de permettre à la collectivité de bien suivre la voie de la durabilité.

Un projet pilote sera donc lancé pour faire l'essai de mélanges de bitume tiède, une technologie qui est de plus en plus utilisée au pays. Pour chaque tonne de mélange produit, cette pratique diminue la consommation énergétique à l'usine de 20 à 35 pour cent et les émissions de GES de 20 à 35 pour cent. Elle engendre aussi de meilleures conditions de travail pour les employés et réduit la durée des travaux. La Division des voies publiques s'apprête à faire l'essai de ce

nouveau produit et s'engage à utiliser davantage de pratiques écologiques.

Toutes les initiatives environnementales mises en oeuvre au cours de la dernière décennie ont contribué à la réalisation de l'objectif global de la ville de Fredericton, qui consistait en une réduction de 20 pour cent des

émissions de GES produites par les opérations municipales d'ici 2010. De 2000 à 2008 – dernière année à laquelle les progrès ont été évalués, la ville a connu un rendement exceptionnel dans ce domaine en réduisant les émissions de GES produites par les opérations municipales de 17 pour cent, ce qui la place à trois pour cent de sa cible de 2010. Ce résultat, qui fait

l'objet de nombreux éloges au niveau national, a été possible grâce à la collaboration de tous les services et de toutes les divisions, chacun et chacune prenant de petites et de grandes décisions qui ont contribué à la réduction de l'empreinte environnementale de la ville.

Cependant, le trajet n'est pas terminé – de nombreux experts des changements climatiques vous diront qu'il ne fait que commencer. À la ville de Fredericton, qui arrivera bientôt à la fin de l'échéancier prévu pour la réduction de 20 pour cent de ses émissions de GES, le personnel est optimiste quant à l'atteinte de cet objectif. Surtout, les bases ont été solidement mises en place pour que Fredericton demeure sur la voie qui fera d'elle une collectivité vraiment durable.

Faire preuve de conscience environnementale n'est pas toujours le choix le plus facile pour les municipalités, mais, pour Fredericton, c'est le bon choix à faire. ☐

« Le remplacement des feux de circulation à ampoules incandescentes par des ampoules à diode électroluminescente (DEL) s'est terminé en 2007. Donc, aujourd'hui, tous les feux de circulation de la ville sont plus efficaces. »

FONDATION DE L'ATC

Les engagements atteignent 1,15 million de dollars

Grâce à la générosité de ses donateurs, les sommes remises à la Fondation de l'ATC ont atteint un sommet record en octobre lorsque les engagements financiers ont totalisé 1,15 million de dollars.

Avec 800 000 \$ distribués à ce jour, le programme de bourses d'études de la Fondation continue de promouvoir les études postsecondaires dans des disciplines liées aux transports et à rehausser le niveau de visibilité du secteur des transports au Canada.

La Fondation a ajouté trois nouveaux donateurs importants à sa liste : **Hatch Mott MacDonald Ltd.** et **Morrison Hershfield Limited** dans la catégorie Or et la **Esch Foundation** dans la catégorie Bronze.

En date de novembre, un certain nombre de donateurs avaient renouvelé leurs engagements pluriannuels : la **Compagnie 3M Canada, Delcan Corporation et Stantec Consulting Inc.** (Or), ainsi que **ISL Engineering and Land Services Ltd.** et la **municipalité régionale de Halifax** (Argent).

Demandes de bourses maintenant acceptées pour 2010-2011

Les membres sont invités à encourager la prochaine génération de professionnels canadiens des transports à présenter leurs demandes de bourses d'études collégiales, d'études universitaires de premier cycle et d'études supérieures. Des bourses de 3 000 \$ à 10 000 \$ seront remises.

Le formulaire de demande de bourses d'études de 2010-2011 et les critères d'admissibilité sont affichés sur le site Web www.atc-fondation.ca. La date limite de demande est le 12 février 2010.

La Fondation est à la recherche de bénévoles

En raison du succès connu par les initiatives de financement de la Fondation, il est prioritaire de mener à bien certains efforts de communication et de reconnaissance.

La Fondation est donc à la recherche de bénévoles qui se joindraient au Comité des communications de la Fondation et qui contribueraient à la mise en oeuvre de communications efficaces. Les membres intéressés peuvent adresser un message à foundation@tac-atc.ca pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet. ☐

Recommandations concernant la collecte de données de qualité supérieure sur le transport urbain de marchandises

Dans le cadre d'un projet de l'ATC, on a défini les grandes lignes du cadre de référence et du programme requis pour la collecte de données de qualité supérieure sur le transport urbain de marchandises au Canada.



Même si l'accent est mis sur le secteur urbain, le cadre de référence couvre également la collecte de données sur le transport interurbain de marchandises puisque la majeure partie des activités liées au transport interurbain des marchandises découlent d'activités urbaines, du moins par la destination ou l'origine des marchandises.

Les données sur le transport urbain de marchandises sont principalement requises pour les décisions de planification et d'investissement. Les praticiens du secteur des transports reconnaissent aussi la nécessité de disposer de données adéquates sur le transport des marchandises pour étudier les questions liées à la sécurité et aux techniques de la circulation, à la gestion de la demande et au transport durable, y compris les changements climatiques et, de plus en plus, la qualité de l'air et la santé publique.

Dans le cadre du projet, une enquête sur les besoins des usagers a été réalisée, et les résultats de cette enquête démontrent que de l'information détaillée doit être établie sur les caractéristiques des déplacements des marchandises, par exemple, l'origine et la destination des déplacements, les routes ou itinéraires, les horaires, le mode, l'heure de la journée, les variations saisonnières, la fréquence, le coût, le transfert intermodal, les émissions de gaz à effet de serre, le tonnage/volume et le type de marchandise transportée, ainsi que le type de véhicule.

L'enquête a également déterminé que des données étaient requises sur le flux des marchandises sur une grande étendue géographique. Il existe peu d'informations sur le flux interurbain, national, transfrontalier ou international de marchandises qui se déplacent sur la chaîne d'approvisionnement.

Des guides de bonnes pratiques et des normes et définitions standard pour tous les aspects des données sur le transport urbain de marchandises sont aussi requis, notamment sous forme d'enquêtes et de données auxiliaires comme des comptages de la circulation et des enquêtes sur les heures de déplacement.

