

[PROGRAMME DU GALA]

6^e ÉDITION
LES GRANDS PRIX
D'EXCELLENCE EN TRANSPORT

Récompenser des projets ayant permis de promouvoir
ou d'améliorer les transports au Québec

29 mai 2013

Au Palais Montcalm à Québec

AQTr

L'expertise en transport

Association québécoise
des transports



M. Sylvain Gaudreault
Ministre des Transports et
ministre des Affaires municipales,
des Régions et de l'Occupation
du territoire
Député de Jonquière

Message du ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Je suis fort heureux de m'associer à l'*Association québécoise des transports*. Depuis ma nomination en septembre dernier, j'ai eu le plaisir de constater la vigueur et le dynamisme des professionnels du domaine des transports. Je peux certifier que je fais face à de vrais passionnés avec lesquels je partage la passion du service public et la volonté de développer le Québec.

Ce *6^e gala des Grands prix d'excellence en transport* de l'Association nous donnera l'occasion de reconnaître certains acteurs du milieu qui se sont illustrés cette année. Ce sont non seulement tous les professionnels de l'industrie qui vous remercient aujourd'hui, mais également tous les Québécois. En effet, des infrastructures efficaces améliorent sans l'ombre d'un doute la qualité de vie de nombre de citoyens qui les utilisent quotidiennement, en plus de leur contribution indéniable à la vitalité économique d'un secteur. Soyez assurés que votre dévouement est apprécié à sa juste valeur.

Merci à vous tous, et bon gala!

Sylvain Gaudreault
Ministre des Transports et ministre des Affaires municipales,
des Régions et de l'Occupation du territoire
Député de Jonquière



M. Jean Mastropietro
Président du conseil
d'administration de l'AQTr
Vice-président Développement
Transports, Dessau

Mot du président et de la présidente-directrice générale

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 6^e édition de cette soirée de gala. Elle 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 6^e *Gala des grands prix d'excellence* en transport vous permettra de découvrir plus de 20 projets en nomination dans lesquels 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 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 donc lauréat :

Parachèvement en PPP de l'Autoroute 30 de Nouvelle Autoroute 30 s.e.n.c, Groupe MMM Ltée et ministère des Transports du Québec



Mme Dominique Lacoste
Présidente-directrice générale

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.

Cette année, deux projets sont lauréats :

CLIC, le covoiturage branché, réalisé conjointement par la Société de transport de Laval et l'Agence métropolitaine de transport et

Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur pour le transport adapté, réalisé par la Société de transport de Laval

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

Président du conseil
d'administration de l'AQTR
Vice-président Développement
Transports, Dessau

Présidente-directrice générale

LA SÉLECTION DES PROJETS GAGNANTS

Le processus d'évaluation des candidatures comporte deux étapes qui mènent à la sélection des lauréats. Les comités techniques d'évaluation et le jury d'honneur sont mis à contribution. Les comités techniques sont nommés par le conseil d'administration de l'AQTr. Les membres de ces comités techniques, 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

Claude Carette

Ville de Montréal

Johanne Aubin

Société de l'assurance automobile du Québec

Émilie Moquin

Association québécoise du transport intermunicipal et municipal

Daniel Boileau

Transports Canada

Mathieu Charbonneau

Cargo Montréal, Grappe de logistique et de transport

Richard Charpentier

Ministère des Transports du Québec

Michael de Santis

Lynx Technologies

Christian Fay

Association des entreprises spécialisées en gestion de la circulation au Québec

Dominique Lacoste

Association québécoise des transports

Catherine Morency,

École Polytechnique de Montréal

Hervé Rivet,

Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines

Edith Rochette,

Octane Stratégies



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 vert rappellent l'environnement et soulignent les valeurs de développement durable que prône l'AQTr.

PROJETS EN NOMINATION

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

- » Accès transports viables, projet *Mon PLAN - Mon alternative transport* p. 9
- » Société de transport de Montréal, projet *L'AZUR se dévoile* p. 10
- » Réseau de transport de la Capitale, projet *Mise en valeur du transport en commun* p. 11

Critères d'évaluation

Les projets seront évalués selon les critères généraux énoncés en début de document (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**



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.

En nomination

- » Ville de Gatineau, projet *Maximiser la collaboration des citoyens lors des opérations de déneigement à la Ville de Gatineau* p. 12
- » Ville de Blainville, projet *Politique de viabilité hivernale intégrée* p. 13

Critères d'évaluation

Les projets seront évalués selon les critères généraux énoncés en début de document (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 :



PROJETS EN NOMINATION

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.

En nomination

- » Ministère des Transports du Québec, projet *La restauration d'un marais intertidal d'eau douce : un défi de taille* p. 14
- » Ville de Chambly, projet *Un stationnement écologique* p. 15
- » Université Laval - Département Génie civil et Génie des eaux, projet *Marais épurateur adapté et lit filtrant actif comme solution aux impacts des sels de déglacage sur l'environnement* p. 16

Critères d'évaluation

Les projets seront évalués selon les critères généraux énoncés en début de document (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 %

Concours en partenariat avec :



GENIVAR

SYSTÈMES 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, et dont le déploiement est éprouvé, dans une vision de développement durable.

En nomination

- » Stationnement de Montréal, projet *Application P\$ Service mobile* p. 17
- » Société de transport de Laval, projet *Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur pour le transport adapté* p. 18
- » Réseau de transport de Longueuil, projet *Système de distribution et de localisation des véhicules* p. 19

Critères d'évaluation

Les projets seront évalués selon les critères généraux énoncés en début de document (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 %

PROJETS EN NOMINATION

TRANSPORT COLLECTIF

Objectif

Souligner un projet de 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.

En nomination

- » Ville de Chambly, projet *Un nouveau transport collectif* p. 20
- » CIT de la Vallée du Richelieu, Ville de Sainte-Julie, Cégep de Saint-Hyacinthe, Ville de Saint-Hyacinthe, projet *LIGNE ACCÈS - Mise en place d'un circuit de transport collectif de personnes par autobus entre le territoire du CIT de la Vallée du Richelieu et Sainte-Julie (Beloeil, Sainte-Julie, Saint-Hyacinthe)* p. 21

Critères d'évaluation

Les projets seront évalués selon les critères généraux énoncés en début de document (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%

Concours en partenariat avec :



MOBILITÉ DURABLE

Objectif

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

En nomination

- » Agence métropolitaine de transport, projet *Encourager le transport collectif pour une mobilité durable* p. 22
- » Société de transport de Laval et Agence métropolitaine de transport, projet *CLIC, le covoiturage branché*... p. 23
- » Communauté métropolitaine de Montréal, projet *La planification du sentier cyclable et pédestre reliant Oka à Mont-Saint-Hilaire* p. 24

Critères d'évaluation

Les projets seront évalués selon les critères généraux énoncés en début de document (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%

PROJETS EN NOMINATION

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.

En nomination

- » Ville de Montréal, arrondissement d'Achamps-Cartierville, projet *Mesures d'apaisement de la circulation en arrondissement* p. 25
- » Ville de Montréal, arrondissement de Saint-Laurent, projet *Réaménagement de l'avenue de Saint-Exupéry*..... p. 26
- » Ville de Québec, projet *La sécurité routière au coeur de la vie des citoyens de Québec* p. 27

Critères d'évaluation

Les projets seront évalués selon les critères généraux énoncés en début de document (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 : **Société de l'assurance automobile**

Québec 

INFRASTRUCTURES

Objectif

Souligner un projet d'infrastructures 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.

