

Programme du gala



*Gala de remise des prix
le 18 juin 2014*

Centre des sciences de Montréal

AQTr

L'expertise en transport

Association québécoise
des transports

Message du ministre des Transports

C'est avec plaisir que je me joins à l'Association québécoise des transports (AQTr) à l'occasion de la 7^e édition des Grands prix d'excellence en transport. Ces prix mettent en valeur le savoir-faire québécois dans divers domaines liés aux transports. La reconnaissance de ces initiatives et de ces réalisations constitue surtout une occasion unique de rendre hommage à ces femmes et à ces hommes qui, par leurs actions quotidiennes, contribuent au développement du Québec et font notre fierté.

La qualité exceptionnelle des projets présentés démontre de manière éclatante à quel point le Québec regorge de talents. Je voudrais donc féliciter et remercier toutes les personnes qui ont contribué directement ou indirectement à l'élaboration de ces projets.

Votre travail démontre que les Québécoises et les Québécois peuvent compter sur des personnes dévouées et capables de faire face aux grands enjeux et aux défis en matière de transport. Vous avez toute mon admiration pour l'excellent travail que vous faites et qui a valeur d'émulation bien au-delà de vos organisations respectives. Je compte sur vous pour poursuivre vos efforts afin de continuer à répondre aux attentes élevées de nos concitoyens.

En terminant, je remercie l'AQTr pour cette belle initiative qui témoigne du rôle important qu'elle joue pour unir les efforts de l'ensemble de la communauté québécoise des transports.

Excellent gala!



*M. Robert Poëti
Ministre des Transports
Ministre responsable de la région de Montréal
Député de Marguerite-Bourgeoys*

Reconnaître publiquement les organisations qui contribuent à l'excellence des transports au Québec

L'Association québécoise des transports est heureuse et fière de vous accueillir à la 7^e édition de cette soirée de gala, qui récompensera cette année encore des projets québécois en transport s'étant distingués par leur excellence. En reconnaissant publiquement ces efforts, l'AQTr désire appuyer des initiatives remarquables et encourager notre industrie à s'en inspirer.

Ce programme du 7^e Gala des grands prix d'excellence en transport vous permettra de découvrir plus de 20 projets en nomination où l'ingéniosité, le savoir-faire et le dynamisme de notre secteur sont particulièrement mis en valeur. Nous félicitons d'avance les lauréats de la soirée et tous les nommés.

PRIX INTERNATIONAL

Conformément à son plan stratégique 2012-2014, l'AQTr a entrepris d'accroître les échanges d'expertises entre le Québec et le monde. S'inscrivant dans cette volonté, une nouvelle catégorie a été ajoutée cette année : le Prix International. Cette initiative du conseil d'administration de l'AQTr a pour objectif de valoriser un projet de transport réalisé par une entreprise québécoise en dehors du Québec.

PRIX DISTINCTION

Le conseil d'administration de l'AQTr remet le Prix Distinction à un projet d'envergure se distinguant fortement par son apport structurant en matière de transport pour la société québécoise.

Cette année, le projet suivant est lauréat :

Création de la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM

La mission de la grappe est de rallier tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises du Grand Montréal, dont les activités favorisent Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises. Les actions de CargoM ont un impact sur l'ensemble de l'économie québécoise. CargoM est rassembleur et met en œuvre des projets structurants.

Depuis sa première édition en 2008, les Grands prix d'excellence en transport ne cessent de gagner en notoriété. Nous vous remercions d'assister à cette soirée et de contribuer ainsi à l'avancement du milieu des transports.



*M. Daniel Toutant
Président du conseil d'administration de l'AQTr
Président, COSIME inc.*



*Mme Dominique Lacoste
Présidente-directrice générale de l'AQTr*

La sélection des projets gagnants

Le processus d'évaluation des candidatures comporte deux étapes qui mènent à la sélection des lauréats. Les comités d'évaluation, issus des Tables d'expertise de l'AQTr, ou autres représentants de la communauté des transports, ont pour mandat d'examiner les dossiers de candidatures selon les critères d'évaluation, afin de déterminer les nommés pour chacune des catégories de prix. Le jury d'honneur, constitué quant à lui de personnalités du domaine des transports, évalue les candidatures des nommés selon les critères d'évaluation afin de désigner les lauréats.

Jury d'honneur

GINETTE SYLVAIN

Ministère des Transports du Québec – Présidente du Jury d'honneur

CHANTAL AYLWIN

Ville de Montréal

JOHANNE AUBIN

Société de l'assurance automobile du Québec

MATHIEU CHARBONNEAU

CargoM

CHRISTIAN FAY

Association des entreprises spécialisées en gestion de la circulation au Québec

LIGUORI HINSE

Ville de Québec

DOMINIQUE LACOSTE

Association québécoise des transports

ADRIANA MASTROSTEFANO

Transports Canada

EDITH ROCHETTE

Octane Stratégies

PRIX COUP DE CŒUR DU JURY D'HONNEUR

Ce prix récompense un projet innovateur et original, toutes catégories confondues, qui a su enthousiasmer le jury d'honneur. Ce dernier a innové pour l'édition 2014 des Grands prix d'excellence en transport en proposant trois nommés dont le lauréat sera dévoilé lors du Gala.



Trophée des Grands prix d'excellence en transport

Cette sculpture de verre soufflé évoque l'humain par sa forme. Parce que derrière les transports, les matériaux et les technologies, il y a le professionnel qui façonne l'industrie et l'utilisateur qui en bénéficie. Le mouvement harmonieux de la sculpture évoque le rythme de la circulation, les déplacements et la progression. Le bleu et le vert rappellent l'environnement et soulignent les valeurs de développement durable que prône l'AQTr.

International

OBJECTIF

Valoriser un projet de transport réalisé par une entreprise québécoise en dehors du Québec, qui se distingue par la qualité de la planification, par la réalisation technique, par l'intégration de l'innovation et/ou par la mise en œuvre, dont les impacts ont été pris en compte dans une vision de développement durable.

Une initiative du conseil d'administration de l'AQTr

En nomination

- » Dragage Océan DSM inc., projet *Dragage du port de Dos Bocas à Paraiso au Mexique*
- » Nyx Hemera Technologies, projet *Système intelligent de contrôle de luminaires dans le tunnel Carlin, au Nevada, États-Unis*
- » Le Groupe en Informatique et Recherche Opérationnelle (GIRO), projet *Vers une meilleure utilisation des véhicules grâce à l'optimisation quotidienne de l'attribution*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Retombées positives du projet	25 %
- Partenariat local	15 %
- Intégration de l'innovation	10 %
- Contribution au développement durable	10 %

Concours en partenariat avec :



LE PRIX

International

Nommé

Dragage Océan DSM inc.

Projet

Dragage du port de Dos Bocas à Paraiso au Mexique

En février 2012, Dragage Océan DSM inc. entrevoit des opportunités dans les Caraïbes et en Amérique du Sud pour son produit-phare, la drague Océan Traverse Nord. Une équipe entame donc des démarches de développement des affaires dans ces régions. Elle participe à plusieurs activités de développement commercial et rencontre de nombreux partenaires potentiels.

Enfin, en octobre 2013, Dragage Océan DSM inc. annonce qu'elle effectuera un contrat de dragage d'entretien au Port de Dos Bocas au Mexique avec son partenaire mexicain, la firme Dragados Del Golfo. Le contrat vise à rétablir les profondeurs d'eau en retirant les accumulations de sédiments dans le canal d'accès et le terminal portuaire afin de permettre aux navires d'y circuler en toute sécurité. Les travaux consistent à extraire 300 000 mètres cubes de sédiments des fonds marins du port pour ensuite les projeter sur la terre ferme. L'exécution de ces travaux de dragage de manière sécuritaire, efficace et dans le respect des normes environnementales les plus strictes a nécessité l'utilisation de l'Océan Traverse Nord. À la fine pointe de la technologie, celle-ci combine une tête de dragage ultra-performante, une pompe de dragage puissante et les meilleurs équipements de surveillance disponibles sur le marché. La construction de l'Océan Traverse Nord a engendré d'importantes retombées économiques pour la région de la Capitale-Nationale et plus spécifiquement celle de Charlevoix.