	Enquêtes sur le flux des marchandises	Enquêtes origine-destination (déplacements)
Urbain	Edmonton, Calgary et région de Peel	Edmonton, Calgary et région de Peel
Interurbain	<i>Proposition</i>	Gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux – enquête routière nationale

De plus, l'enquête a démontré qu'un plus grand effort d'information et de sensibilisation devait être mené en ce qui concerne les questions liées au transport des marchandises, les bonnes pratiques de planification du transport des marchandises et l'application des données à la planification.

Le rapport de projet propose un cadre de référence pour la collecte de données de qualité supérieure sur le transport urbain des marchandises qui repose sur deux volets principaux :

- ◆ deux types d'enquête – enquêtes sur les déplacements origine-destination et enquêtes sur le flux des marchandises;
- ◆ échelle géographique, c'est-à-dire les secteurs urbains et les secteurs interurbains.

Ensemble, ces deux volets correspondent à un cadre de référence en quatre parties, comme l'illustre le tableau.


Le rapport de projet mentionne les efforts menés par trois municipalités canadiennes – Edmonton, Calgary et la municipalité

régionale de Peel (Ont.) – qui ont élaboré de bonnes pratiques pour la réalisation d'enquêtes sur le flux urbain des marchandises et d'enquêtes origine-destination. En ce qui concerne les bonnes pratiques de réalisation d'une enquête canadienne origine-destination en secteur interurbain, le rapport mentionne les efforts menés par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux qui réalisent conjointement une enquête routière nationale qui vise à combler les lacunes relativement aux données sur le camionnage lourd et à longue distance.

Aucune enquête sur le flux interurbain des marchandises n'est réalisée au Canada. Comme le propose le cadre de référence de l'ATC, l'enquête canadienne sur le flux interurbain des marchandises serait à l'image de l'enquête sur le flux des marchandises des États-Unis et élargirait aussi la portée de l'exercice américain.

Les résultats du projet de l'ATC proposent également une stratégie de mise en oeuvre afin que les besoins définis puissent être comblés et qu'un cadre de référence puisse être établi.

Mis de l'avant par le Comité permanent de la planification des transports et de la recherche du Conseil des transports urbains de l'ATC, ce projet a été exécuté par HDR I TRANS sous la supervision d'un comité directeur.

Le rapport de projet pourra bientôt être téléchargé gratuitement sur le site Web de l'ATC. Il sera disponible en anglais et en français. 

Une assistance exceptionnelle au congrès de 2009 de l'ATC à Vancouver!

Plus de 900 délégués ont assisté au congrès annuel de 2009 de l'ATC à Vancouver, ce qui en fait l'un des plus grands événements organisés par l'ATC depuis de nombreuses années.

Outre cette participation remarquable, 65 places d'exposant ont été louées dans le cadre du salon des produits et services des transports qui s'est tenu au cours du congrès.

Bien entendu, ces statistiques ne représentent qu'une facette du congrès de l'ATC qui s'est déroulé du 18 au 21 octobre. Les délégués et leurs accompagnateurs – environ 110 personnes – se souviendront de cet événement pour la variété des activités offertes, la fébrilité de la côte Ouest et la grande hospitalité de ses habitants.

Cet événement a offert aux participants un programme technique riche et varié de près de 45 séances, discussions en table ronde et ateliers, ainsi qu'une série de visites complémentaires de projets en développement ou récemment achevés, y compris une visite des installations olympiques et des infrastructures connexes. De nombreuses

activités, notamment la séance plénière d'ouverture, ont exploré le thème du congrès, *Les transports dans un climat de changement*.

De plus, environ 50 réunions de conseils et de comités ont eu lieu au cours de la période précédant le congrès et au début de celui-ci.

Les co-hôtes du congrès étaient le **ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique**, la **ville de Vancouver** et **TransLink** (Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique). À l'occasion de cet événement, ils ont organisé diverses activités sociales et autres et ont offert des services qui ont été fort appréciés par les participants. Les personnes accompagnantes ont pleinement profité du programme qui leur était destiné. En outre, une soirée mémorable s'est tenue à l'Aquarium de Vancouver.

L'équipe organisatrice locale et les nombreux bénévoles, qui ont fait preuve d'un grand enthousiasme, étaient dirigés par la gestionnaire de projet Tracy Houser du ministère provincial. ☐

La présidente du congrès, **Shirley Bond**, ministre des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, a traité des transports dans un climat de changement lors de la séance plénière d'ouverture. Cette séance était présidée par **John Law**, sous-ministre de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan, qui a ensuite été réélu pour un second mandat à titre de président de l'ATC.



Les participants attendent avec impatience de pouvoir goûter le dim sum offert à la réception d'accueil.



D'autres personnes de marque ont aussi pris la parole à la séance plénière d'ouverture, dont (de gauche à droite) **Gary Liddle**, administrateur général de VicRoads et vice-président d'Austroroads, **John Horsley**, directeur général de l'American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), et **Thomas Prendergast**, président-directeur général de TransLink.



Le prix pour le meilleur stand d'exposant au congrès de Vancouver a été remis à **ARMTEC**.

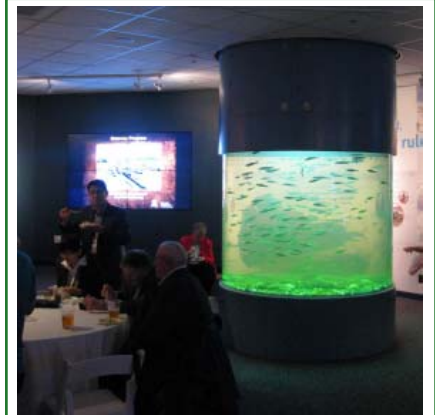


Le président de l'ATC, **John Law** (à gauche), serre la main de Louis Ranger, ancien sous-ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui a reçu le titre de membre honoraire à vie de l'ATC pour sa grande contribution au développement du secteur des transports au Canada.