En nomination

- » Ministère des Transports du Québec, projet *Réalisation de 3 projets utilisant la technique de recouvrement en béton d'une chaussée souple sur l'A-40 à l'Assomption* p. 28
- » Nouvelle Autoroute 30 s.e.n.c, Groupe MMM Ltée et ministère des Transports du Québec, projet *Parachèvement en PPP de l'Autoroute 30* p. 29
- » GENIVAR inc. et ministère des Transports du Québec, projet *Voie de contournement de Rivière Rouge (route 117)* p. 30

Critères d'évaluation

Les projets seront évalués selon les critères généraux énoncés en début de document (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 %

Nommé :**Accès transports viables****Projet :****Mon PLAN - Mon alternative transport**

Mon PLAN est un service-conseil offert gratuitement aux citoyennes et citoyens intéressés à connaître leurs alternatives à l'auto-solo pour leurs déplacements réguliers. Le projet repose sur une large campagne de communication déployée en cinq volets et inspirée des nouvelles tendances en matière de marketing personnalisé et de communication engageante.

Le fonctionnement est très simple: des conseillers en mobilité posent un diagnostic détaillé de la situation des participants puis les accompagnent dans le choix d'une alternative à l'auto-solo qui soit efficace, économique et durable pour leurs déplacements quotidiens (domicile-travail/études). Cette analyse inclut l'estimation des économies en argent et en gaz à effet de serre que la personne peut faire si elle effectue un transfert modal optimal à l'année. Entièrement gratuit, grâce à la collaboration de plusieurs partenaires régionaux et nationaux, le PLAN est accompagné d'un laissez-passer à l'essai pour le transport en commun ou d'un bon échangeable contre un accessoire de vélo chez un détaillant partenaire pour inciter le participant à passer à l'action. Un sondage de suivi est effectué dans les deux mois suivant la réception du PLAN afin de savoir si le participant a essayé le mode de transport proposé et, le cas échéant, s'il l'a adopté. Ses opinions sur les services de transport essayés et/ou adoptés sont également recueillies et transmises aux partenaires concernés. Les moyens de promotion utilisés dans les médias, sur le web, dans les quartiers, lors d'évènements et en entreprises ont permis de traiter 1504 demandes de PLAN, entre septembre 2010 et juin 2012, en plus de sensibiliser plusieurs dizaines de milliers de citoyennes et citoyens aux avantages et à l'accessibilité des modes de transport collectifs et actifs.



Nommé :
Société de transport de Montréal

Projet :
L'AZUR se dévoile

En juin 2012, la Société de transport de Montréal (STM) dévoilait fièrement une voiture modèle, grandeur réelle, du futur métro de Montréal. Présentée en primeur à la communauté d'affaires et aux employés, la voiture modèle a ensuite été accessible à la clientèle durant trois semaines. Des milliers de personnes ont eu l'occasion de découvrir son design et ses nombreux attraits à la station Berri-UQAM, la plus achalandée du réseau. Le remplacement des voitures de métro représente un projet historique pour la STM et le développement du transport collectif montréalais. Il s'échelonne sur plusieurs années : de l'octroi du contrat d'acquisition de 468 voitures en 2010 au début de la mise en service en 2014, plusieurs jalons marqueront les avancées du projet et la STM tient à les partager avec les parties prenantes internes et externes. La fabrication d'une voiture modèle constituait une étape significative. Avec son design moderne et son aménagement intérieur amélioré, la nouvelle voiture est le fruit de nombreuses consultations auprès de la clientèle et des employés. Cette démarche unique, menée sur une période de 18 mois, a permis de raffiner le concept en ce qui a trait notamment à l'entretien, à l'ergonomie et à l'apparence extérieure des voitures. Clients et employés ont même choisi de l'appeler AZUR. Le produit présenté en juin dernier intégrait les résultats des consultations reflétant ainsi les besoins de la clientèle et les exigences opérationnelles. La campagne *L'AZUR se dévoile*, qui a eu lieu du 1er juin au 2 juillet 2012, a suscité un vif intérêt et confirmé que Montréal se dirige vers une nouvelle ère des transports collectifs.



COMMUNICATION GRAND PUBLIC

Nommé :
Réseau de transport de la Capitale

Projet :
Mise en valeur du transport en commun

Pour modifier la perception des gens vis-à-vis du transport en commun et pour générer du bruit communicationnel positif autour de ce dernier, une campagne publicitaire sur la mise en valeur du transport en commun a été mise en place en 2012.

La campagne télé était composée de quatre capsules télévisées de quinze secondes et présentait, avec humour, différentes raisons de prendre le bus. Le microsite Lebus.ca a été développé spécialement pour la campagne afin d'y mettre de l'avant les avantages de prendre le bus. Enfin, de l'affichage sur les autobus et dans les abribus ainsi que des messages radio complétaient la campagne publicitaire qui se voulait multiplateformes. Un sondage Léger Marketing, effectué à l'été 2012, a conclu que la campagne avait eu une influence très positive sur les perceptions des gens à l'égard du transport en commun :

- 92 % considérait que le message donnait une image positive du transport en commun;
- 73 % remarquait que le message les incitait à la réflexion sur la pertinence d'utiliser le transport en commun.

La campagne a même surpassé les objectifs en rayonnant dans les hautes sphères du marketing et de la publicité :

- La campagne est en nomination au concours Créa, un concours qui récompense les meilleures créations publicitaires québécoises;
- Une des capsules télé s'est hissée dans le top 5 des meilleures publicités, selon le site AdForum.com, un prestigieux portail d'information regroupant des chefs de la presse spécialisée;
- Deux des capsules figurent parmi les meilleures publicités de l'année selon le magazine Luzer Archive, une sommité mondiale dans le domaine.



VIABILITÉ HIVERNALE

NOMMÉ 2013

12

Nommé :
Ville de Gatineau

Projet :
Maximiser la collaboration des citoyens lors des opérations de déneigement à la Ville de Gatineau

En matière de déneigement, toutes les municipalités au Québec rencontrent sensiblement les mêmes problématiques. Gatineau ne fait pas exception. Pour améliorer l'efficacité de ses opérations de déneigement en assurant la sécurité de tous, offrir de meilleurs services à la population et ainsi pallier les contraintes existantes, Gatineau a misé sur ses citoyens en leur offrant une meilleure connaissance de la réalité du déneigement afin d'obtenir leur collaboration tout au long de l'hiver et ultimement de changer certains comportements. Gatineau est la première municipalité au Québec à développer une série de vidéos d'information pour sensibiliser et éduquer les citoyens aux réalités du déneigement. Cinq vidéos mettent en valeur cinq réalités : bacs et poubelles placés dans la rue, stationnement dans les rues, neige déposée sur la voie publique, comportements des citoyens lors des opérations de déneigement et soufflage en rive. Ces vidéos sont publiées dans le site Web de la Ville, par l'entremise des médias sociaux et dans YouTube et ont fait l'objet de campagnes télévisuelles.