Le dragage du Port de Dos Bocas est le premier contrat international octroyé à l'entreprise. Il est le fruit de plus d'un an et demi de démarches intensives et de nombreuses visites en territoire mexicain.



Nommé 2014

LE PRIX

International

Nommé

Nyx Hemera Technologies

Projet

Système intelligent de contrôle de luminaires dans le tunnel Carlin, au Nevada, États-Unis

Le Nevada Department of Transportation (NDOT), en coopération avec la Federal Highway Administration (FHWA), désirait améliorer l'autoroute 80 dans la région du tunnel Carlin au nord-est du Nevada aux États-Unis. Ce projet d'environ 31 M\$ visait l'amélioration de près de 3 km d'autoroute localisée à 11 km à l'est de Carlin et à 22 km à l'ouest d'Elko. L'inspection préalable du tunnel a démontré que ce dernier, d'une longueur de 480 mètres, présentait une détérioration de sa surface interne.

Une partie de la rénovation concernait le système d'éclairage du tunnel qui incluait un total de 800 nouveaux luminaires à DEL. Situé en plein cœur du désert, le tunnel devait être équipé d'un système d'éclairage économique en termes d'énergie. Il s'agit du premier tunnel autoroutier complètement éclairé aux DEL aux États-Unis.

La situation géographique du tunnel demandait également une solution stable mais offrant la possibilité de superviser le système à distance. Le nouveau système d'éclairage devait aussi être muni de contrôle intelligent afin de superviser et d'ajuster l'intensité lumineuse en fonction des conditions climatiques à l'extérieur, procurant ainsi une meilleure visibilité aux conducteurs qui transitent vers l'intérieur du tunnel.

En plus de répondre aux requis énumérés plus haut, le système de contrôle intelligent TLACS (Tunnel Lighting Addressable Control System) offre une économie d'énergie supplémentaire de 25 % par rapport à celle déjà engendrée par l'utilisation de luminaire à DEL. De plus, les fonctions propres au TLACS pour une meilleure gestion des équipements d'éclairage permettent d'allonger leur durée de vie et de réduire de façon significative les coûts de maintenance.

Nyx Hemera Technologies est le seul fournisseur nord-américain en mesure de fournir ce type de système intelligent.



Nommé 2014

LE PRIX

International

Nommé

Le Groupe en Informatique et Recherche Opérationnelle (GIRO)

Projet

Vers une meilleure utilisation des véhicules grâce à l'optimisation quotidienne de l'attribution

Depuis 35 ans, la société québécoise GIRO développe des logiciels pour la confection et l'optimisation d'horaires pour les agences organisatrices de transport public (AOTP). L'innovation est une des clés du succès de l'entreprise. Récemment, lors d'échanges avec des leaders de l'industrie, l'entreprise a identifié une lacune importante : la quantité de critères qu'il fallait prendre en considération étant trop élevée, les sociétés de transport n'arrivaient pas à attribuer l'ensemble des voyages planifiés aux véhicules de façon optimale.

Des développements ont ainsi été entrepris afin de résoudre ce problème. Le résultat est un nouvel optimiseur : *PlanBus*. Lorsqu'il est utilisé avec le logiciel HASTUS de GIRO, *PlanBus* permet aux sociétés de transport de prendre en considération tous les critères nécessaires (par exemple : modèle de véhicule, capacité, équipement, livrée) afin d'optimiser quotidiennement l'attribution des véhicules. C'est un outil polyvalent qui offre une solution concrète avec des retombées économiques et opérationnelles importantes.

Tisséo, qui exploite le réseau de transport de l'agglomération toulousaine, utilise depuis plus de 15 ans le logiciel HASTUS pour planifier et produire les horaires des véhicules et des conducteurs. Aujourd'hui, *PlanBus* est utilisé à son plein potentiel par Tisséo et lui a permis d'augmenter son offre de service sans devoir faire l'acquisition de nouveaux autobus. Les résultats obtenus par la société toulousaine ont suscité un vif intérêt lors de la dernière réunion des utilisateurs d'HASTUS qui se tenait en France à l'automne 2013.



Nommé 2014

Sécurité routière : aménagements et interventions sécuritaires

OBJECTIF

Souligner un projet d'aménagement ou d'intervention en sécurité routière cohérent, original et reproductible, qui a obtenu le consensus des différents intervenants impliqués dans le projet, ayant fait l'objet d'une consultation publique, et qui améliore le bilan routier ou la sécurité, ainsi que la qualité de vie des résidents, dans une vision de développement durable.

Une initiative de la Table d'expertise sur la Sécurité dans les transports

En nomination

- » Ville de Montréal – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, projet *Réaménagement de l'avenue Millen*
- » Ville de Westmount, projet *Aménagement sécuritaire de l'avenue Greene*
- » Ville de Beaconsfield, *Projet-pilote sur la signalisation aux intersections*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Amélioration du bilan routier ou de la sécurité des résidents	24 %
- Consensus des différents intervenants impliqués dans le projet	9 %
- Consultation des résidents	9 %
- Amélioration de la qualité de vie des résidents	9 %
- Contribution au développement durable, considération des trois dimensions :	
Environnement	3 %
Société	3 %
Économie	3 %

Concours en partenariat avec :



LE PRIX

Sécurité routière : aménagements et interventions sécuritaires

Nommé

Ville de Montréal – Arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville

Projet

Réaménagement de l’avenue Millen

Située dans l’arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville, l’avenue Millen présentait dans sa configuration d’origine de nombreuses problématiques. La vitesse de circulation véhiculaire trop élevée, l’aménagement urbain résumé à quelques bancs, la très faible présence végétale ainsi que le manque d’éclairage public rendaient le site très peu agréable et sécuritaire pour les piétons.

En premier lieu, le concept de réaménagement de l’avenue Millen a émergé de la volonté de créer un milieu sécuritaire et facile d’accès pour tous les types d’usagers l’empruntant. Par la suite, la volonté de créer un îlot de fraîcheur s’insérant comme un lien vert entre deux grands parcs - le parc Ahuntsic au sud et le parc Basile-Routier au nord - est devenu un objectif important du projet.

L’avenue Millen se situe entre le boulevard Henri-Bourassa qui la borde au sud et le boulevard Gouin au nord. Le premier geste posé a été l’élargissement du terre-plein central avec des plantations concentrées de part et d’autre d’un sentier qui le traverse en son centre d’un boulevard à l’autre. Les trottoirs ont été élargis de chaque côté de l’avenue en réduisant la chaussée de deux à une voie de circulation par direction avec une voie de stationnement. Les trottoirs ont été réalisés avec deux couloirs libres de tout élément d’aménagement urbain pour accentuer le sentiment de confort.

Outre le réaménagement des trottoirs, c’est l’aménagement du terre-plein en promenade plantée qui rend ce projet unique sur l’île de Montréal. Cette promenade agit comme une oasis paysagère inespérée et inattendue qui permet un recul sur la vie urbaine, un retour à l’échelle et au rythme du piéton pour favoriser un milieu de vie animé, agréable et sécuritaire.



LE PRIX

Sécurité routière : aménagements et interventions sécuritaires

Nommé

La Ville de Westmount

Projet

Aménagement sécuritaire de l'avenue Greene

L'avenue Greene est une des artères emblématiques patrimoniales de Westmount et, à ce titre, mérite que son image de marque distinctive soit rehaussée en la rendant plus attrayante, conviviale et sécuritaire pour tous ses usagers. La Ville de Westmount a donc entamé un projet de réaménagement de l'avenue Greene intégrant le développement durable, la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti, l'accessibilité et la sécurité piétonne, la convivialité et le rayonnement économique.