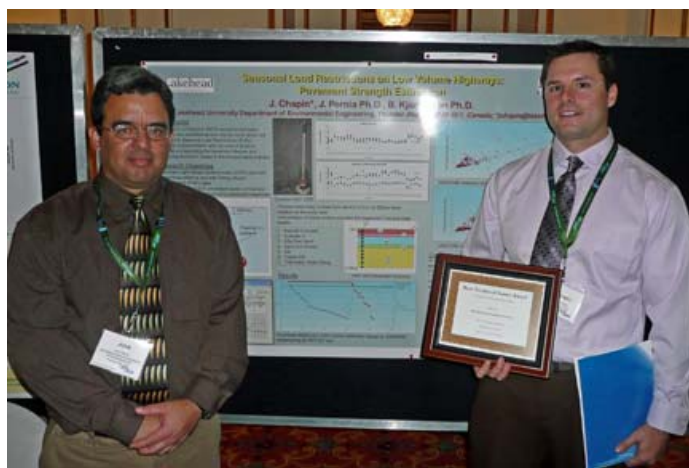


Les panneaux tenus par des bénévoles locaux fournissent un bon aperçu des visites techniques organisées pour les délégués.

Robert Boutilier, directeur de la ville d'Edmonton, a reçu le prix du tirage organisé pour les délégués qui ont participé au sondage en ligne réalisé après l'événement. Il s'est donc mérité la sculpture originale d'un inukshuk qui a été réalisée pour Vancouver 2010.



Les délégués et les personnes accompagnantes ont vu de gros et de petits poissons, ainsi que quelques loutres, lorsqu'ils ont « exploré le fond océanique » lors de la soirée tenue à l'Aquarium de Vancouver. Les participants ont pu visiter le plus grand aquarium au pays et ils en ont bien profité!



Une affiche intitulée « Restrictions de charge saisonnières sur les routes à faible débit : Estimation de la force de la chaussée » a été choisie en tant que meilleure contribution lors de la séance d'affichage sur les chaussées. L'auteur de cette affiche est **Jeffrey Chapin** (à droite), un étudiant diplômé, et les coauteurs sont **Juan Pernia** (à gauche), professeur adjoint, et **Bruce Kjartanson**, professeur agrégé, tous de l'Université Lakehead à Thunder Bay.

Les récipiendaires des autres prix de l'ATC sont indiqués sur le site Web de l'ATC (voir le lien sur la page d'accueil). Le numéro de l'automne des *Nouvelles de l'ATC* de 2009 présente également des articles sur les gagnants de certains prix importants.



Les tambours de la nation Squamish des quatre Premières Nations hôtes souhaitent la bienvenue aux invités du banquet annuel.

Chapeau aux récipiendaires des Prix canadiens en transports de 2009!

Cette année, les Prix canadiens en transports ont été remis à six lauréats dans le cadre du banquet de clôture du congrès annuel de 2009 de l'ATC.

Au nombre des lauréats figurait Andrew Horosko, ancien sous-ministre de l'Infrastructure et des Transports du Manitoba, qui a été nommé Personnalité de l'année dans le domaine des transports.

Lancé en 2005 grâce au soutien de **Transports Canada**, le Programme canadien des prix en transports (PCPT) vise à reconnaître le leadership, l'excellence et les réalisations dans tous les modes et segments du secteur des transports.

De concert avec le président de l'ATC, **John Law**, sous-ministre de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan, le ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada **John Baird** a souligné que les lauréats s'étaient non seulement distingués dans leurs champs d'expertise, mais qu'ils avaient également grandement contribué au secteur des transports au Canada.

Un jury indépendant de juges représentant divers modes de transport a choisi les récipiendaires après avoir examiné les candidatures reçues de plusieurs régions du Canada.

Andrew Horosko a reçu le Prix de la Personnalité de l'année 2009 dans le domaine des transports en reconnaissance du leadership dont il a fait preuve au fil de sa vie professionnelle, leadership qui a contribué à l'amélioration ou à l'avancement de l'industrie des transports dans son ensemble ou encore d'un de ses modes ou segments.

Pendant plus de 33 ans, M. Horosko a contribué de façon importante au développement et à l'avancement de l'industrie des transports du Manitoba et du Canada sur le marché mondial.

Sa vision de planification et de gestion des infrastructures de transport lui a permis d'acquérir une réputation exceptionnelle d'excellence professionnelle et de leadership dans le secteur des transports aux niveaux national et international.

M. Horosko, qui a déjà été président de l'ATC, a récemment pris sa retraite du ministère de l'**Infrastructure et des Transports du Manitoba**, où il a occupé le poste de sous-ministre pendant 16 ans. Dans le cadre de ses fonctions, il a dirigé l'effort important de transition et d'expansion des responsabilités ministérielles qui a contribué à la croissance durable, sociale et économique de la province.

M. Horosko a aidé le personnel à concevoir des méthodes innovatrices permettant au Ministère d'assurer le maintien d'infrastructures et de services publics sécuritaires et efficaces.

Ces méthodes comprennent des programmes uniques pour le recrutement, la formation et la conservation du personnel, des initiatives d'éducation en collaboration avec les collègues et les universités dans les disciplines d'ingénierie, ainsi que des occasions de perfectionnement professionnel continu pour les cadres supérieurs du Ministère.

M. Horosko a également contribué à l'avancement des stratégies de commerce et de transport internationaux et à la coordination des

ressources ministérielles consacrées à la création de la plus grande initiative d'infrastructure jamais mise en oeuvre au Manitoba.

Deux Prix d'excellence ont été remis pendant le banquet de l'ATC. Le Prix d'excellence souligne une contribution exceptionnelle à l'amélioration de l'industrie des transports pendant plusieurs années, et notamment dans des domaines comme la sécurité, le développement durable, la recherche, la technologie, l'élaboration de politiques ou encore de stratégies d'entreprise.

Andrew Horosko, ancien sous-ministre de l'Infrastructure et des Transports du Manitoba, a été nommé Personnalité de l'année dans le domaine des transports pour 2009. M. Horosko a reçu cet hommage pour avoir contribué pendant près de 35 ans au développement et à l'avancement du secteur des transports au Manitoba et à travers le Canada.