Les résultats sont plus qu'intéressants. En plus de constater des changements de comportement, notamment en ce qui concerne la bonne disposition des bacs et des poubelles en bordure de la rue et de la collaboration générale des citoyens aux opérations, les opérateurs ressentent un plus grand respect et une plus grande appréciation de leur travail qui, nous le savons, peut parfois être difficile à obtenir. Les vidéos ont amené les citoyens et les opérateurs à faire équipe dans les buts communs d'efficacité, de sécurité et de rapidité.



VIABILITÉ HIVERNALE

Nommé :
Ville de Blainville

Projet :
Politique de viabilité hivernale intégrée

De novembre à mars, dans le sud du Québec, la neige et la glace perturbent les déplacements des véhicules routiers et des piétons. Dans ces situations, la Ville de Blainville assure un important entretien hivernal de ses rues et de ses trottoirs. Le grattage et le soufflage sont les principales opérations de déneigement pour limiter les impacts négatifs sur la circulation. L'épandage de matériaux vise surtout le maintien de la sécurité. Le sel de voirie (chlorure de sodium) qui favorise la fonte de la neige et de la glace, largement employé au Québec depuis une quarantaine d'années, dégrade les ouvrages routiers et nuit à la qualité de vie dans la ville et à l'environnement.

La Ville met en place depuis l'hiver 2006-2007 de nouvelles pratiques d'entretien hivernal plus responsables (partagées entre ville, usagers et riverains), plus scientifiques et plus écologiques sans compromettre la qualité du service ni la sécurité du public pour mieux maîtriser ses opérations et ses résultats. L'ensemble des opérations des artères et des voies collectrices sur le réseau municipal a été progressivement repris en régie et le Service des travaux publics et de l'approvisionnement a équipé les véhicules servant au tassement de la neige et à l'épandage des sels de voirie d'un système de repérage GPS. Cet outil de suivi permet d'avoir une meilleure information sur le déroulement de l'opération générale, de répondre plus précisément aux demandes d'information des citoyens parvenant par la ligne téléphonique 434-INFO et d'optimiser les ressources consacrées au déneigement en suivant les actions des équipements en temps réel. Les bénéfices de la politique de viabilité hivernale de Blainville sont donc la diminution des rejets de sels dans l'environnement, l'économie de 750 000 \$ au niveau des dépenses en sel de voirie et l'amélioration des équipes de soufflage.



Nommé :

Ministère des Transports du Québec

Projet :

La restauration d'un marais intertidal d'eau douce : un défi de taille

Le long de la route 138 à Deschambault dans le comté de Portneuf, des problèmes majeurs de nature géotechnique ont obligé le ministère des Transports à construire un contrepoids directement dans le lit du fleuve. Plus d'un hectare de marais intertidal d'eau douce de grande valeur a été détruit. Selon les règles actuelles, cette perte de milieu humide et d'habitat du poisson doit être compensée. Pour ce faire, le Ministère a décidé de restaurer, dans la baie de Beauport, 2,2 hectares de marais de même nature, détruits par un remblai dans les années 70. Ce site, une halte routière abandonnée, traversé par un immense ponceau (ruisseau du Moulin) a été excavé afin de retrouver la topographie d'origine. La gestion des sols souvent contaminés a compliqué les travaux mais des solutions originales ont permis de réduire les coûts. Beaucoup de travail de conception a été fait pour permettre au marais de se reconstituer avec toutes les strates végétales typiques de ce milieu. Une attention particulière a été portée à la protection contre l'érosion causée par les vagues et les glaces afin d'assurer la pérennité du site. Les conditions édaphiques ont donc été rétablies, des plantations ont été effectuées et les semences en provenance du marais voisin ont permis une restauration rapide et de qualité. La restauration de 2,2 hectares de marais et l'embouchure du ruisseau du Moulin profitent désormais à l'écosystème du fleuve et aux résidents du secteur, qui ont accès au site via une piste cyclable.



Nommé :
Ville de Chambly

Projet :
Un stationnement écologique

La Ville de Chambly a travaillé en partenariat avec la compagnie Techo-Bloc afin d'aménager le stationnement du futur parc des Patriotes à partir d'une technique et d'un produit innovateurs en matière environnementale. Il s'agit d'une solution qui privilégie principalement une meilleure gestion des eaux pluviales et réduit ainsi la quantité d'eau acheminée vers le réseau municipal.

Chambly est la première ville québécoise à réaliser un tel stationnement écologique.

La municipalité était responsable des travaux de sous-structure. Elle a préparé en régie interne la fondation du stationnement à partir des spécifications émises par l'entreprise. Cette phase complétait environ 75 % de la réalisation des travaux. Par la suite, la compagnie Techo-Bloc a procédé à l'installation du pavé perméable. Cette nouvelle approche s'inscrit dans la Politique environnementale de la Ville de Chambly et appuie le développement durable.

Cette collaboration a permis l'aménagement d'une nouvelle infrastructure municipale d'une superficie d'environ 20 000 P.C., à la fine pointe des dernières recherches en matières écologiques, qui répond à un besoin concret pour les futurs utilisateurs du parc à vocation municipale en leur offrant 70 cases de stationnement.



Nommé :

**Université Laval - Département Génie civil
et Génie des eaux**

Projet :

**Marais épurateur adapté et lit filtrant actif comme
solution aux impacts des sels de déglçage sur
l'environnement**

Au Canada, un climat froid et d'abondantes précipitations neigeuses conduisent les gouvernements provinciaux et municipaux à assurer des conditions de conduite sécuritaires aux citoyens en utilisant des sels de déglçage sur leur réseau routier. De nombreux pays nordiques sont contraints à cette pratique malgré les impacts néfastes que cela peut engendrer sur les écosystèmes. Environnement Canada a mis en exergue la problématique environnementale liée à l'utilisation des sels de déglçage en classant ceux-ci dans la liste des substances toxiques prioritaires. Toutefois, en raison des conditions météorologiques de notre province, les sels de déglçage continueront à être utilisés dans le futur. Ainsi, une solution créative a été développée et implantée par l'Université Laval pour une meilleure gestion de ces produits d'entretien routier hivernal afin d'atténuer les impacts sur les environnements d'eau douce, les sols, la flore et la faune. Ce projet de recherche concerne le développement innovateur à grande échelle d'une chaîne de traitement des eaux issues du ruissellement routier chargées en sels de déglçage, métaux et hydrocarbures. Ce système incluant un bassin de décantation, un Marais Épurateur Construit Adapté et un Lit Filtrant Actif fut construit en 2011 afin de traiter une partie importante des eaux salées provenant du ruissellement routier d'un tronçon de l'autoroute 40 à l'intérieur du bassin versant du Lac Saint-Augustin en banlieue de la Ville de Québec. Ce projet d'éco-ingénierie unique au Québec mérite d'être présenté compte tenu des bénéfices écologique, économique et humain qu'il apporte tant dans le domaine du génie routier qu'environnemental.



SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS

Nommé :
Stationnement de Montréal

Projet :
Application P\$ Service mobile

Le service de paiement P\$ Service mobile de Stationnement de Montréal permet à l'utilisateur de payer sa place de stationnement à même son téléphone intelligent, et ce, peu importe où il se trouve. C'est simple, rapide et sécuritaire!

Que l'utilisateur soit...

- ... dans une réunion d'affaires qui se prolonge,
 - ... dans un restaurant en agréable compagnie,
 - ... ou trop éloigné de la borne de paiement, tout simplement,
- P\$ Service mobile est maintenant la solution!