Le projet de réaménagement a été effectué en deux phases, l'une en 2010 et l'autre en 2013. Priorisant l'accès piétonnier, le projet est fondé sur des principes favorisant le transport actif et l'apaisement de la circulation véhiculaire. Le projet inclut :

- la reconstruction des trottoirs avec une bordure de granite;
- la reconstruction des traverses piétonnières, en béton et granite, pour les élargir et les surélever;
- la reconstruction de l'intersection Greene/de Maisonneuve en béton, pour la surélever et pour réduire la largeur de la chaussée;
- la création d'aires pédestres et d'un square public;
- le réaménagement des voies de circulation sur le boulevard de Maisonneuve pour mieux intégrer une piste cyclable bidirectionnelle achalandée;
- le remplacement du mobilier urbain.

De plus, une intervention du maire de Westmount dès les premières étapes de la planification d'un nouveau projet de développement résidentiel sur l'avenue Greene a permis de conserver une épicerie et un espace public au cœur de l'avenue, un souhait exprimé par les résidents à proximité.

Ce projet de réaménagement a réussi à améliorer la convivialité de ce petit quartier et à le rendre plus attrayant autant pour les résidents et commerçants que pour les visiteurs. La réalisation de ce projet a permis la préservation du patrimoine de la ville, d'augmenter la fierté des résidents de la rue, de revitaliser le potentiel commercial et d'accroître la circulation piétonnière.



LE PRIX

Sécurité routière : aménagements et interventions sécuritaires

Nommé

Ville de Beaconsfield

Projet

Projet-pilote sur la signalisation aux intersections

En 2011, la Ville de Beaconsfield a entrepris une analyse détaillée de la signalisation d'arrêts sur l'ensemble de son réseau routier local afin de vérifier si la signalisation en place était conforme aux normes édictées dans le *Code de signalisation routière du Québec*.

La première observation concernait les intersections en croix « + ». Sur un total de 55 intersections, il fut constaté que 15 d'entre elles nécessitaient le retrait des arrêts multiples existants sur les approches de la route principale, tandis que 8 nécessitaient leur ajout. Ces modifications à la signalisation ont été effectuées au cours de l'année 2011.

La seconde observation concernait les intersections en « T ». Il fut alors constaté qu'il y avait des modifications à apporter à la signalisation de plusieurs de ces intersections (73 sur un total de 435). La Ville a donc entrepris de développer un projet-pilote qui consistait à remplacer des panneaux « ARRÊT » par des panneaux « CÉDEZ ». Le projet-pilote devait servir à mesurer l'efficacité de cette mesure avant de l'appliquer à l'ensemble des 73 intersections identifiées.

Les résultats observés et mesurés ont démontré que les automobilistes adoptaient un comportement plus sécuritaire lorsque l'intersection était munie d'un panneau « CÉDEZ » plutôt qu'un panneau « ARRÊT », qu'ils ralentissaient davantage et prenaient le temps d'observer leur environnement immédiat avant de s'engager sur la voie transversale.

De plus, les vitesses mesurées dans les rues pourvues de panneaux « CÉDEZ » aux intersections étaient systématiquement plus faibles que dans celles munies de panneaux « ARRÊT ».



Transport collectif

OBJECTIF

Souligner un projet en transport collectif cohérent, original et reproductible, qui améliore le service aux usagers, la gestion et l'exploitation du réseau, et ayant permis une hausse de l'achalandage, dans une vision de développement durable.

Une initiative de la Table d'expertise sur le Transport collectif

En nomination

- » Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest, projet *Amélioration des services de transport collectif dans les villes de Beauharnois, Léry et Salaberry-de-Valleyfield*
- » Société de transport de Lévis, projet *Lévis : du changement sur toute la ligne!*
- » WSP Canada et la Société de transport de Laval, projet *Étude d'optimisation du réseau de transport en commun de la ville de Laval*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Hausse de l'achalandage	20 %
- Amélioration du service aux usagers	15 %
- Amélioration de la gestion et de l'exploitation du réseau	10 %
- Contribution au développement durable, considération des trois dimensions :	
Environnement	5 %
Société	5 %
Économie	5 %

LE PRIX

Transport collectif

Nommé

Conseil intermunicipal de transport du Sud-ouest (CITSO) avec Transdev Québec et ITS MAX


Projet

Amélioration des services de transport collectif dans les villes de Beauharnois, Léry et Salaberry-de-Valleyfield

Le Conseil intermunicipal de transport du Sud-ouest (CIT du Sud-ouest) offre le transport en commun dans un corridor qui comprend les villes de Beauharnois, de Léry et de Salaberry-de-Valleyfield. L'utilisation du transport en commun ayant subi une baisse considérable dans ce corridor, le CIT du Sud-ouest a mis en place des mesures afin de renverser cette tendance. À cette fin, le Conseil devait bonifier le service aux usagers, c'est-à-dire augmenter la fréquence des autobus et diminuer le temps de parcours, ainsi qu'améliorer la gestion de l'exploitation du réseau tout en respectant le budget alloué à ce corridor.

En mars 2013, le CIT du Sud-ouest a ajouté des départs du ou vers le centre-ville de Montréal pour des trajets qui s'achevaient ou débutaient précédemment de Châteauguay et qui ont été prolongés jusqu'à la ville de Beauharnois. Cela a eu pour effet d'augmenter l'achalandage. Pour optimiser le réseau et donner un meilleur service à la clientèle, le CIT du Sud-ouest a par la suite ajouté des départs supplémentaires. Ces derniers n'ont pas affecté considérablement le budget grâce à une meilleure gestion de l'exploitation du réseau. Ces mesures ont contribué à améliorer le rendement des sommes investies dans le transport collectif de cette région.








CONSEIL INTERMUNICIPAL DE TRANSPORT DU SUD-OUEST

SALABERRY-DE-VALLEYFIELD - MONTRÉAL
MONTRÉAL - SALABERRY-DE-VALLEYFIELD

DU LUNDI AU DIMANCHE

- Salaberry-de-Valleyfield
- Saint-Timothée
- Melocheville
- Beauharnois
- Maple Grove
- Léry
- Châteauguay
- Montréal
Metro Angrignon
Centre-ville



www.citso.org

15, boulevard Maple, Châteauguay, QC J6J 3P7
Téléphone : 450 698-3030 • 1 877 698-3665

Heures d'ouverture : Lundi au mercredi : 8 h 30 à 12 h / 13 h 15 à 17 h
Jeudi : 8 h 30 à 12 h / 13 h 15 à 19 h
Vendredi : 8 h 30 à 12 h / 13 h 15 à 17 h

Horaires : 2 FÉVRIER 2014

Nommé 2014

LE PRIX

Transport collectif

Nommé

Société de transport de Lévis

Projet

Lévis : du changement sur toute la ligne!

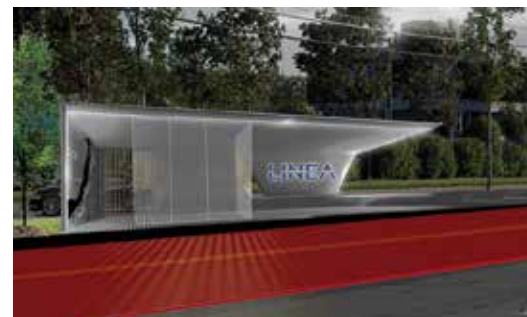
La Ville de Lévis va se métamorphoser au cours des prochaines années. Par la mise en place d'un nouveau système de transport collectif, la Ville va se donner un nouveau visage et offrira la possibilité de se déplacer de façon performante autrement qu'en automobile.

En termes de transport collectif, cela signifie un nouveau réseau entièrement repensé et optimisé : des parcours locaux bidirectionnels, desservant les différents quartiers de la Ville, qui se rabattent sur trois lignes à haute fréquence desservant Lévis d'est en ouest ainsi que la Rive-Nord. Les doublons et les sur-entrecroisements des parcours seront supprimés. Le nombre de lignes passera de 56 à 16.