Le premier prix a été remis à **Mavis Johnson** pour avoir appliqué sa vaste expérience en sécurité routière à la mise en place de programmes d'éducation importants.

Possédant plus de 40 ans d'expérience en élaboration et en gestion de programmes de génie, d'exécution et d'éducation, Mme Johnson a créé le **Canadian Traffic Safety Institute** en 2005. À titre de présidente de cette organisation de Burnaby, en Colombie-Britannique, elle a orchestré un rapport d'étape sur la stratégie de sécurité routière du Canada – *Vision sécurité routière 2010* – pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Mme Johnson a travaillé à titre d'experte-conseil pour la mise en place du plan de la sécurité routière de l'Alberta et a élaboré un cadre stratégique de sécurité routière pour la Nouvelle-Écosse. Elle a également collaboré à titre d'experte-conseil à de nombreux projets internationaux.

Sheri Plewes a reçu le deuxième Prix d'excellence pour sa grande contribution à la planification des transports dans la région de Vancouver.

À titre de vice-présidente de la gestion des immobilisations et de l'ingénierie de **TransLink** (Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique), Mme Plewes a dirigé l'élaboration de la stratégie à long terme de la région, *Transport 2040*, en 2008. Elle a également supervisé la création du plan de dix ans *TransLink 2010*, qui prévoit la mise en oeuvre d'un programme d'investissement dynamique dans plusieurs modes de service.



Sheri Plewes (deuxième à droite), vice-présidente de la gestion des immobilisations et de l'ingénierie de TransLink (Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique), a reçu le Prix d'excellence, qui lui a été remis par l'honorable **John Baird** (à droite), ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, la présidente du congrès **Shirley Bond** et le président de l'ATC **John Law**.

Mme Plewes était enfin responsable de la mise en application d'un programme d'immobilisations de 2,5 milliards de dollars pour l'acquisition d'autobus et de voitures de métro, la construction de nouveaux centres d'exploitation et d'entretien de véhicules de transport en commun et l'administration de programmes de financement des routes.

Les lauréats du Prix de réalisation de 2009 sont **Aziz Amiri**, en reconnaissance de sa contribution à la sécurité routière au Québec, et **Fred Cummings**, pour sa contribution à l'amélioration du réseau de transport de la Colombie-Britannique.

En faisant preuve d'innovation et d'initiative dans le cadre d'un projet ou d'un programme donné, les candidats à ce prix doivent avoir réalisé des améliorations concrètes et mesurables s'accompagnant d'avantages importants et durables dans le domaine des transports.

Ingénieur de projets spécialisés en mécanique des chaussées au **ministère des Transports du Québec** depuis 1982, M. Amiri a réalisé des travaux sur les mesures d'adhérence sur les routes de gravier et les chaussées enneigées qui ont grandement contribué à la baisse du nombre d'accidents sur les surfaces à adhérence réduite. Grâce à son niveau académique ainsi qu'à ses réalisations approfondies appliquées et originales, il a également élaboré des solutions innovatrices aux problèmes de rendement structurel et fonctionnel afin d'améliorer la compétitivité du réseau routier du Québec.

M. Amiri est l'auteur de nombreuses études fondamentales et appliquées et d'expertises d'envergure dont sa contribution à l'Étude de performance antidérapante des chaussées.

À titre de vice-président de projets de construction majeurs de **TransLink** depuis 2006, Fred Cummings a dirigé les efforts de cette organisation dans le cadre du projet de transport en commun rapide Canada Line, et il travaille actuellement à la réalisation du projet Evergreen Line et au remplacement du pont Pattullo.

Depuis 2002, M. Cummings supervisait le développement et la construction du pont Golden Ears de Vancouver, qui a été ouvert à la circulation en juin dernier. Ce projet s'est mérité plusieurs prix pour son approche créatrice en matière de développement d'infrastructures de transport.


Cette initiative a eu des retombées économiques directes de plus d'un milliard de dollars. Les plans de ce pont à haubans prévoyaient l'aménagement d'une travée de six voies du péage électronique et d'un réseau routier amélioré de 13 kilomètres, ainsi que l'aménagement d'installations pour piétons et cyclistes.

Abd El Halim Omar Abd El Halim a reçu le Prix du mérite pédagogique, qui reconnaît une contribution de longue date à l'avancement de l'enseignement dans le secteur des transports ainsi qu'à la formation des futurs dirigeants du secteur.

M. Halim est professeur et président du Département de génie civil et environnemental à l'**Université Carleton**, à Ottawa. En 1987, il a été nommé directeur du Centre d'information et de développement de la recherche sur les matériaux géosynthétiques de l'Université.

M. Halim a fait de l'Université Carleton l'un des principaux centres internationaux de recherche sur l'ingénierie des transports, les chaussées d'asphalte et les matériaux géosynthétiques.

Il a récemment dirigé la conception de deux nouveaux programmes d'études pour cette université. Le premier est un programme de maîtrise en protection des infrastructures et en sécurité internationale, et le deuxième, un programme de baccalauréat sur la conservation et la durabilité de l'ingénierie.

M. Halim est l'inventeur du compresseur à asphalte AMIR. Son équipe de recherche a récemment terminé la conception et la fabrication d'un appareil perfectionné de deuxième génération pour la réalisation d'essais d'asphalte sur place. 

NOUVEAUX MEMBRES

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

Capital Regional District

Victoria, BC

Malcolm MacPhail, Senior Transportation Planner

INIT inc.

Île-des-Soeurs (QC)

Nathalie Zaidi, présidente et chef de la direction

Mahya Intelligent Transportation Systems

Tehran, Iran

Masoud Zadeh, Chairman of the Board

Remsoft

Fredericton, NB

Greg Singleton, Director, Business Development

Joe Angelo

Belleville, ON

Jonathan Palmer

Langley, BC

MODÈLE DE GESTION DES PROJETS PARRAINÉS DE L'ATC – DIX ANS PLUS TARD

Après près de dix ans d'expérience acquise en ce qui concerne le modèle des projets parrainés, le plan d'affaires actuel de l'ATC recommande que cette approche soit revue.