Il est possible d'accéder au service de paiement grâce aux applications Android™, BlackBerry® et iPhone, le Web, le Web mobile et de profiter de multiples avantages :

- payer à distance sans se déplacer;
- recevoir une alerte de fin de stationnement;
- gérer son compte et consulter l'historique de ses transactions en tout temps;
- payer avec une carte de crédit (plus besoin de monnaie);
- contribuer à l'économie de papier.

Le fonctionnement de P\$ Service mobile est simple : l'utilisateur doit se créer un compte, s'y connecter et y entrer le numéro de place et la durée souhaitée du stationnement, pour compléter en quelques instants la transaction. Les usagers peuvent recevoir une alerte les avisant environ 15 minutes avant l'échéance de leur période de stationnement. Ils ont alors la possibilité de la renouveler à distance. Des frais de service de 40 cents par transaction s'appliquent.

La solution de paiement a été développée en collaboration avec l'équipe des solutions mobiles de TC Media. Cette équipe a assuré une conception et un déploiement personnalisé pour toutes les grandes plateformes.



LAURÉAT PRIX
COUP DE CŒUR 2013

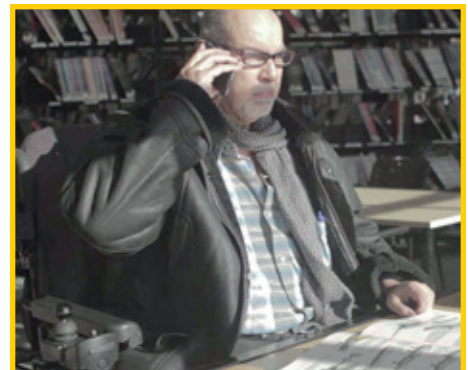
Nommé :
Société de transport de Laval

Projet :
Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur pour le transport adapté

Les clients du transport en commun de la Société de transport de Laval (STL) ne peuvent désormais plus se passer de l'information en temps réel. Heure d'arrivée de l'autobus, retards, pannes, heures de reprise, etc., la connaissance de ces facteurs a véritablement changé le visage du transport collectif. Toutefois, pour la clientèle du transport adapté, c'était, jusqu'à tout récemment, une autre paire de manches. Ne disposant d'aucun système d'information voyageur en temps réel pour les véhicules de transport adapté, la STL ne pouvait donc pas informer cette clientèle plus vulnérable des bouleversements qui pouvaient affecter l'horaire planifié, ce qui résultait en de l'insécurité et des temps d'attente parfois longs. Les facteurs pouvant bouleverser les horaires prévus sont nombreux : aléas de la route, temps d'attente ou déplacements annulés, il suffit de peu de choses pour que l'horaire planifié soit décalé.

La solution a consisté en un système développé à partir d'une technologie existante, mais adaptée pour répondre aux besoins spécifiques de la STL. Grâce à des GPS et des terminaux de type écran pour les chauffeurs, le système, appelé Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV), permet désormais de communiquer en temps réel avec les véhicules et d'intégrer aux routes les changements qui surviennent. Mais le plus grand avantage est, sans conteste, le fait de permettre des appels automatiques aux clients afin de les aviser de l'arrivée imminente du véhicule, évitant retards et temps d'attente.

Un système novateur que les chauffeurs et les utilisateurs attendaient depuis longtemps.



SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS

Nommé :
Réseau de transport de Longueuil

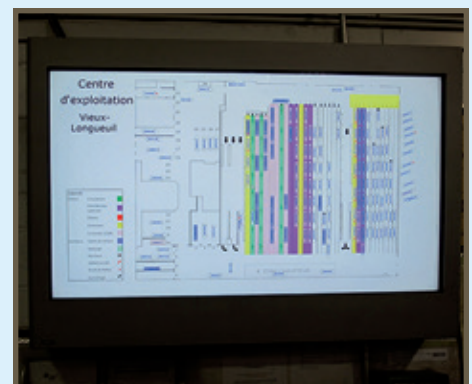
Projet :
Système de distribution et de localisation des véhicules

Dans son plan stratégique de développement, le Réseau de transport de Longueuil (RTL) a prévu la mise en place de nouvelles technologies, dont le repérage des autobus dans les garages et sur les sites. La distribution et la localisation des autobus, que ce soit à l'intérieur des garages ou en périphérie de ceux-ci, deviennent des activités de plus en plus exigeantes. Mieux connaître en temps réel le positionnement de chaque autobus facilite la gestion courante, augmente la capacité de réaction et de régulation du service, en plus de permettre une synergie plus grande des ressources dans le cadre de la livraison du service aux clients-usagers.

Le projet a permis d'implanter un système de distribution, de détection, d'identification et de localisation automatisé des autobus. Les objectifs étaient :

- de permettre la distribution des autobus aux chauffeurs, et ce, en tenant compte des particularités associées à chaque pièce de travail. À titre d'exemple, assigner un autobus de type articulé sur les lignes identifiées à cet effet;
- de connaître en temps réel l'identification et la localisation des véhicules dans les garages et sur les sites, c'est-à-dire tout autour des garages;
- d'offrir une vue complète des véhicules dans les garages et sur les sites à tout le personnel, tant à l'Entretien qu'à l'Exploitation;
- de disposer les autobus dans les garages en fonction des besoins de l'Entretien et de l'Exploitation (prochaine assignation);
- d'accéder à l'information générée par l'application;
- de répondre à certains besoins opérationnels de la direction Exploitation et de la direction Entretien.

Matricule	Autobus	Position	Départ
306	09923	01	14:46
230	09817	01	14:47
216	20574	05	14:43
643	20509	M4	14:42
622	20536	19	14:34
654	20511	43	14:39
605	20518	14	14:41



TRANSPORT COLLECTIF

NOMMÉ 2013

20

Nommé :
Ville de Chambly

Projet :
Un nouveau transport collectif

Comme la croissance démographique de Chambly ainsi que la clientèle du réseau du Conseil intermunicipal de transport Chambly-Richelieu-Carignan (CIT) connaissaient une hausse constante, il était important de revoir l'efficacité du réseau de transport. La complexité du réseau ainsi que l'impossibilité d'ajouter des départs aux heures de pointe du retour à la maison au Terminus Centre-Ville à Montréal rendaient difficile toute augmentation de service. Après avoir consulté les usagers, de nouvelles mesures ont été adoptées afin de répondre aux besoins réels des utilisateurs d'aujourd'hui. Un réseau articulé autour du stationnement incitatif de Chambly d'où correspondent des circuits locaux et des circuits express a été créé. Les heures de service, les départs aux heures de pointe, hors pointe en journée, soirée et fin de semaine ont été améliorés. La flotte d'autobus a été rajeunie en offrant des véhicules plus confortables avec climatisation. L'accès au Wi-Fi a été rendu disponible pour la majorité des circuits express. Pour faciliter l'arrimage avec les circuits locaux et soutenir la croissance de l'achalandage, des modifications ont été apportées au stationnement incitatif de Chambly. Un projet innovateur, une première au Québec, a été lancé par le biais d'un projet pilote, d'une durée d'un an, qui offre à tous les usagers un réseau de navettes gratuites pour les circuits internes. Il s'agit d'un incitatif important dans le cadre d'une vision en mobilité durable, afin d'encourager l'option du transport collectif et de réduire la présence de l'automobile sur nos routes. L'automne dernier, le nouveau réseau de transport articulé autour du stationnement incitatif de Chambly était officiellement inauguré. Dès la première journée, une hausse d'achalandage a été enregistrée.