La restructuration du réseau s'accompagnera de nouvelles infrastructures : des zones d'attente modernes, accessibles et confortables, des voies réservées sur les axes problématiques, de nouveaux stationnements incitatifs et terminus, etc. L'implantation d'un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) comprenant 17 km de voies réservées en mode axial sur la ligne est-ouest va permettre une revitalisation complète de l'axe principal de Lévis : c'est le projet LINEA sur le boulevard de la Rive-Sud.

Ces changements majeurs s'organisent autour de trois pivots :

- un transport collectif avec une image de marque forte à laquelle les Lévisiens vont s'identifier;
- une approche intégratrice et multidisciplinaire construite autour d'une vision globale du développement urbain;
- une réorganisation générale des façons de faire basée sur une meilleure concertation avec les partenaires externes.



Nommé 2014

Transport collectif

Nommé

WSP Canada Inc. avec la Société de transport de Laval

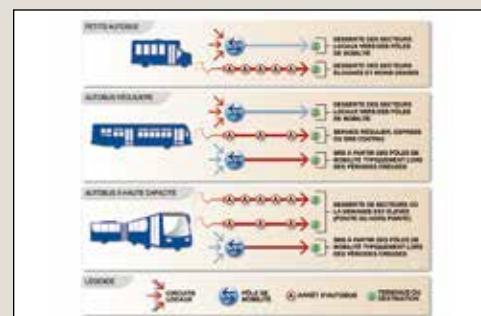
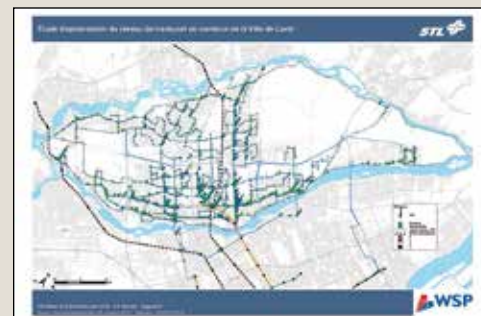
Projet

Étude d'optimisation du réseau de transport en commun de la Ville de Laval

En mars 2013, la Société de transport de Laval a publié son *Plan stratégique 2013-2022* dont les deux objectifs sont d'augmenter l'achalandage de 40 % et diminuer de 25 % ses émissions de gaz à effet de serre par kilomètre parcouru par sa flotte de véhicules d'ici 2022. Plusieurs éléments d'action ont été identifiés afin d'atteindre ces objectifs, dont l'optimisation et le développement des services.

C'est ainsi que la Société de transport de Laval a retenu les services de WSP pour étudier la possibilité de consolider et de redévelopper une nouvelle structure de réseau d'autobus dans les horizons temporels 2016, 2021 et 2031 afin d'atteindre des indices de performance élevés et de satisfaire la demande de la clientèle, tout en minimisant les coûts d'exploitation. Les principaux enjeux du mandat étaient donc les suivants :

- Consolider le réseau actuel autour de ses atouts et travailler sur ses faiblesses, bonifier le service dans les secteurs en développement et définir les mesures à mettre en place pour assurer son succès;
- Anticiper la mise en place de services de transport collectif structurants en prévoyant les adaptations à effectuer aux dessertes en rabattement sur les pôles d'échange;
- Assurer l'équilibre entre les coûts d'opération des services proposés, leur performance et la réponse envisagée de la clientèle.



Nommé 2014

Communication grand public

OBJECTIF

Souligner un projet de communication pour le grand public cohérent, original et reproductible, qui se distingue par la force de son impact sur le public cible et par l'efficacité de ses outils de diffusion, dans une vision de développement durable.

En nomination

- » Réseau de transport de la Capitale, projet *Campagne promotionnelle J'aime le BUS*
- » Société de transport de Montréal, projet *Le programme Merci : la STM innove pour fidéliser ses clients*
- » Accès transports viables, projet *Mon PLAN - Mon alternative transport*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Démonstration de la force de l'impact du projet sur le public cible _____ 30 %
- Efficacité des outils de diffusion pour atteindre la clientèle cible _____ 15 %
- Contribution au développement durable, considération des trois dimensions :
 - Environnement _____ 5 %
 - Société _____ 5 %
 - Économie _____ 5 %

Concours en partenariat avec :

Société de l'assurance
automobile

Québec 

Communication grand public

Nommé

Réseau de transport de la Capitale

Projet

Campagne promotionnelle J'aime le BUS

Chaque année, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) profite des activités estivales qui se déroulent à Québec pour promouvoir le transport collectif. Tout au long de cette période, les services sont adaptés selon les activités et spectacles à grand déploiement. L'organisation met donc tout en œuvre pour offrir un service de qualité. Tout en récompensant la clientèle qui utilise déjà ses services, le RTC profite également des événements d'été pour faire découvrir le transport en commun à une nouvelle clientèle. Les festivités servent ainsi de prétexte à une première utilisation.

En 2013, en plus de déployer une campagne publicitaire pour inciter la population à opter pour ses services, le RTC souhaitait rejoindre les clientèles actuelles et potentielles sur le terrain par le biais de son Escouade tactique. Pour ce faire, une nouvelle stratégie a été élaborée en prévision de la période estivale.

Objectifs poursuivis :

- Augmenter la visibilité du transport en commun à Québec;
- Faire découvrir les produits et services;
- Susciter un essai de l'autobus durant l'été;
- Présenter le bus comme un mode de transport incontournable pour vivre les festivités dans la ville;
- Faciliter la localisation des zones d'arrêt et de montée à bord en période de festivités.

Bref, le RTC voulait « contaminer », de manière sympathique, la Ville de Québec. Les résultats furent excellents : en plus d'une présence soutenue de l'Escouade durant les principaux événements de l'été, plus de 7 000 personnes ont été rencontrées directement, 12 500 macarons ont été distribués, 18 172 visites ont été enregistrées sur le microsite et 1 300 personnes se sont inscrites au concours en ligne.



Communication grand public

Nommé

Société de transport de Montréal, avec SAP, partenaire informatique

Projet

Le programme Merci : la STM innove pour fidéliser ses clients

Dans une optique de marketing relationnel, la Société de transport de Montréal (STM) a mis en place en 2013 un modèle unique et innovateur de programme multiplateforme de valorisation-client et de récompenses, portant le nom de *Merci*. Ce programme vise notamment à fidéliser les clients de la STM en les récompensant, mais aussi à accroître l'achalandage en dehors des heures de pointe en proposant des idées de sorties ou d'activités accessibles en transport collectif. Pour ce faire, la STM a mis à profit un vaste réseau de partenaires pour offrir à ses utilisateurs des privilèges prenant la forme de rabais, de promotions spéciales ou de gratuités. La STM a également intégré dans ce programme des offres tarifaires avantageuses pour les familles, ainsi qu'un statut privilégié pour ses clients fidèles et engagés (Maestro).

En permettant à ses clients de profiter de ce que la ville a de mieux à offrir, le programme *Merci* de la STM exprime sa volonté d'être un catalyseur de la vie urbaine tout en favorisant l'évolution de sa campagne de positionnement « Mieux respirer avec la STM ».

Le programme *Merci* est notamment présenté dans une section spéciale du site Web de la STM (www.stm.info/merci), où la liste complète des offres et des partenaires est disponible. Pour plaire à ses clients les plus branchés, la Société a aussi lancé en mai 2013, sous forme de projet pilote, une plateforme mobile novatrice nommée *STM Merci*. Celle-ci permet aux utilisateurs dotés de la carte OPUS de recevoir des offres, des informations et des avantages personnalisés, géo-localisés et en temps réel, selon leur profil et leurs habitudes d'utilisation du transport collectif. *STM Merci*, c'est la bonne offre, à la bonne personne, au bon moment et au bon endroit.