Les premiers projets parrainés ont été réalisés en 2000-2001 sous l'égide du Conseil des ingénieurs en chef. Cette année-là, quatre projets ont été mis en oeuvre grâce à des fonds d'un peu moins de 250 000 \$ fournis par huit parrains seulement. Depuis, tous les conseils de l'ATC ont mis en oeuvre des projets parrainés, plus de 60 projets ont été lancés et plus de 5 millions de dollars ont été versés par une vaste gamme de membres et de non-membres de l'Association.

En 2009-2010 seulement, 16 projets parrainés ont été entrepris grâce à une contribution financière prévue de près de 1,5 million de dollars.

Tout en tenant compte du succès connu par cette approche, le nouveau plan d'affaires de l'ATC recommande qu'un examen soit réalisé afin de déterminer s'il est nécessaire et approprié d'améliorer le processus d'élaboration de projets sans changer les caractéristiques fondamentales du modèle.

Rôle et contribution de l'ATC dans le cadre des projets parrainés

La réussite du modèle des projets parrainés est en grande partie attribuable à l'environnement fertile de l'ATC dans lequel les projets de collaboration sont conçus et réalisés puisque cet environnement :

- ◆ fournit diverses tribunes aux professionnels des transports afin qu'ils puissent partager leurs perspectives et définir les projets ou questions d'intérêt commun;
- ◆ permet le maintien d'un réseau d'experts qui sont des chefs de file dans le secteur des transports et qui contribuent aux projets ou qui les valident;
- ◆ établit un mécanisme institutionnel pour la mise en commun des ressources, ainsi que pour l'impartition et la gestion des initiatives de collaboration;
- ◆ peut compter sur un personnel professionnel pour gérer ou réaliser des projets;

- ◆ est un gage de crédibilité sur la scène canadienne et internationale des transports.

Le modèle mis en pratique

Tous les comités, groupes de travail, groupes d'études et conseils de l'ATC peuvent réaliser des projets parrainés.

Le processus débute habituellement par l'établissement d'une question et de la nécessité d'effectuer des recherches sur ce sujet ou de créer un produit en particulier. L'idée peut être présentée par une personne en particulier ou à la suite d'une réunion de groupe.

Une courte description du projet proposé, qui indique la recherche ou le produit requis, est rédigée. Il n'existe aucun format prescrit pour la description, mais un formulaire de proposition de projet est offert sur le site Web de l'ATC pour aider les particuliers et groupes qui désirent proposer des projets. Le formulaire suggère que l'on tienne compte des principaux objectifs qui doivent être réalisés, des principales tâches qui doivent être exécutées et des éléments livrables qui sont prévus.

Si un projet est proposé par un comité, un conseil doit superviser le projet. Les ressources requises pour le projet doivent alors être présentées. Les membres du comité et du conseil doivent également s'entendre sur la valeur de la tâche de l'expert-conseil et sur la durée du contrat.

Le Secrétariat de l'ATC évalue les coûts additionnels requis pour réaliser le projet, soit les coûts de traduction, du temps consacré par le personnel et des réunions qui devront être tenues, d'après la durée prévue du projet. Tous les budgets des projets parrainés doivent reposer sur la méthode du coût complet qui tient compte des ressources devant être fournies par le Secrétariat. Il s'agit d'un principe fondamental de ce système.

Le Secrétariat rassemble l'information sur tous les projets recommandés et approuvés par les conseils et les groupes de travail et il la transmet au Comité de direction du Conseil d'administration de l'ATC aux fins d'approbation. Cet examen doit être effectué pour tous les travaux réalisés au nom de l'ATC afin que le mandat de l'Association soit respecté et qu'aucune position de principe ne

soit défendue.

Le Secrétariat distribue aux parrains potentiels les descriptions des projets et les exigences budgétaires à propos de toutes les initiatives proposées. Il invite les membres des conseils et des comités, ainsi que d'autres organisations qui ont des intérêts connexes, à contribuer financièrement à un ou plusieurs projets. Les parrains déterminent leur niveau d'intérêt à l'égard du projet proposé et précisent la contribution financière qu'ils peuvent y apporter. Aucun montant n'est établi au préalable en ce qui concerne la contribution d'un parrain ni en ce qui concerne un projet.

Lorsque les fonds suffisants sont confirmés, le projet est lancé. Les parrains sont invités à nommer des représentants au sein du comité directeur de projet (CDP).

Le modèle des projets parrainés repose sur un autre principe fondamental selon lequel les parrains doivent conserver le contrôle de la gestion et de la mise en oeuvre de l'initiative. Ce contrôle est exercé par l'entremise du CDP, qui est entièrement composé de représentants des parrains du projet.

Si les fonds requis pour la réalisation d'un projet n'ont pas été confirmés après une certaine période, le Secrétariat demandera conseil auprès de l'initiateur du projet afin de déterminer les prochaines étapes. On pourra alors faire appel à d'autres parrains potentiels afin d'obtenir les fonds requis. Dans certains cas, le CDP peut être créé afin de déterminer si les fonds confirmés sont suffisants pour réaliser une partie des travaux proposés à l'origine.

Le CDP conserve le droit et la responsabilité de décider si un projet sera réalisé à l'aide des fonds qui sont disponibles. Les autres droits et responsabilités des parrains de projets sont décrits sur le site Web de l'ATC.

Par l'entremise des représentants qui sont nommés au comité directeur de projet, les parrains supervisent la mise en oeuvre d'une initiative.

Le CDP a les responsabilités suivantes :

- ◆ élaborer le cadre de référence du projet;
- ◆ examiner les propositions de projet et sélectionner un expert-conseil;

- ◆ accuser réception des rapports d'étape du personnel de gestion de l'ATC;
- ◆ accuser réception des documents préliminaires produits par l'expert-conseil;
- ◆ présenter des commentaires et des conseils sur les travaux en cours;
- ◆ veiller à ce que les travaux soient exécutés conformément aux échéanciers et au budget convenus.

Le CDP a également le pouvoir d'accepter ou de rejeter les éléments livrables finaux du projet au nom des parrains. De plus, les conseils et comités de l'ATC doivent approuver un produit avant qu'il ne soit publié au nom de l'ATC.