TRANSPORT COLLECTIF

Nommé :

CIT de la Vallée du Richelieu, Ville de Sainte-Julie, Cégep de Saint-Hyacinthe, Ville de Saint-Hyacinthe

Projet :

LIGNE ACCÈS - Mise en place d'un circuit de transport collectif de personnes par autobus entre le territoire du CIT de la Vallée du Richelieu et Sainte-Julie (Beloeil, Sainte-Julie, Saint-Hyacinthe)

La collaboration entre partenaires a porté fruit. La ligne ACCÈS a vu le jour grâce à une vision commune, celle de traverser des territoires pour mieux desservir des clients, nos citoyens. Les départs et les arrivées se font à partir d'arrêts situés sur le réseau du CITVR (McMasterville) et se dirigent vers le terminus de Sainte-Julie. Tous les citoyens qui souhaitent se rendre à Saint-Hyacinthe peuvent également utiliser ce service, au moyen des titres de transport appropriés. Du même souffle, le CITVR a participé avec le cégep de Saint-Hyacinthe ainsi qu'avec la Ville de Saint-Hyacinthe à la mise en place d'un projet de carte universelle de transport pour les étudiants du cégep de Saint-Hyacinthe. Le but de cette carte est d'offrir un abonnement de type « laissez-passer » à tous les étudiants inscrits à temps plein dans un programme du cégep. Cet abonnement est valide pour toute la période scolaire, soit de la fin août à la fin mai, moyennant un montant prélevé chaque trimestre au moment de l'inscription. Muni d'une « carte écolo » produite par le CITVR et remise par le cégep en début de session, l'étudiant peut monter à bord de la ligne ACCÈS et se diriger vers le cégep. Débutée à la session automne 2011 du cégep de Saint-Hyacinthe comme projet pilote, cette entente a une durée de trois ans. Elle se terminera à la fin de la session hiver 2014. Mais les statistiques d'achalandage toujours croissantes nous permettent de croire qu'elle sera renouvelée à son terme.

La ligne ACCÈS permet l'ACCÈS aux études (Cégep de Saint-Hyacinthe, centre de formation professionnelle des Patriotes), aux territoires adjacents, aux différents lieux de travail... la ligne ACCÈS, c'est l'ACCESSIBILITÉ!



MOBILITÉ DURABLE

NOMMÉ 2013

22

Nommé :

Agence métropolitaine de transport

Projet :

Encourager le transport collectif pour une mobilité durable

La réalisation de nombreux chantiers, combinée aux coûts économiques importants dus à la congestion routière ainsi qu'aux enjeux liés à la mobilité des personnes et au transport des marchandises sur le territoire métropolitain, ont amené le ministre des Transports à mettre sur pied à l'été 2011 le comité Mobilité Montréal regroupant les décideurs et les principaux acteurs concernés par les transports dans la région métropolitaine de Montréal. L'objectif est de favoriser une meilleure gestion de la circulation, particulièrement à deux périodes cruciales de l'année : au printemps, au moment où débute la saison des chantiers, et à la rentrée scolaire. Mobilité Montréal peut compter sur l'appui de plusieurs de ses partenaires : le ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval, l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, la Société des ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée, la Ville de Montréal, la Ville de Longueuil, la Ville de Laval et la Communauté métropolitaine de Montréal. Afin de limiter les impacts des chantiers sur les déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, des mesures ont été proposées. Ces mesures étaient regroupées en trois volets : la gestion de la circulation, le transport collectif et la communication.

Dans le cadre du volet transport collectif, les mesures mises en place sont, entre autres, les suivantes :

- offres tarifaires en transport collectif;
- ajout d'infrastructures en transport collectif;
- nouvelles voies réservées aux autobus;
- augmentation du nombre de places dans certains stationnements incitatifs ou aménagement de nouveaux emplacements.

En tant que partenaire, l'AMT a mis en place des mesures qui représentent un investissement de 16 M\$, financé par le ministère des Transports, pour l'année 2012.



LAURÉAT PRIX
COUP DE CŒUR 2013

Nommé :
Société de transport de Laval et
Agence métropolitaine de transport

Projet :
CLIC, le covoiturage branché

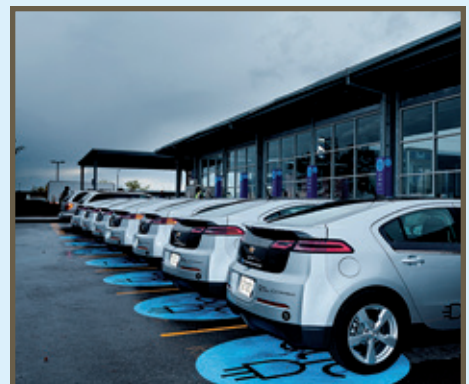
Projet novateur à plus d'un égard, CLIC, le covoiturage branché représente depuis octobre 2011 une nouvelle alternative de transport à émission zéro, une première audacieuse, conviviale et écologique au Canada. Car si mettre en place un système de covoiturage s'avère une bonne idée, créer un programme de covoiturage produisant zéro émission et qui multiplie les effets bénéfiques de la solution envisagée, c'est encore mieux!

Le principe est simple : des voitures électriques acquises, immatriculées, assurées et entretenues par la Société de transport de Laval (STL) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) sont prêtées à dix équipes de Lavallois demeurant à proximité les uns des autres et se déplaçant aux mêmes heures vers la gare Sainte-Dorothée ou vers les stations de métro Cartier et Montmorency.

Pour le prix d'une Tram zone 3 de l'AMT, ces personnes bénéficient notamment du transport et d'un espace de stationnement privilégié doté d'une borne électrique qui leur permet de brancher la voiture.

En remplaçant des voitures à essence par 10 électriques, CLIC permettra d'importantes réductions de gaz à effet de serre produites annuellement et contribuera de ce fait à la réalisation du Plan de mobilité durable qui vise la réduction de 50% de ces émissions per capita pour les résidents de Laval d'ici 2031.

La STL et l'AMT se partagent, à parts égales, les frais d'acquisition, d'installation et d'exploitation. Hydro-Québec est également un participant majeur avec une contribution financière et l'acquisition des bornes de recharge. GM Canada a également contribué financièrement au projet, qui reçoit de plus le soutien de la Ville de Laval.



MOBILITÉ DURABLE

Nommé :

Communauté métropolitaine de Montréal

Projet :

La planification du sentier cyclable et pédestre reliant Oka à Mont-Saint-Hilaire

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) entré en vigueur en mars 2012 considère le développement des transports actifs à des fins récréatives et utilitaires comme une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport. C'est pourquoi une des priorités du PMAD est le développement d'un réseau de vélo métropolitain. Afin de soutenir cet objectif, la Communauté a amorcé, en 2012, la réalisation d'un plan directeur qui représentera la vision du Réseau vélo métropolitain à l'horizon 2031. L'élaboration de ce plan directeur devrait être terminée à l'automne 2013. Un premier lien structurant du Réseau vélo métropolitain consiste dans la réalisation d'un sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire. Amorcé en février 2012, la planification de ce projet a été complétée en novembre 2012. La réalisation du sentier cyclable et pédestre Oka-Mont-Saint-Hilaire demeure en même temps un des volets importants du projet d'une Trame verte et bleue du Grand Montréal.