LE PRIX

Communication grand public

Nommé

Accès transports viables avec le Fonds d'action québécois pour le développement durable, et de nombreux autres partenaires

Projet

Mon PLAN – Mon alternative transport

Mon PLAN – Mon alternative transport est un service-conseil offert gratuitement aux citoyens souhaitant connaître les alternatives à l'auto-solo pour leurs déplacements les plus fréquents. Fort du succès et des résultats obtenus entre 2010 et 2012 dans la région métropolitaine de Québec, *Mon PLAN* s'est déployé en 2013 sur les territoires de la Ville de Lévis et de la MRC de Lotbinière.

Le fonctionnement est simple : des conseillers en mobilité posent un diagnostic de la situation puis les accompagnent dans le choix d'une alternative à l'auto-solo qui soit efficace, économique et durable pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. Cette analyse comprend la description du trajet alternatif par écrit et sur une carte, incluant une estimation du temps de déplacement. Le conseiller évalue également les économies en argent et en gaz à effet de serre que la personne peut réaliser avec un transfert modal à l'année. Entièrement gratuit, le *PLAN* est envoyé par la poste, accompagné d'un laissez-passer à l'essai pour le transport en commun ou d'un bon échangeable contre une mise au point de vélo pour inciter le participant à passer à l'action. Un conseiller en mobilité communique par téléphone avec le participant dans les jours suivant la réception du *PLAN* afin de répondre à ses questions, si nécessaire. Un sondage de suivi est effectué environ deux mois après l'envoi du *PLAN* afin de savoir si le participant a essayé le mode de transport proposé et, le cas échéant, s'il l'a adopté.

Les informations et les statistiques recueillies tout au long du projet sont transmises aux partenaires pour l'évaluation de la qualité et de la performance de leurs services et infrastructures de transport.



Nommé 2014

Environnement

OBJECTIF

Souligner un projet environnemental cohérent, original et reproductible, au sein duquel la réduction des impacts du transport sur l'environnement peut être démontrée par des outils de mesure efficaces, dans une vision de développement durable.

Une initiative de la Table d'expertise sur la Mobilité durable

En nomination

- » SNC-Lavalin Inc., projet *Valorisation des sols contaminés par un traitement de stabilisation et solidification (S/S) dans le cadre du réaménagement du secteur Viau - Port de Montréal*
- » Société de transport de Laval, projet *Expérimentation d'un bus électrique à recharge lente*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Réduction des impacts du transport sur l'environnement	35 %
- Efficacité des outils utilisés pour mesurer la réduction des impacts du transport sur l'environnement	10 %
- Contribution au développement durable, considération des trois dimensions :	
Environnement	5 %
Société	5 %
Économie	5 %

LE PRIX

Environnement

Nommé

Société de transport de Laval

Projet

Expérimentation d'un bus électrique à recharge lente

Dans le cadre du plan de mobilité durable de la Ville de Laval visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), ainsi que de la stratégie d'électrification des transports du Québec, la Société de transport de Laval (STL) a lancé son projet d'expérimentation d'un autobus électrique à recharge lente. Les autobus de la STL consomment plusieurs millions de litres de diesel annuellement. Dans l'objectif de réduire cette consommation et d'améliorer l'efficacité énergétique de ses véhicules, l'électrification de la flotte de la STL représente une solution potentielle.

L'opération d'électrification d'une flotte de transport public basée sur le carburant diesel est un changement radical et un défi de taille. Ce dernier se caractérise non seulement par des changements au niveau des véhicules et des opérations, mais également par des transformations dans le modus operandi des différentes équipes.

L'électrification rapide d'une flotte de véhicules exige la clarification de différents aspects auprès du personnel, et particulièrement la création d'une expertise suffisante pour gérer l'introduction des autobus électriques.

Dans le but d'acquérir une expérience et des connaissances au regard d'éventuels projets d'électrification, la STL a sélectionné une technologie qui était facilement intégrable à son service en ne nécessitant pas l'installation d'infrastructures de recharge sur le réseau. La recharge s'effectue par un câble branché à un transformateur dans le garage de la STL. L'autobus électrique testé dans le cadre de ce projet possède les mêmes caractéristiques en termes de dimensions et de capacité de passagers que les autres bus de la STL. Dans cette optique, le projet d'expérimentation permet de comparer, sur la base de critères identiques, l'utilisation d'un bus électrique à celle du bus diesel.



Nommé 2014

LE PRIX

Environnement

Nommé

SNC-Lavalin inc.

Projet

Valorisation des sols contaminés par un traitement de stabilisation et solidification (S/S) dans le cadre du réaménagement du secteur Viau – Port de Montréal

Ce projet de réaménagement avait pour but de transformer le secteur Viau du port de Montréal, anciennement utilisé pour l'entreposage de vrac, en un site d'entreposage de conteneurs. Le secteur Viau, d'une superficie d'environ 180 000 m² et délimité par la rue Notre-Dame, le boulevard Pie-IX et la rue Viau, se situe en bordure du fleuve Saint-Laurent à Montréal.

Dans un premier temps, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a retenu les services de SNC-Lavalin afin d'effectuer une étude de la planification globale du projet sur le site. Cette étude avait pour buts d'identifier les contraintes majeures de réalisation, d'analyser des scénarios d'aménagement et de suggérer des solutions d'optimisation innovatrices en fonction de l'usage prévu des installations.

Dans un deuxième temps, SNC-Lavalin s'est vue confier la responsabilité de réaliser les plans et devis de l'ensemble des installations requises pour le réaménagement du site. Cette réalisation a fait appel à une équipe d'ingénierie multidisciplinaire issue des secteurs suivants : environnement, géotechnique, conception de chaussée portuaire, infrastructures urbaines, ferroviaire, électricité, structure et circulation.

Ce projet d'une valeur de 30 M\$ comprend :

- la consolidation des sols par compactage dynamique;
- le déplacement de voies ferrées et des aires de stockage de wagons;
- la construction d'infrastructures d'égouts, d'aqueduc et d'électricité;
- la conception et construction de la chaussée portuaire;
- la valorisation sécuritaire sur le site de sols contaminés suite à un traitement par stabilisation et solidification (S/S).

L'originalité de la solution retenue par SNC-Lavalin a été d'utiliser des sols contaminés traités par stabilisation et solidification au niveau de la sous-fondation de la chaussée. En plus d'une valorisation sécuritaire des sols contaminés directement sur le site, ces matériaux solidifiés ont permis la construction d'une chaussée à la fois plus mince et plus durable.



Mobilité durable

OBJECTIF

Souligner un projet de mobilité durable cohérent, original et reproductible, démontrant une amélioration anticipée ou observée de la mobilité des personnes et/ou des marchandises, dans une vision de développement durable.

Une initiative de la Table d'expertise sur la Mobilité durable

En nomination

- » Vélo Québec, projet *À pied, à vélo, ville active*
- » Agence métropolitaine de transport, projet *La Vélostation de l'AMT*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Amélioration anticipée ou observée de la mobilité des personnes ou des marchandises 30 %
- Contribution au développement durable, considération des trois dimensions :

Environnement	10 %
Société	10 %
Économie	10 %

LE PRIX

Mobilité durable

Nommé

Vélo Québec

Projet

À pied, à vélo, ville active

Le programme *À pied, à vélo, ville active* est un programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des enfants. Conçu pour s'adapter aux réalités locales, le programme est déployé dans toutes les régions du Québec. Vélo Québec assure le déploiement du programme pour la région de Montréal et la coordination nationale en confiant le déploiement local à des organisations régionales. Avec ce programme, Vélo Québec se positionne depuis 2005 comme intervenant incontournable auprès des municipalités et des écoles du Québec afin de faire la promotion du transport actif. Sa formule originale basée sur le partenariat, la pérennité de ses actions et sa complémentarité en fait un programme unique au Québec, voire même au Canada.

À pied, à vélo, ville active, c'est :

- Une présence dans plus de 450 écoles primaires et secondaires à travers le Québec en 2013. 236 nouvelles écoles s'ajouteront à ce nombre d'ici juin, totalisant ainsi plus de 686 écoles atteintes en 2014;
- Plus de 480 000 jeunes et parents rejoints et près de 125 municipalités, arrondissements et villages impliqués depuis la création du programme;
- 15 mandataires, incluant Vélo Québec, qui déploient le programme dans les 17 régions administratives du Québec.