Amélioration du modèle

Même si certains membres de comités de l'ATC sont d'avis que le temps requis pour

confirmer le financement d'un projet est trop long, d'autres appuient fortement ce processus. Ces derniers expliquent que lorsqu'on compare l'approche des projets parrainés au système qu'il a remplacé, on constate que les projets progressent plus rapidement de la conception au lancement.


Certains affirment aussi que le système des projets parrainés répond mieux aux priorités des membres et des parrains et que l'acceptation et le refus du financement d'un projet constituent un indicateur efficace de la valeur de l'initiative proposée.

Des efforts sont tout de même menés pour simplifier et améliorer le processus. Après les réunions du printemps et de l'automne 2009, dans le but d'aider les parrains potentiels à examiner les projets et à établir leurs priorités, on leur a distribué un document consolidé décrivant tous les projets de l'ATC pour lesquels des fonds étaient sollicités. Cette approche a remplacé la pratique de

sollicitation auprès des parrains pour qu'ils examinent un ou deux projets à la fois.

De plus, la liste des parrains potentiels est maintenant plus longue et elle comprend des municipalités, des associations et des organisations du secteur privé, lesquelles s'ajoutent aux gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral membres de l'ATC.

Les prochaines étapes comprendront un examen des coûts associés aux projets parrainés, lequel devra faire en sorte que tous les aspects des travaux soient exécutés de la manière la plus efficace et la plus efficiente possible.

Afin d'obtenir de plus amples renseignements sur les projets parrainés de l'ATC, veuillez consulter la section des projets parrainés sur le site Web de l'ATC. Outre le matériel expliquant la procédure, cette section contient de l'information sur les projets à l'étude et sur les projets en cours. 

Le mandat du Groupe de travail sur les changements climatiques est renouvelé

Tous les conseils de l'ATC ayant manifesté leur appui aux activités du Groupe de travail sur les changements climatiques, le Conseil d'administration a renouvelé le mandat de ce groupe.

Le mandat d'origine devait prendre fin en avril 2010, mais le Groupe de travail pourra maintenant poursuivre ses travaux au moins jusqu'en avril 2012, alors qu'un examen de sa structure et de son plan de travail sera réalisé.

Le Groupe de travail encourage la discussion sur la question des changements climatiques. Ses cinq priorités clés sont les suivantes :

- ◆ informer les conseils, les comités et les membres de l'ATC de l'importance du problème des changements climatiques et de ses conséquences;
- ◆ exercer un rôle de leadership auprès des comités et des conseils;
- ◆ faire prendre conscience de l'importance de disposer de données de grande qualité et de renseignements descriptifs sur les changements climatiques;
- ◆ mettre l'accent sur les incidences économiques des changements climatiques;
- ◆ tenir compte de l'atténuation des changements climatiques et de

l'adaptation aux changements climatiques en ce qui concerne les produits de l'ATC, spécialement les lignes directrices techniques et les publications sur les bonnes pratiques.


Le Groupe de travail est composé de représentants de chacun des quatre conseils de l'ATC, ainsi que de représentants additionnels pour assurer un bon équilibre géographique et sectoriel. Afin d'encourager l'échange d'informations, on a également invité chacun des comités permanents de l'ATC à nommer un « ami » au sein du Groupe de travail. Ces amis recevront des mises à jour périodiques sur les travaux du Groupe et seront invités, de temps à autre, à assister aux réunions du Groupe.

Le Groupe de travail espère que les conseils et comités intégreront la question des changements climatiques à leurs discussions et projets. L'objectif qu'on se donne est que les changements climatiques ne soient pas traités de manière distincte. On voudrait plutôt que cette question soit systématiquement prise en considération dans chaque question examinée et que chaque projet tienne compte des effets des changements climatiques, de l'atténuation de ces changements, de l'adaptation à ces changements et de leurs coûts, au besoin. En bref, le Groupe de travail

croit que les changements climatiques devraient faire partie de la culture de l'ATC.

Dans le cadre de ses activités, le Groupe de travail a élargi la base de données de l'ATC sur les pratiques en vigueur et les innovations, laquelle peut être consultée sur le site Web de l'Association, sous la rubrique Centre de ressources. Cette base de données comprend maintenant de l'information sur une vaste gamme de sujets liés aux changements climatiques. Les membres de l'ATC sont invités à consulter la foule d'informations contenue dans la base de données et à recommander d'autres sources d'information en communiquant avec le bibliothécaire de l'ATC à tis@tac-atc.ca.

Le Groupe de travail encourage enfin les membres de l'Association à soumettre des articles sur des sujets liés aux changements climatiques pour publication dans les *Nouvelles de l'ATC*. Un article soumis par la ville de Fredericton est publié dans le présent numéro de ce bulletin.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Groupe de travail, y compris la mise à jour de l'automne 2009 sur les activités du Groupe, veuillez consulter la section Conseils et comités. 

L'ATC actualise sa politique de prix pour ses publications

Les versions papier, électronique et CD de toute nouvelle publication de l'ATC seront maintenant offertes au même prix.

Récemment adoptée par le Conseil d'administration de l'ATC, cette nouvelle politique de prix repose sur la valeur du contenu des publications de l'Association et reflète aussi l'approche adoptée par des organisations semblables.

Les publications sont les réalisations les plus visibles qui découlent du programme technique de l'ATC et elles constituent une source d'information de valeur pour les membres et le milieu des transports dans son ensemble.

Puisque les publications électroniques prennent de plus en plus d'importance et que toutes les nouvelles publications qui peuvent être offertes en version électronique ne seront un jour plus offertes en version papier, il était essentiel d'adopter une politique plus explicite pour les publications électroniques. L'ATC a

donc examiné la question et a déterminé qu'une mise à jour globale de la politique de prix était requise.


La politique de prix des publications de l'ATC repose sur la méthode de la valeur du marché, en vertu de laquelle plusieurs facteurs sont pondérés, y compris le nombre de pages, la valeur perçue et la nature de la publication, avant le calcul du prix final pour les membres et les non-membres. Dans la plupart des cas, le prix fixé pour une publication en particulier varie selon le format choisi, c'est-à-dire sur CD ou sur copie papier.

Les recherches ont démontré que des organisations semblables à l'ATC vendent les différentes versions de leurs publications au même prix ou à un prix semblable.