D'une longueur de 143 km, ce sentier cyclable et pédestre :

- reliera les trois parcs nationaux de la région de Montréal (parc d'Oka, parc des Îles de Boucherville et parc du mont Saint-Bruno) ainsi que le Centre de la nature du mont Saint-Hilaire (partie de la Réserve de biosphère de l'UNESCO);
- traversera 17 municipalités : Oka, Saint-Joseph-du-Lac, Pointe-Calumet, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Deux-Montagnes, Laval, Montréal, Saint-Lambert, Longueuil, Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville, Varennes, Sainte-Julie, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Beloeil, Mont-Saint-Hilaire.

Les travaux d'aménagement seront complétés en 2018 au coût total de 60 M\$ répartis entre le gouvernement du Québec, la CMM et les municipalités concernées.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE : AMÉNAGEMENTS ET INTERVENTIONS SÉCURITAIRES

Nommé :
Ville de Montréal, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Projet :
Mesures d'apaisement de la circulation en arrondissement

Le projet concerne un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation implantées dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville au cours des trois dernières années. Les avantages et les inconvénients de chacune ont été analysés et plusieurs comparatifs de vitesse avant/après permettent de valider l'efficacité des mesures implantées.

Ces mesures d'apaisement permettent de :

- réduire la vitesse des véhicules;
- réduire le nombre d'accidents et la gravité de ceux-ci;
- diminuer la circulation de transit dans les rues locales;
- rendre le quartier plus convivial;
- favoriser un meilleur partage du domaine public entre ses différents usagers et par le fait même, encourager le transport actif.

Le projet de mesures d'apaisement de la circulation a débuté en 2010 avec l'adoption d'un plan de circulation locale réalisé par l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et l'implantation du projet de 40 km/h sur les rues locales effectuée par les Services centraux de la Ville de Montréal, en collaboration avec les différents arrondissements. Le plan de circulation locale, qui faisait suite à une consultation publique et à plusieurs rencontres avec nos partenaires, nous a permis de bien cibler les enjeux de l'arrondissement en misant entre autres sur la sécurité des usagers, en plus de nous fournir les outils nécessaires dans le cadre de nos analyses. Le projet du 40 km/h, quant à lui, nous a permis de bien hiérarchiser le réseau routier tout en identifiant clairement les limites de vitesse. Le réseau est maintenant divisé en trois niveaux : 50 km/h sur les artères principales, 40 km/h sur les rues locales et certaines collectrices et 30 km/h sur les rues locales bordant un parc ou une école. En partant de ce principe des trois limites de vitesse, nous avons établi des critères d'intervention pour définir les endroits où il est requis d'implanter des mesures d'apaisement.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE : AMÉNAGEMENTS ET INTERVENTIONS SÉCURITAIRES

Nommé :

Ville de Montréal, arrondissement de Saint-Laurent

Projet :

Réaménagement de l'avenue de Saint-Exupéry

Des aménagements visant la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes ont été réalisés en 2011 et 2012 sur l'avenue de Saint-Exupéry. Le marquage de bandes cyclables et la reconfiguration géométrique de cinq intersections ont permis de décourager le transit automobile, de réduire la distance de traverse des piétons aux intersections et d'établir la connexion du secteur au réseau cyclable de l'arrondissement de Saint-Laurent. Ce réaménagement s'est effectué en deux temps. Au printemps 2011, l'aménagement des bandes cyclables et du marquage simulant la présence d'avancées de trottoirs, de prolongement de têtes d'îlots et de réductions de rayon a été effectué. Des bacs à fleurs ont été placés pour faire respecter l'espace ainsi délimité et protéger les piétons des mouvements de virage des véhicules. De plus, l'entrée est du secteur a été munie d'une avancée de trottoir à mi-tronçon pour limiter le passage des camions et ralentir la circulation. Enfin, des délinéateurs ont été ancrés sur les lignes des bandes cyclables pour protéger les cyclistes et pour diminuer la vitesse des véhicules.

Suite aux commentaires positifs des citoyens et à l'amélioration notoire du partage modal, le marquage et les bacs à fleurs ont été remplacés par des aménagements permanents aux intersections suivantes :

- Des Pyrénées : avancées de trottoirs végétalisées du côté nord et réduction des rayons de trottoirs du côté sud;
- Maryse-Bastie est : avancées de trottoirs végétalisées et avancement de la tête d'îlot;
- De Cologne : réduction des rayons de trottoirs et avancement de la tête d'îlot;
- Maryse-Bastie ouest : avancées de trottoirs végétalisées et avancement de la tête d'îlot;
- Cognac : avancées de trottoirs végétalisées du côté nord et réduction des rayons de trottoirs du côté sud;

La suppression de 45 espaces de stationnement a été nécessaire pour implanter ces mesures.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE : AMÉNAGEMENTS ET INTERVENTIONS SÉCURITAIRES

Nommé :
Ville de Québec

Projet :
La sécurité routière au coeur de la vie des citoyens de Québec

Adoptée en mai 2011, la Stratégie de sécurité routière 2011-2013 de la Ville de Québec vise à sensibiliser les usagers de la route au respect de la vitesse et de la signalisation routière, à améliorer le bilan routier et à assurer la qualité de vie des citoyens sur son territoire. La Stratégie propose une démarche concertée entre les intervenants de tous les services de la Ville afin de développer des mécanismes qui permettront de mieux répondre aux demandes des citoyens et d'harmoniser les pratiques.

La Stratégie s'appuie également sur une démarche externe intégrée, s'inspirant de l'approche des 3E reconnue dans le domaine de la sécurité routière.

Les moyens du plan d'action sont donc rattachés à l'un des trois volets suivants :

- l'ingénierie de la route (Engineering)
- l'éducation et la sensibilisation (Education)
- la surveillance policière (Enforcement)

Trois types de zones d'intervention sont visées :

- les zones prioritaires connues sur le réseau,
- les secteurs résidentiels,
- et les zones scolaires.

Les moyens préconisés par le plan d'action ont été choisis pour leur caractère porteur, mais aussi pour leur complémentarité dans les interventions : la création d'un répertoire de guides techniques en signalisation et circulation, le lancement de campagnes de sensibilisation annuelles et récurrentes, le développement d'outils de communications destinés au grand public, la mise en place de mesures d'atténuation dans les secteurs à hauts risques, les interventions policières ciblées, etc., sont quelques moyens qui sont mis de l'avant par la Ville de Québec pour maintenir un bilan routier enviable.

Les cibles et les mesures concrètes qui composent la Stratégie prônent la collaboration de tous pour assurer un plus grand sentiment de sécurité et ainsi procurer une meilleure qualité de vie aux citoyens.



INFRASTRUCTURES

NOMMÉ 2013

28

Nommé :
Ministère des Transports du Québec

Projet :
Réalisation de 3 projets utilisant la technique de recouvrement en béton d'une chaussée souple sur l'A-40 à l'Assomption

Transports Québec est sans cesse à l'affût de nouvelles technologies pour optimiser les interventions sur son réseau. L'utilisation de la technique de recouvrement en béton d'une chaussée souple (Whitetopping) sur l'Autoroute 40 à l'Assomption est une première canadienne. L'inclusion en 2010 de ce secteur dans la zone blanche de l'« Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussée » a favorisé le choix d'une option en béton.