À pied, à vélo, ville active se met en œuvre par :

- La réalisation de plans de déplacements scolaires;
- La mobilisation des acteurs clés de la communauté, notamment par la réalisation d'ateliers d'initiation aux enjeux et avantages du transport actif;
- Et par la réalisation d'activités de communication et de sensibilisation auprès des élèves et de leur famille.



LE PRIX

Mobilité durable

Nommé

Agence métropolitaine de transport

Projet

La Vélostation de l'AMT

Ouverte depuis le 2 juillet 2013, la Vélostation de la gare Deux-Montagnes est le tout premier projet pilote de ce type au Québec. Ce nouveau concept, entièrement développé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), s'inscrit dans une volonté de favoriser l'accès en transport actif aux équipements métropolitains. Ce projet a notamment été mis en œuvre en réponse à l'une des cibles 2020 dont s'est dotée l'AMT dans son Plan stratégique de développement du transport collectif : hausser à 50 % la part de sa clientèle qui accède aux gares en transport actif ou collectif d'ici 2020.

La Vélostation est un stationnement d'incitation pour vélos à accès contrôlé mis à la disposition de la clientèle cycliste du train de banlieue. Cet abri fermé protège les vélos des intempéries et son accès est réservé aux cyclistes préalablement inscrits. Cet équipement dispose de 78 supports à vélo répartis sur deux étages. La porte principale est coulissante et s'ouvre automatiquement à l'aide de la carte OPUS. De plus, une pompe et quelques outils pratiques sont mis à la disposition de la clientèle.

Selon des données obtenues lors de l'enquête à bord, 4,5 % des clients du train de banlieue arrivent à la gare Deux-Montagnes en vélo. Un sondage effectué auprès de la clientèle démontre que 40 % des utilisateurs de la Vélostation ont modifié leur comportement pour accroître leur utilisation du vélo pour se rendre à la gare et quelques personnes ont même délaissé l'utilisation de l'auto au profit du vélo. Face à ce succès, l'AMT a d'ailleurs dû créer une liste d'attente, puisque les 78 places disponibles ont été comblées en trois semaines.



Nommé 2014

Infrastructures

OBJECTIF

Souligner un projet d'infrastructure de transport cohérent, original et reproductible, qui se distingue par la réalisation technique et l'intégration de l'innovation, ainsi que par la cohérence entre la planification et la mise en œuvre, et dont les impacts ont été pris en compte, dans une vision de développement durable.

Une initiative de la Table d'expertise sur les Infrastructures de transport

En nomination

- » Société de transport de l'Outaouais, projet *Rapibus*
- » WSP Canada, projet *Autoroute 73, entre la 74^e Rue et la route 204, Saint-Georges*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Cohérence entre la planification et la mise en œuvre du projet	15 %
- Réalisation technique	15 %
- Prise en compte des impacts du projet (circulation, utilisateurs, résidents)	10 %
- Intégration de l'innovation dans le projet	5 %
- Contribution au développement durable, considération des trois dimensions :	
Environnement	5 %
Société	5 %
Économie	5 %

LE PRIX

Infrastructures

Nommé

Société de transport de l'Outaouais

Projet Rapibus

En service depuis octobre 2013, le *Rapibus* s'apparente par ses caractéristiques au concept de système rapide par bus (SRB) : voie dédiée aux autobus, véhicules de plus grande capacité, stations sécuritaires et intégration de technologies. Cette infrastructure unique au Québec a été réalisée au coût de 255,5 millions de dollars grâce à la participation financière du gouvernement du Québec (75 %) et de la Ville de Gatineau (25 %). Les voies du *Rapibus* longent l'emprise ferroviaire existante du chemin de fer Québec-Gatineau et offrent à la population un service de transport en commun à haute fréquence en site propre.

Avec sa voie bidirectionnelle de 12 km, ses 10 stations et l'utilisation de voies réservées au centre-ville, il relie, dans sa première phase, le secteur Gatineau au centre-ville du secteur Hull et à celui d'Ottawa. Le *Rapibus* offre une desserte des quartiers avec un système de correspondance en station à destination des différents pôles d'emplois, d'études, d'activités commerciales, culturelles et de loisirs.

Ce projet comprend deux nouveaux stationnements incitatifs, l'intégration de plusieurs technologies améliorant la sécurité et l'efficacité du service et l'aménagement d'une piste cyclable. Cette nouvelle piste cyclable adjacente au corridor du *Rapibus* se connecte au réseau cyclable existant et permet aux usagers du transport en commun de combiner vélo et autobus tout en offrant une nouvelle traversée de la rivière Gatineau grâce à l'aménagement d'une passerelle en porte-à-faux sur le pont ferroviaire.

Le *Rapibus* aura permis de convertir un corridor réservé exclusivement au transport ferroviaire en un axe de mobilité durable pour le bénéfice de la collectivité.



Nommé 2014

LE PRIX

Infrastructures

Nommé

WSP Canada

Projet

Autoroute 73, entre la 74^e Rue et la route 204, Saint-Georges

La construction de l'autoroute 73 a été proposée par le ministère des Transports du Québec au début des années 70. La réalisation de ce nouvel axe routier visait à assurer un lien interrégional reliant la Beauce, dont Saint-Georges qui constitue le principal pôle régional, à la région de la Capitale-Nationale et à l'autoroute 20.

Le projet actuel, consistant à prolonger l'autoroute 73 (Robert-Cliche) sur une distance d'un peu plus de quatre kilomètres jusqu'à la route 204 à Saint-Georges-de-Beauce, cadre dans cette vision qu'avait le gouvernement du Québec dès les années 1970. Maintenant en opération, ce segment s'inscrit en continuité avec les nombreux travaux de construction et d'amélioration réalisés sur cet axe stratégique au cours des dernières années et qui sont toujours en cours à certains endroits. Réalisé au coût de 42,5 M\$, ce nouveau tronçon de l'A-73 constitue désormais l'extrémité sud de cet axe qui reliera sous peu la région de Québec au cœur économique et démographique de la Beauce par une autoroute à quatre voies ininterrompue.

Le segment d'autoroute dont il est ici question comprend deux chaussées séparées par un terre-plein central de largeur variable, un pont d'étagement au-dessus de la 90^e Rue et un impressionnant pont de 148 mètres de longueur au-dessus de la rivière Famine avec un pilier central de plus de 37 mètres. Le projet inclut également le réaménagement de la route 204 sur plus de deux kilomètres en milieu urbain, comprenant quatre voies de circulation, deux boucles de virage, un carrefour giratoire double, des feux de circulation et un réseau complet d'éclairage. Il a été réalisé en tenant compte des contraintes environnementales et sociales qui caractérisent le milieu, tout en considérant le développement futur de la ville de Saint-Georges.



Systemes de transport intelligents

OBJECTIF

Souligner un projet de système de transport intelligent cohérent, original et reproductible, qui optimise les réseaux de transport en améliorant le service aux usagers et/ou la gestion et l'exploitation, dont le déploiement est éprouvé, dans une vision de développement durable.

Une initiative de la Table d'expertise sur les Systèmes de transport intelligents

En nomination

- » Ville de Montréal, projet *Le Centre de gestion de la mobilité urbaine de Montréal (CGMU) : une suite d'innovations pour l'efficacité du transport dans la région de Montréal*
- » Agence métropolitaine de transport, projet *AMT Chrono*
- » Ville de Westmount, projet *Caméras de sécurité pour camions lourds*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Déploiement éprouvé du système	15 %
- Amélioration du service aux usagers et/ou de la gestion et de l'exploitation du réseau	30 %
- Contribution au développement durable, considération des trois dimensions	
Environnement	5 %
Société	5 %
Économie	5 %

LE PRIX

Systemes de transport intelligents

Nommé

Ville de Montréal

Projet

Le Centre de gestion de la mobilité urbaine de Montréal (CGMU) : une suite d'innovations pour l'efficacité du transport dans la région de Montréal.