Reconnaissant que la valeur d'une publication est directement associée à l'information qu'elle contient, peu importe le format dans lequel cette information est présentée, le

Conseil d'administration de l'ATC a approuvé une nouvelle politique de prix pour toutes les nouvelles publications, politique qui demeurera fondée sur le principe de la valeur du marché.

À compter d'aujourd'hui et au fur et à mesure que de nouvelles publications seront offertes, les versions papier et CD de toutes les publications seront offertes au même prix. Les prix des publications existantes ne seront toutefois pas modifiés et les autres politiques de prix comme celle sur les réductions accordées pour de grandes quantités demeureront les mêmes.

L'ATC vient de publier la nouvelle version de son catalogue de publications, qui fournit des renseignements détaillés sur de nombreux manuels, guides et documents d'information techniques, y compris les titres les plus récents. Une version PDF de ce catalogue peut maintenant être consultée à la librairie en ligne de l'ATC. 

Témoignage d'une plus grande reconnaissance aux bénévoles de l'ATC et à leurs employeurs

Le Conseil d'administration de l'ATC a adopté l'énoncé d'une valeur qui reconnaît les contributions faites par les bénévoles de l'ATC et leurs employeurs.

Les valeurs de l'ATC comprendront maintenant un cinquième énoncé :

EXCELLENCE – *L'ATC est déterminée à poursuivre l'excellence.*

- ◆ En s'efforçant continuellement d'innover et de rechercher des moyens d'apporter des améliorations, l'ATC s'engage à offrir l'excellence en matière de création de savoir et d'élaboration de pratiques.

RESPECT – *L'ATC respecte à la fois les gens et leurs idées.*

- ◆ L'ATC s'efforce continuellement d'instaurer un environnement de collaboration respectant les valeurs et le bien-fondé des travaux des autres personnes avec lesquelles elle collabore.


INTÉGRITÉ – *L'ATC fait preuve d'intégrité en toutes circonstances.*

- ◆ L'Association exerce ses activités selon les règles acceptées de déontologie et elle s'efforce de faire preuve de transparence, d'honnêteté et d'équité dans toutes ses activités.

OBLIGATION DE RENDRE COMPTE – *L'ATC rend compte à ses membres.*

- ◆ L'organisation rend compte de ses activités à ses membres, et ce selon les termes mêmes de l'énoncé de sa mission.

RECONNAISSANCE – *L'ATC apprécie la contribution importante de ses bénévoles.*

- ◆ L'ATC cherche toujours à reconnaître le travail exceptionnel et le dévouement de ses bénévoles, ainsi que le soutien qui leur est fourni par leurs employeurs. 

EN VEDETTE

John Forster a été nommé sous-ministre délégué d'Infrastructure Canada.

Andrew Treusch est maintenant sous-ministre délégué de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Paul May est le nouvel ingénieur en chef de la Société des transports en commun de la région de York, en Ontario.


Mark Brightman a remplacé **Brian Conlin** en tant que président des opérations canadiennes de Golder Associates Ltd.

Cathy Roberston est maintenant directrice de l'entretien des routes et des parcs de la ville de Burlington.

John Gamble est le nouveau président de l'Association des firmes d'ingénieurs-conseils – Canada, anciennement l'Association des firmes d'ingénieurs-conseils du Canada.

Kornell Musci travaille maintenant à la ville d'Ottawa à titre d'ingénieur principal de projet.

Larry Koehle, directeur des travaux publics et de l'ingénierie de la ville de Caledon, en Ontario, a été élu président de l'American Public Works Association.

John Niedra, directeur des services de transport du district Etobicoke-York, dans la ville de Toronto, s'est subitement éteint à la fin du mois d'octobre. Collaborateur de longue date de l'ATC, il était membre du Conseil des ingénieurs en chef et du Groupe de travail sur les changements climatiques. 

ÉVÉNEMENTS À VENIR ~ 2010

89^e assemblée annuelle du Transportation Research Board

Du 10 au 14 janvier,
à Washington, DC
Tél. : 202-334-2934
www.trb.org/meeting

Congrès international ATEC – ITS France

Les 3 et 4 février,
à Versailles, France
www.atec-itsfrance.net

XIII^e congrès international de la viabilité hivernale

Du 8 au 11 février,
à Québec (Québec)
Tél. : 418-658-6755
www.aiprcquebec2010.org

Conférence sur les collectivités durables

Du 10 au 12 février,
à Ottawa (Ontario)
Tél. : 613-907-6349
http://gmf.fcm.ca/Sustainable_Communities_Conferences

8^e sommet annuel sur les transports urbains

Les 2 et 3 mars,
à Toronto (Ontario)
Tél. : 866-298-9343
www.strategyinstitute.com

Conférence technique de l'Institute of Transportation Engineers

Du 14 au 17 mars,
à Savannah (Georgie)
www.ite.org/Conference/default.asp

Congrès annuel de l'Association canadienne de la construction

Du 16 au 22 mars,
à Fort Lauderdale (Floride)
Tél. : 613-236-9455
www.cca-acc.com

Congrès annuel de l'Association québécoise du transport et des routes

Du 29 au 31 mars,
à Québec (Québec)
Tél. : 514-523-6444
www.aqtr.qc.ca

Réunions techniques du printemps de l'ATC

Du 8 au 12 avril,
à Ottawa (Ontario)
Tél. : 613-736-1350
www.tac-atc.ca

Conférence 2010 sur la conception-construction en transports

Du 21 au 23 avril,
à Dallas (Texas)
Tél. : 202-686-6614
www.designbuildtransportation.com

Congrès annuel de l'Association canadienne du transport urbain

Du 15 au 19 mai,
à Ottawa (Ontario)
Tél. : 416-365-9800
www.cutaactu.ca

16^e congrès mondial de la Fédération routière internationale

Du 25 au 28 mai,
à Lisbonne, Portugal
www.irf2010.com

4^e foire commerciale Intertraffic de la Chine

Du 26 au 28 mai,
à Pékin, Chine
www.intertraffic.com

Congrès annuel de la Fédération canadienne des municipalités

Du 28 au 31 mai,
à Toronto (Ontario)
Tél. : 613-907-6212
www.fcm.ca/

Congrès annuel du Groupe de recherches sur les transports au Canada

Du 30 mai au 2 juin,
à Toronto (Ontario)
Tél. : 519-421-9701
www.ctrf.ca

Congrès annuel de la Société canadienne de génie civil

Du 9 au 12 juin,
à Winnipeg (Manitoba)
Tél. : 514-933-2634
www.csce.ca/2010/annual/

Congrès et exposition annuels de l'ATC

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

Échéance de présentation des projets de communication : le 26 janvier

Des fonds sont mis de côté pour le centenaire de l'ATC

Le Conseil d'administration de l'ATC a récemment affecté les fonds requis pour la planification et le déroulement des célébrations du centenaire de l'ATC en 2014.