Ce secteur a fait l'objet de projets de reconstruction avec cette technique depuis les trois dernières années. L'historique des interventions sur cette chaussée souple se résumait à la pose à répétition de couches d'enrobé depuis la construction. La problématique récurrente d'orniérage est entre autres reliée au nombre élevé de camions et à une formulation inadéquate de l'enrobé. Les avantages du recouvrement en béton sont nombreux : l'utilisation de la chaussée souple actuelle comme fondation, des travaux préparatoires limités, la rapidité d'exécution et une solution économique, puisqu'on bénéficie, une fois construite, d'une chaussée neuve. Plusieurs autres nouveautés ont également été incluses au projet afin d'optimiser la conception et la réalisation, telles que l'absence de colmatage des joints longitudinaux et de goujons dans les joints transversaux de la voie de gauche ainsi que l'ajout d'une première planche d'essai au Québec de ciment au calcaire broyé (pouvant diminuer la production de gaz à effet de serre de 10%). Enfin, la reconstruction avec cette technique sur une portion de 3 km en moins de dix semaines à l'automne 2012 démontre à quel point cette intervention limite les inconvénients que subissent les usagers de la route.



Nommé :

**Nouvelle Autoroute 30 s.e.n.c, Groupe MMM Ltée
et ministère des Transports du Québec**

Projet :

Parachèvement en PPP de l'Autoroute 30

Le Parachèvement du tronçon Ouest de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion représente le chantier autoroutier le plus important construit en Partenariat Public-Privé « PPP » au Canada à ce jour. Il a été complété et officiellement ouvert à la circulation le 15 décembre 2012, respectant ainsi l'échéancier ambitieux prévoyant l'ouverture un peu plus de quatre ans (51 mois) après la signature de l'entente de partenariat.

Le but premier de l'Autoroute 30 est de doter la région métropolitaine de Montréal d'une option de contournement de l'île de Montréal, permettant ainsi de désengorger le réseau urbain en offrant un itinéraire alternatif par le sud. L'Autoroute 30 se compose de deux parties : la partie Ouest réalisée en PPP et la partie Est réalisée en mode traditionnel par le ministère des Transports du Québec (MTQ). La partie Ouest a été réalisée en PPP selon une entente de partenariat public-privé entre le MTQ et Nouvelle Autoroute 30 s.e.n.c., ou A30 Express aujourd'hui qui est une société formée à parts égales de compagnies propriété d'Acciona et d'ACS infrastructure, responsable du financement, de la conception, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation, et impliquant le Groupe MMM, remplissant le rôle d'ingénieur indépendant. Cette partie s'étend de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay sur une distance d'environ 35 kilomètres. Une section de 7 kilomètres de l'autoroute 530 s'y ajoute, permettant de rejoindre la route 201 dans la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield, pour un total de 42 kilomètres d'autoroute réalisés en PPP. Plusieurs éléments d'ingénierie d'envergure et de complexité majeures sont à noter le long de ce tronçon Ouest, dont l'échangeur entre les autoroutes 20, 30 et l'ancienne 540 à Vaudreuil-Dorion; le tunnel autoroutier sous le canal de Soulanges; le pont Serge-Marcil, qui enjambe le fleuve Saint Laurent de 1,86 km de longueur et le majestueux pont traversant le Canal de Beauharnois avec 38 mètres de dégagement au-dessus la voie maritime du Saint-Laurent de 2,55 km de long, dont 1,5 km construit avec la technique du pont poussé, un record en Amérique.



INFRASTRUCTURES

NOMMÉ 2013

30

Nommé :
GENIVAR inc. et
ministère des Transport du Québec

Projet :
Voie de contournement de Rivière Rouge (route 117)

La mise en service en septembre 2011 d'une nouvelle route à quatre voies sur une distance de 7,7 km a permis de résoudre une problématique de congestion importante vécue par les usagers de la route 117 et les résidents de la Ville de Rivière-Rouge. En offrant une voie de contournement de l'agglomération, à l'ouest de l'ancienne route 117, ce projet a éliminé les files d'attente qui s'étendaient fréquemment sur 4 à 6 km et les retards qui en découlaient, principalement lors des fins de semaine de long congé, et a libéré la rue principale de Rivière-Rouge de la circulation de transit et du passage des camions lourds. Débutés en novembre 2009, les travaux réalisés au coût de 43,2 M\$ ont nécessité la construction de chaussées séparées, de deux viaducs au-dessus de la rue du Pont et d'un échangeur complet au centre du projet ainsi que l'aménagement de deux carrefours giratoires à l'entrée sud de la route 117 et à l'intersection de la route 321 au nord. Malgré une topographie et une qualité des sols difficile, le projet a été réalisé dans le plus grand respect de l'environnement. Le volet du développement durable a été omniprésent tout au long du projet et les considérations socioéconomiques ont notamment été prises en compte dans la proposition audacieuse du concepteur de recourir à des giratoires aux extrémités du projet dans le but d'éliminer deux coûteux échangeurs complets. Cet aménagement offre également un temps de réflexion plus grand qui facilite l'accès aux commerces et attraits de Rivière-Rouge afin de maintenir la vitalité économique de la municipalité.



COUP DE CŒUR DU JURY D'HONNEUR

Cette année, le prix *Coup de cœur du jury d'honneur* est décerné à deux projets afin de souligner l'effort d'innovation exemplaire des organismes impliqués : CLIC, le covoiturage branché et Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur pour le transport adapté.

Nommé :

**Société de transport de Laval et
Agence métropolitaine de transport**

Projet :

CLIC, le covoiturage branché

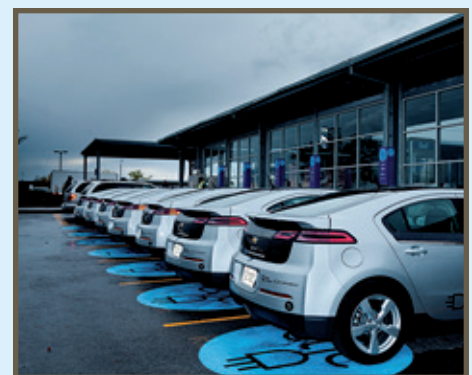
Projet novateur à plus d'un égard, CLIC, le covoiturage branché représente depuis octobre 2011 une nouvelle alternative de transport à émission zéro, une première audacieuse, conviviale et écologique au Canada. Car si mettre en place un système de covoiturage s'avère une bonne idée, créer un programme de covoiturage produisant zéro émission et qui multiplie les effets bénéfiques de la solution envisagée, c'est encore mieux!

Le principe est simple : des voitures électriques acquises, immatriculées, assurées et entretenues par la Société de transport de Laval (STL) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) sont prêtées à dix équipes de Lavallois demeurant à proximité les uns des autres et se déplaçant aux mêmes heures vers la gare Sainte-Dorothée ou vers les stations de métro Cartier et Montmorency.

Pour le prix d'une Tram zone 3 de l'AMT, ces personnes bénéficient notamment du transport et d'un espace de stationnement privilégié doté d'une borne électrique qui leur permet de brancher la voiture.