Dans le cadre de son Plan de transport, la Ville de Montréal a fait adopter en 2011 un Plan stratégique STI (systèmes de transport intelligents). Ce plan stratégique vise à doter la Ville d'outils qui permettront d'avoir une connaissance intrinsèque et en temps réel de l'état du réseau artériel de Montréal, en vue d'intervenir en toute situation de perturbation anticipée ou spontanée du réseau, et ce, en collaboration avec les partenaires de la mobilité à Montréal.

Le projet CGMU (Centre de gestion de la mobilité urbaine), projet phare de ce plan stratégique STI, consiste en l'implantation de la salle de surveillance du réseau artériel. Il agit autant à titre de récepteur d'information que d'émetteur. C'est par cette salle que transitera ultérieurement toute l'information provenant du réseau artériel et celle que l'on veut communiquer aux différents équipements sur le terrain. Tous les capteurs et systèmes de contrôle des feux de circulation seront reliés à ce centre et les données ainsi recueillies permettront une meilleure planification afin d'améliorer notamment la sûreté et la sécurité du réseau. De plus, ce centre comprend un ensemble de solutions applicatives qui permettront une coordination dynamique entre l'ensemble des intervenants impliqués sur le réseau.

Le CGMU joue aussi le rôle de centre de fonctionnement de la mission « Infrastructures essentielles », une des 10 missions de l'Organisation de la sécurité civile de l'agglomération de Montréal.



LE PRIX

Systemes de transport intelligents

Nommé 2014

Nommé

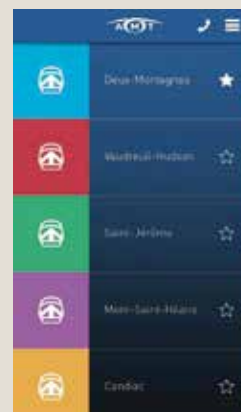
Agence métropolitaine de transport

Projet

AMT Chrono

Lancée le 12 novembre 2013, *AMT Chrono* est une application mobile offrant aux utilisateurs des trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) la possibilité de s'informer en continu sur l'état du service à partir de leurs téléphones intelligents. Cette application au design épuré permet de suivre son train en temps réel et de recevoir des alertes personnalisées lors des perturbations de service. Pour l'utiliser, les clients doivent créer un profil grâce auquel il leur est possible d'enregistrer leur ligne de train, leurs gares de départ et d'arrivée habituelles, et leurs départs favoris. Il leur est également possible de joindre facilement le service à la clientèle par téléphone ou par Twitter et de consulter les horaires planifiés, même sans connexion à un réseau. Le succès remporté par *AMT Chrono* s'est traduit par plus de 25 000 téléchargements depuis son lancement. L'application est disponible pour les appareils de types iOS (iPhone) et Android.

Dans un contexte où la circulation est de plus en plus dense et les heures de pointe de plus en plus difficiles, il devient évident que le transport collectif est un choix intelligent! En améliorant la qualité du service, l'AMT permet à la population de faire des choix plus verts.



LE PRIX

Systemes de transport intelligents

Nommé

Ville de Westmount

Projet

Caméras de sécurité pour camions lourds

Suite à l'installation de protections latérales sur certains de ses véhicules lourds, la Ville de Westmount a procédé à l'installation de caméras afin d'éliminer les angles morts dans le but de prévenir les accidents avec les usagers de la route non protégés.

Les angles morts spécifiques aux camions lourds étant principalement du côté droit et à l'arrière du véhicule, deux mini-caméras ont été installées à l'extérieur des véhicules, offrant au conducteur des images sur un écran moniteur dans la cabine, facilement accessible à son champ de vision.

En 2012, l'équipe du garage municipal a muni un camion à sel de deux caméras à titre de projet pilote pour l'hiver 2012-2013. Suite aux commentaires positifs des chauffeurs, les mécaniciens du Service des travaux publics ont effectué l'installation de caméras sur les autres véhicules lourds du service.

À ce jour, un total de douze pièces d'équipements lourds, c'est-à-dire 60 % de la flotte de véhicules lourds du Service des travaux publics, sont munis de caméras de sécurité, dont :

- 5 camions épandeurs de sel
- 1 camion-arroseuse
- 1 souffleuse à neige
- 1 camion tasseur
- 1 tracteur-chargeur
- 1 camion à panneaux
- 1 balai de rue
- 1 camion porteur

En 2014, la Ville complétera l'installation des caméras sur la flotte de véhicules lourds des Travaux publics. L'installation de caméras sur les camions du Service d'Hydro Westmount est aussi planifiée. En 2009, la Ville de Westmount était la première sur l'île de Montréal à effectuer l'installation de protections latérales et en 2012, la première à installer des caméras sur ses camions lourds.



Nommé 2014

Viabilité hivernale

OBJECTIF

Souligner un projet en viabilité hivernale cohérent, novateur, original et reproductible, favorisant l'amélioration des modes de gestion ou d'intervention en période hivernale et conciliant sécurité et service aux résidents, dans une vision de développement durable.

Une initiative de la Table d'expertise sur la Viabilité hivernale

Lauréat

- » Ville de Trois-Rivières, projet *Système informatisé de répartition de véhicules (SIRV)*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Amélioration des modes de gestion ou d'intervention en période hivernale	30 %
- Conciliation de la sécurité et du service aux résidents	10 %
- Contribution au développement durable, considération des trois dimensions :	
Environnement	10 %
Société	5 %
Économie	5 %

Concours en partenariat avec :



LE PRIX

Viabilité hivernale

Lauréat

Ville de Trois-Rivières avec la Fédération canadienne des municipalités et NSim Technology

Projet

Système informatisé de répartition de véhicules (SIRV)

Les opérations de déneigement sont un service aux citoyens de premier plan. Elles représentent en outre un centre de coûts importants pour toute municipalité et constituent une source conséquente de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, toute mesure d'amélioration des opérations se traduit directement par des gains notables, tant économiques que sociaux.

S'intéressant à l'opération d'enlèvement et de transport de neige, la Ville de Trois-Rivières a développé un système informatisé de répartition de véhicules (SIRV). Le SIRV permet l'affectation automatisée des véhicules de transport de neige aux différents parcours de souffleuses afin de minimiser les temps improductifs tels que des souffleuses à l'arrêt par manque de camions de transport ou au contraire les files d'attente dues au nombre trop élevé de camions de transport affectés à un même parcours de souffleuse.

Le projet consistait à développer un système informatique fonctionnant en temps réel basé sur un algorithme mathématique développé spécifiquement pour les opérations de transport de neige. Il consistait également à implanter sur le terrain tous les équipements requis afin d'affecter de façon automatique et autonome les camions à la souffleuse en ayant le plus besoin et ce, toujours en temps réel.

Le SIRV permet de réduire significativement le temps d'attente de la machinerie, le temps global de chaque opération de déneigement et ainsi, d'augmenter le niveau de service aux citoyens, de diminuer les coûts associés à l'opération par l'élimination des périodes d'attentes et de non-productivité et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.



Coup de cœur du jury d'honneur

OBJECTIF

Ce prix récompense un projet innovateur et original, toutes catégories confondues, qui a su enthousiasmer le jury d'honneur.

En nomination

- » Accès transports viables, projet *Mon PLAN - Mon alternative transport*
- » Société de transport de Laval, projet *Expérimentation d'un bus électrique à recharge lente*
- » Nyx Hemera Technologies, projet *Système intelligent de contrôle de luminaires dans le tunnel Carlin, au Nevada, États-Unis*

LE PRIX

Coup de cœur du jury d'honneur

Nommé

Accès transports viables avec le Fonds d'action québécois pour le développement durable, et de nombreux autres partenaires

Projet

Mon Plan – Mon alternative transport

Mon PLAN – Mon alternative transport est un service-conseil offert gratuitement aux citoyens souhaitant connaître les alternatives à l'auto-solo pour leurs déplacements les plus fréquents. Fort du succès et des résultats obtenus entre 2010 et 2012 dans la région métropolitaine de Québec, *Mon PLAN* s'est déployé en 2013 sur les territoires de la Ville de Lévis et de la MRC de Lotbinière.