Le montant approximatif total requis pour les activités du centenaire a été mis de côté dans les réserves sans restriction de l'ATC, sous condition d'obtenir l'approbation subséquente des montants du budget annuel soumis au Conseil.

Cette mesure a été recommandée par le nouveau Comité de supervision du centenaire de l'ATC, dont le mandat a également été approuvé par le Conseil à sa réunion d'octobre.

Dans sa présentation au Conseil d'administration, le Comité de supervision du centenaire a affirmé qu'il appuyait le cadre de planification et le modèle de financement des célébrations du centenaire qui ont reçu l'approbation de principe des administrateurs de l'ATC au printemps dernier.

Élaboré par un expert-conseil en relations publiques, ce plan prévoit une série d'activités, dont certaines initiatives commanditées, pour marquer le 100^e anniversaire de l'ATC. Les célébrations mettront l'accent sur les réalisations passées et présentes de l'organisation, ainsi que sur le rôle important des transports dans le développement social et économique du Canada. 

Préparation du Guide de conception et de gestion des actifs en chaussées

Les travaux de mise à jour du guide de l'ATC sur la conception et la gestion des chaussées sont en cours.

Le nouveau guide aura pour but de réunir un savoir exhaustif en conception et gestion des chaussées au Canada et de proposer de bonnes pratiques de conception et de gestion.

Depuis sa publication en 1997, de nouvelles techniques innovatrices sont apparues et la base des connaissances sur le sujet s'est fortement enrichie. Afin de répondre aux besoins des ingénieurs et des technologues des secteurs public et privé et aux besoins des chercheurs universitaires, le guide comprendra de l'information à jour sur les approches les plus récentes et les plus pratiques en matière de conception et de gestion des chaussées en milieu urbain et rural.

Les principales mises à jour de l'ouvrage porteront notamment sur les points suivants : les infrastructures, la gestion des actifs, l'évaluation des actifs, les méthodes de conception structurale des chaussées, y compris les méthodes mécanisto-empiriques, et les matériaux tels que les mélanges de bitume tiède, le béton perméable et les concepts « verts » de chaussées.

Le nouveau guide sera un ouvrage pratique et facile à utiliser qui s'adressera aux praticiens responsables de la conception, de la construction, de la réfection et de la gestion des chaussées.

Le comité directeur du projet a élaboré le cadre de référence pour la préparation du *Guide de conception et de gestion des actifs en chaussées*, et il a aussi choisi un consortium de consultation pour exécuter les travaux.

Ce consortium est composé de huit organisations : **Applied Research Associates Inc.**, **EBA Engineering Consultants Ltd.**, **Golder Associates Ltd.**, **Stantec Consulting Ltd.**, ainsi que l'**Université de Calgary**, l'**Université Laval**, l'**Université de la Saskatchewan** et l'**Université de Waterloo**. Le consortium est dirigé par Susan Tighe de l'Université de Waterloo.

Le comité directeur du projet examine actuellement une enquête auprès d'organismes publics, d'entreprises privées et d'établissements universitaires qui sont directement concernés par la gestion des routes, des chaussées et des actifs.

Ce projet devrait être achevé à l'automne 2011. 



L'étude sur les collisions de la route en milieu urbain est maintenant terminée

L'ATC publiera sous peu un rapport d'étude sur les mesures d'accommodement sécuritaires pour les usagers vulnérables de la route et les véhicules commerciaux dans les zones urbaines.

Malgré leur fréquence peu élevée, les collisions entre les usagers vulnérables de la route et les véhicules commerciaux dans les villes canadiennes sont problématiques en raison de leur gravité potentielle. Toutefois, la nature et les caractéristiques de ces collisions sont méconnues, et seulement un petit nombre d'études se penchent sur les questions directement liées aux collisions entre les usagers vulnérables de la route et les véhicules commerciaux.

L'étude de l'ATC a été menée pour déterminer les caractéristiques de ces collisions et définir les mesures de prévention potentielles qui peuvent faire l'objet d'un examen approfondi.

L'étude a débuté par une analyse documentaire visant à parfaire la compréhension de la nature des collisions entre les usagers vulnérables de la route et les véhicules commerciaux, notamment en ce qui concerne l'occurrence des collisions, leur gravité, les facteurs contributifs et les mesures de prévention recommandées. Cette analyse a été suivie d'une enquête au cours de laquelle de

l'information a été recueillie auprès de divers intervenants, membres de l'ATC, qui se préoccupent ou s'intéressent particulièrement à ces questions.

Afin qu'un échantillonnage représentatif des centres urbains soit choisi, des données sur les villes d'Ottawa, de Toronto et de Vancouver ont été obtenues pour effectuer l'analyse des collisions. Cette analyse a été effectuée en deux parties : une analyse de haut niveau qui étudiait et établissait les tendances générales et une analyse détaillée des tendances les plus importantes pour qu'il soit possible d'examiner les facteurs qui contribuent à certains types de collisions.

Proposé par le Comité permanent de la sécurité routière de l'ATC, le projet a été réalisé par le groupe **Boulevard Transportation** sous la direction d'un comité directeur. Depuis, les résultats ont été approuvés par le Conseil des ingénieurs en chef.

Le rapport sur les mesures d'accommodement sécuritaires pour les usagers vulnérables de la route et les véhicules commerciaux dans les zones urbaines devrait être publié au printemps. Un avis sera affiché sur le site Web de l'ATC dès que la publication sera offerte. 