En remplaçant des voitures à essence par 10 électriques, CLIC permettra d'importantes réductions de gaz à effet de serre produites annuellement et contribuera de ce fait à la réalisation du Plan de mobilité durable qui vise la réduction de 50% de ces émissions per capita pour les résidents de Laval d'ici 2031.

La STL et l'AMT se partagent, à parts égales, les frais d'acquisition, d'installation et d'exploitation. Hydro-Québec est également un participant majeur avec une contribution financière et l'acquisition des bornes de recharge. GM Canada a également contribué financièrement au projet, qui reçoit de plus le soutien de la Ville de Laval.



COUP DE CŒUR DU JURY D'HONNEUR

Cette année, le prix *Coup de cœur du jury d'honneur* est décerné à deux projets afin de souligner l'effort d'innovation exemplaire des organismes impliqués : CLIC, le *covoiturage branché* et *Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur pour le transport adapté*.

NOMMÉ 2013

32

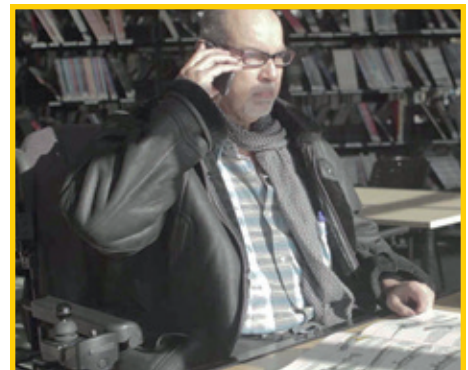
Nommé :
Société de transport de Laval

Projet :
Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur pour le transport adapté

Les clients du transport en commun de la Société de transport de Laval (STL) ne peuvent désormais plus se passer de l'information en temps réel. Heure d'arrivée de l'autobus, retards, pannes, heures de reprise, etc., la connaissance de ces facteurs a véritablement changé le visage du transport collectif. Toutefois, pour la clientèle du transport adapté, c'était, jusqu'à tout récemment, une autre paire de manches. Ne disposant d'aucun système d'information voyageur en temps réel pour les véhicules de transport adapté, la STL ne pouvait donc pas informer cette clientèle plus vulnérable des bouleversements qui pouvaient affecter l'horaire planifié, ce qui résultait en de l'insécurité et des temps d'attente parfois longs. Les facteurs pouvant bouleverser les horaires prévus sont nombreux : aléas de la route, temps d'attente ou déplacements annulés, il suffit de peu de choses pour que l'horaire planifié soit décalé.

La solution a consisté en un système développé à partir d'une technologie existante, mais adaptée pour répondre aux besoins spécifiques de la STL. Grâce à des GPS et des terminaux de type écran pour les chauffeurs, le système, appelé Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV), permet désormais de communiquer en temps réel avec les véhicules et d'intégrer aux routes les changements qui surviennent. Mais le plus grand avantage est, sans conteste, le fait de permettre des appels automatiques aux clients afin de les aviser de l'arrivée imminente du véhicule, évitant retards et temps d'attente.

Un système novateur que les chauffeurs et les utilisateurs attendaient depuis longtemps.



PRIX DISTINCTION

Nommé :

Nouvelle Autoroute 30 s.e.n.c, Groupe MMM Ltée et ministère des Transports du Québec

Projet :

Parachèvement en PPP de l'Autoroute 30

Le Parachèvement du tronçon Ouest de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion représente le chantier autoroutier le plus important construit en Partenariat Public-Privé « PPP » au Canada à ce jour. Il a été complété et officiellement ouvert à la circulation le 15 décembre 2012, respectant ainsi l'échéancier ambitieux prévoyant l'ouverture un peu plus de quatre ans (51 mois) après la signature de l'entente de partenariat.

Le but premier de l'Autoroute 30 est de doter la région métropolitaine de Montréal d'une option de contournement de l'île de Montréal, permettant ainsi de désengorger le réseau urbain en offrant un itinéraire alternatif par le sud. L'Autoroute 30 se compose de deux parties : la partie Ouest réalisée en PPP et la partie Est réalisée en mode traditionnel par le ministère des Transports du Québec (MTQ). La partie Ouest a été réalisée en PPP selon une entente de partenariat public-privé entre le MTQ et Nouvelle Autoroute 30 s.e.n.c., ou A30 Express aujourd'hui qui est une société formée à parts égales de compagnies propriété d'Acciona et d'ACS infrastructure, responsable du financement, de la conception, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation, et impliquant le Groupe MMM, remplissant le rôle d'ingénieur indépendant. Cette partie s'étend de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay sur une distance d'environ 35 kilomètres. Une section de 7 kilomètres de l'autoroute 530 s'y ajoute, permettant de rejoindre la route 201 dans la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield, pour un total de 42 kilomètres d'autoroute réalisés en PPP. Plusieurs éléments d'ingénierie d'envergure et de complexité majeures sont à noter le long de ce tronçon Ouest, dont l'échangeur entre les autoroutes 20, 30 et l'ancienne 540 à Vaudreuil-Dorion; le tunnel autoroutier sous le canal de Soulanges; le pont Serge-Marcil, qui enjambe le fleuve Saint Laurent de 1,86 km de longueur et le majestueux pont traversant le Canal de Beauharnois avec 38 mètres de dégagement au-dessus la voie maritime du Saint-Laurent de 2,55 km de long, dont 1,5 km construit avec la technique du pont poussé, un record en Amérique.



Prix Communication Grand Public

Agence métropolitaine de transport

« Communication des mesures de mitigation : Savoir saisir les opportunités »

Prix Environnement

Alliance verte

« Alliance verte : programme environnemental volontaire de l'industrie maritime »

Prix Infrastructures

GENIVAR, en partenariat avec le ministère des Transports du Québec

« Tronçon de 18 km de l'autoroute 50 »

Prix Mobilité durable

Arrondissement de Saint-Laurent - Ville de Montréal

« Nouvelle règlementation sur l'aménagement des espaces de stationnement axé sur le développement durable »

Prix Sécurité routière

Ministère des Transports du Québec et ses partenaires

« Radars photo et surveillance aux feux rouges »

Prix STI

Ville de Montréal et Agence métropolitaine de transport

« Un gabarit virtuel pour une signalisation intelligente et efficace »

Prix Transport collectif

PLUMobile (Côte-de-Beaupré & Île d'Orléans)

« PLUMobile, un organisateur de déplacements unique »

Prix Transport des marchandises

Groupe Robert

« Innovations technologiques et environnementales - Moteurs de camion fonctionnant au GNL »

Prix Viabilité hivernale

René Paré

« La persévérance dans l'innovation, l'unique chemin du succès »

Prix Coup de cœur du jury d'honneur

Living Lab de Montréal

« TranspoCamp Montréal 2011 »

Prix Distinction

Communauté métropolitaine de Québec

« Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec »

Communauté métropolitaine de Montréal

« Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM »

Centre de mobilité durable de Sherbrooke

« Le Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021 »

Agence métropolitaine de transport

« Vision 2020 - Transports collectifs d'avenir pour la région métropolitaine »

**MERCI AU
PARTENAIRE PLATINE
DE CE 6^e GALA**

*Société de l'assurance
automobile*

Québec 