Le fonctionnement est simple : des conseillers en mobilité posent un diagnostic de la situation puis les accompagnent dans le choix d'une alternative à l'auto-solo qui soit efficace, économique et durable pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. Cette analyse comprend la description du trajet alternatif par écrit et sur une carte, incluant une estimation du temps de déplacement. Le conseiller évalue également les économies en argent et en gaz à effet de serre que la personne peut réaliser avec un transfert modal à l'année. Entièrement gratuit, le *PLAN* est envoyé par la poste, accompagné d'un laissez-passer à l'essai pour le transport en commun ou d'un bon échangeable contre une mise au point de vélo pour inciter le participant à passer à l'action. Un conseiller en mobilité communique par téléphone avec le participant dans les jours suivant la réception du *PLAN* afin de répondre à ses questions, si nécessaire. Un sondage de suivi est effectué environ deux mois après l'envoi du *PLAN* afin de savoir si le participant a essayé le mode de transport proposé et, le cas échéant, s'il l'a adopté.

Les informations et les statistiques recueillies tout au long du projet sont transmises aux partenaires pour l'évaluation de la qualité et de la performance de leurs services et infrastructures de transport.



Nommé 2014

LE PRIX

Coup de cœur du jury d'honneur

Nommé

Société de transport de Laval

Projet

Expérimentation d'un bus électrique à recharge lente

Dans le cadre du plan de mobilité durable de la Ville de Laval visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), ainsi que de la stratégie d'électrification des transports du Québec, la Société de transport de Laval (STL) a lancé son projet d'expérimentation d'un autobus électrique à recharge lente. Les autobus de la STL consomment plusieurs millions de litres de diesel annuellement. Dans l'objectif de réduire cette consommation et d'améliorer l'efficacité énergétique de ses véhicules, l'électrification de la flotte de la STL représente une solution potentielle.

L'opération d'électrification d'une flotte de transport public basée sur le carburant diesel est un changement radical et un défi de taille. Ce dernier se caractérise non seulement par des changements au niveau des véhicules et des opérations, mais également par des transformations dans le modus operandi des différentes équipes.

L'électrification rapide d'une flotte de véhicules exige la clarification de différents aspects auprès du personnel, et particulièrement la création d'une expertise suffisante pour gérer l'introduction des autobus électriques.

Dans le but d'acquérir une expérience et des connaissances au regard d'éventuels projets d'électrification, la STL a sélectionné une technologie qui était facilement intégrable à son service en ne nécessitant pas l'installation d'infrastructures de recharge sur le réseau. La recharge s'effectue par un câble branché à un transformateur dans le garage de la STL. L'autobus électrique testé dans le cadre de ce projet possède les mêmes caractéristiques en termes de dimensions et de capacité de passagers que les autres bus de la STL. Dans cette optique, le projet d'expérimentation permet de comparer, sur la base de critères identiques, l'utilisation d'un bus électrique à celle du bus diesel.



Nommé 2014

LE PRIX

Coup de cœur du jury d'honneur

Nommé

Nyx Hemera Technologies

Projet

Système intelligent de contrôle de luminaires dans le tunnel Carlin, au Nevada, États-Unis

Le Nevada Department of Transportation (NDOT), en coopération avec la Federal Highway Administration (FHWA), désirait améliorer l'autoroute 80 dans la région du tunnel Carlin au nord-est du Nevada aux États-Unis. Ce projet d'environ 31 M\$ visait l'amélioration de près de 3 km d'autoroute localisée à 11 km à l'est de Carlin et à 22 km à l'ouest d'Elko. L'inspection préalable du tunnel a démontré que ce dernier, d'une longueur de 480 mètres, présentait une détérioration de sa surface interne.

Une partie de la rénovation concernait le système d'éclairage du tunnel qui incluait un total de 800 nouveaux luminaires à DEL. Situé en plein cœur du désert, le tunnel devait être équipé d'un système d'éclairage économique en termes d'énergie. Il s'agit du premier tunnel autoroutier complètement éclairé aux DEL aux États-Unis.

La situation géographique du tunnel demandait également une solution stable mais offrant la possibilité de superviser le système à distance. Le nouveau système d'éclairage devait aussi être muni de contrôle intelligent afin de superviser et d'ajuster l'intensité lumineuse en fonction des conditions climatiques à l'extérieur, procurant ainsi une meilleure visibilité aux conducteurs qui transitent vers l'intérieur du tunnel.

En plus de répondre aux requis énumérés plus haut, le système de contrôle intelligent TLACS (Tunnel Lighting Addressable Control System) offre une économie d'énergie supplémentaire de 25 % par rapport à celle déjà engendrée par l'utilisation de luminaire à DEL. De plus, les fonctions propres au TLACS pour une meilleure gestion des équipements d'éclairage permettent d'allonger leur durée de vie et de réduire de façon significative les coûts de maintenance.

Nyx Hemera Technologies est le seul fournisseur nord-américain en mesure de fournir ce type de système intelligent.



Transport de marchandises

OBJECTIF

Souligner un projet en transport de marchandises cohérent, original et reproductible, qui améliore l'efficacité des réseaux ou des modes servant au transport des marchandises, facilitant le flux du transport de marchandises et contribuant à la vitalité économique, dans une vision de développement durable.

Une initiative de la Table d'expertise sur le Transport de marchandises

Lauréat

» CargoM, projet *Création de la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM*

Critères d'évaluation

Les projets ont été évalués selon les critères généraux : Cohérence entre le besoin et la solution proposée, Originalité du projet et Reproductibilité (40 %) ainsi que les critères spécifiques suivants (60 %) :

- Amélioration de l'efficacité des réseaux ou des modes servant au transport des marchandises 20 %
 - Facilitation du flux du transport de marchandises 15 %
 - Contribution à la vitalité économique (valeur ajoutée en terme de commerce, emplois, etc.) 10 %
 - Contribution au développement durable, considération des trois dimensions
- | | |
|---------------|-----|
| Environnement | 5 % |
| Société | 5 % |
| Économie | 5 % |

Concours en partenariat avec :



LE PRIX

Transport de marchandises

Lauréat

Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM

Projet

Création de la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM

Mise en route en 2012 et s'inscrivant dans la stratégie de développement économique du Grand Montréal, la création de la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, vient compléter les grappes industrielles déployées au cours des dernières années.

La mission de CargoM est de rassembler tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises du Grand Montréal, dont les activités favorisent la plaque tournante qu'est Montréal, autour d'objectifs communs et d'actions concertées, en vue d'en accroître la cohésion, la compétitivité, la croissance et le rayonnement.

Plus spécifiquement, CargoM met en œuvre des projets structurants et influence leur harmonisation, fait connaître le positionnement de Montréal comme pivot du transport des marchandises, assure le partage des pratiques et des technologies de pointe, et favorise l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre dans les différents secteurs de l'industrie.

Sur un horizon de 10 ans, la vision de CargoM est de faire du Grand Montréal une plateforme multimodale reconnue et recherchée pour sa performance opérationnelle et environnementale, pour sa contribution à la compétitivité de ses partenaires d'affaires, ainsi qu'au développement économique de la région métropolitaine et du Québec.

La Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal est l'une des rares qui rassemblent des intervenants du transport maritime, ferroviaire, par camion, du transport aérien des marchandises et des intervenants de la chaîne logistique.

Après seulement un an d'existence, le modèle de CargoM suscite un grand intérêt et des présentations ont été sollicitées notamment par le Grand Port du Havre en France et la région de Peel en Ontario.



Lauréat 2014

Lauréat du
Prix Distinction
2014

PARTENAIRE OR DE CET ÉVÉNEMENT

*Société de l'assurance
automobile*

Québec 

www.AQTe.qc.ca